



Gemeentelijk Mobiliteitsprogramma Achtkarspelen

Opdrachtgever	Gemeente Achtkarspelen
Titel rapport	Gemeentelijk Mobiliteitsprogramma Achtkarspelen
Kenmerk	014691.20231025.R3.02
Datum publicatie	16 april 2025
Projectleider Goudappel	Cor Koopmans
Projectteam Goudappel	Johan Munsterman, Anne Abbing, Ella Oldenziel en Cor Koopmans
Projectteam opdrachtgever	Heine Hiemstra en Simon Hulshoff
Status	Definitief

Inhoudsopgave

1. Op weg naar een nieuw mobiliteitsprogramma

1

1.1	Waarom een nieuw mobiliteitsprogramma?	1
1.2	Hoe is het plan tot stand gekomen?	1
1.3	Participatieproces	1

2. Waar staan we nu?

5

2.1	Wat stond er in het vorige mobiliteitsplan?	5
2.2	Verplaatsingen inwoners Achtkarspelen	6
2.3	Verkeersnetwerken	7
2.4	Verkeersveiligheid	16
2.5	Resultaten uit participatie	18

3. Wat komt er op ons af?

23

3.1	Relatie met de Omgevingsvisie	23
3.2	Gewijzigde aanpak verkeersveiligheid	25
3.3	Ecologisch beleid	26
3.4	Landelijk mobiliteitsbeleid	29

3.5	Provinciaal verkeersbeleid	29
3.6	Regionaal mobiliteitsbeleid	31
3.7	Bestuursakkoord	34
3.8	Recreatie en Toerisme	35
3.9	Gezondheidsbeleid	36
3.10	Mobiliteitstrends	37
3.11	Demografische trends en effecten op mobiliteit	38
3.12	Autonome ontwikkelingen in Achtkarspelen	39

4. Waar willen we naartoe?

42

4.1	Visie op hoofdlijnen	42
4.2	Verkeersveiligheidsopgaven	43
4.3	Bereikbaarheidsopgaven	44
4.4	Leefbaarheidsopgaven	46
4.5	Duurzaamheidsopgaven	47
4.6	Relatie met de doelen uit de Omgevingsvisie	49

5. Hoe willen we dat bereiken	51
5.1 Afwegingskader	51
5.2 Infrastructurele maatregelen verkeersveiligheid	53
5.3 Maatregelen fietsverkeer	57
5.4 Maatregelen openbaar vervoer	58
5.5 Maatregelen leefbaarheid	58
5.6 Maatregelen landbouwverkeer	59
5.7 Maatregelen duurzaamheid	60
5.8 Wandelen en toegankelijkheid	60
5.9 Educatie, handhaving en gedragsbeïnvloeding	61
5.10 Lokaal maatwerk binnen wijken en dorpen	61
5.11 Totaaloverzicht van de maatregelen	62

Begrippenlijst	63
-----------------------	-----------

Bijlage A: Rysicoanalyse Verkeersveiligheid

Bijlage B: Overzicht heatmaps enquêtes

Bijlage C: Knelpuntenlijst

Bijlage D: Overzicht parkeernormen

Bijlage E: Stroomschema voetpaden



1. Op weg naar een nieuw mobiliteitsprogramma

1.1 Waarom een nieuw mobiliteitsprogramma?

Het laatste Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan voor de gemeente Achtkarspelen dateert uit oktober 2013. Dit plan gaf het beleidskader aan richting het jaar 2020. Het is daarom tijd om het beleid in de gemeente te actualiseren. Daarbij kijken we breder dan alleen verkeer en vervoer. Ook duurzaamheid en gezondheid spelen hierin een belangrijke rol.

VERANDERENDE OMGEVING

Naast de lokale ontwikkelingen binnen de gemeente Achtkarspelen, 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 is de nieuwe Omgevingswet in werking getreden. In het nieuwe mobiliteitsprogramma van Achtkarspelen wordt geanticipeerd op de kansen en gevolgen die deze ontwikkelingen met zich meebrengen.

1.2 Hoe is het plan tot stand gekomen?

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

1.3 Participatieproces

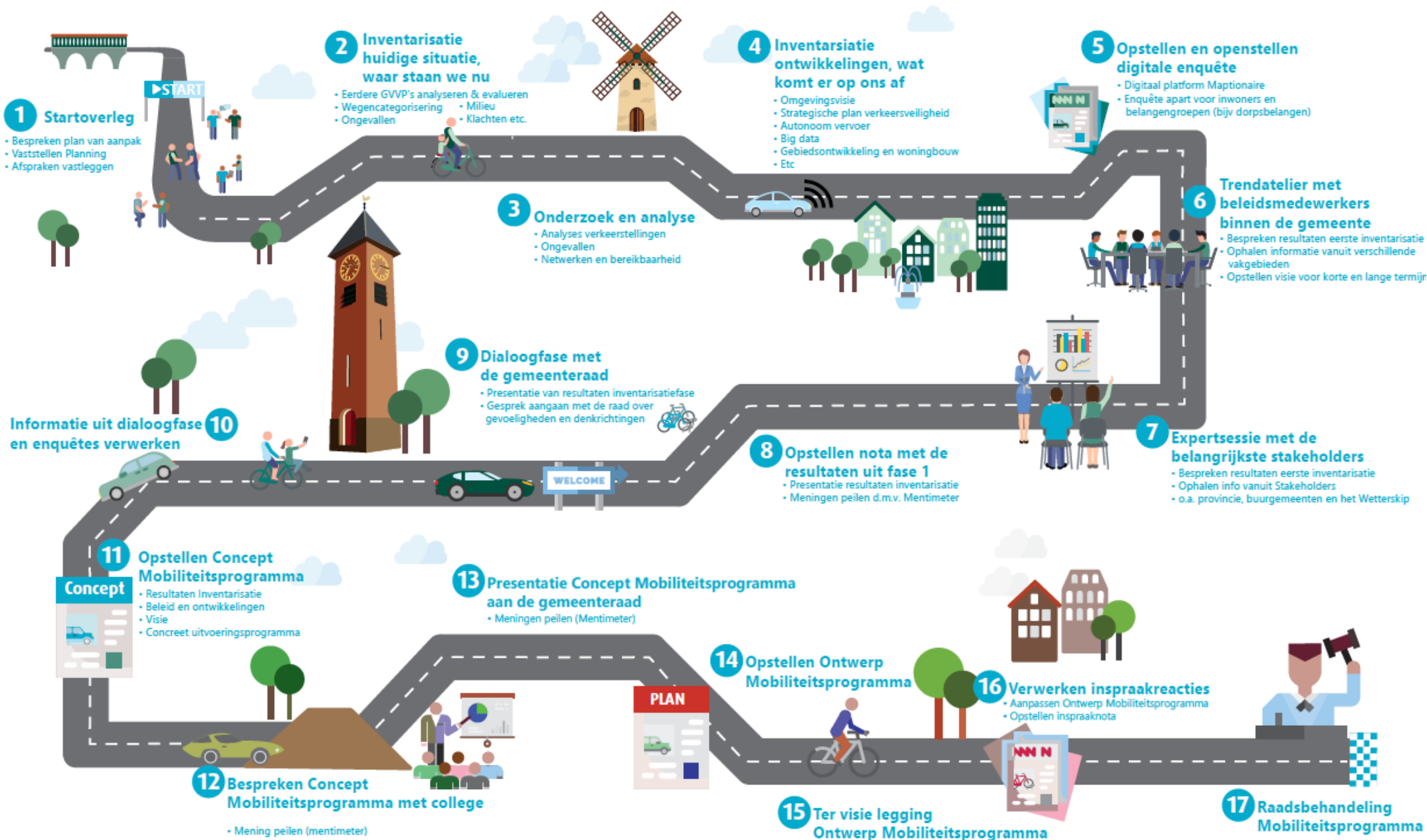
Met de komst van de Omgevingswet wordt de nadruk gelegd op communicatie en participatie vroeg in het participatieproces. In lijn met het participatiebeleid van de gemeente hebben inwoners en belanghebbenden in het beginstadium van het proces hun input gegeven voor dit mobiliteitsprogramma. De belangrijkste onderdelen zijn hierna toegelicht.

DIGITALE ENQUÊTE

Allereerst stond er in april en mei 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 Achtkarspelen 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 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.

EXPERTSESSIE

Daarnaast zijn expertsessies gehouden met diverse stakeholders. Hierbij gaat het om de buurgemeenten, de provincie maar ook diverse belangenorganisaties zoals Cumela, LTO Nederland, Veilig Verkeer Nederland en de Fietzersbond.

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 15 juni 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. Vervolgens is ook door middel van stellingen gepeild hoe de gemeenteraad tegen bepaalde onderwerpen aankijkt en welke zaken belangrijk zijn voor de uitwerking van het mobiliteitsprogramma.





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 Wat stond er in het vorige mobiliteitsplan?

Het meest recente Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan voor Achtkarspelen is in 2013 opgesteld. Dit was een beleidskader richting 2020. Dit eerdere beleidskader vormt ook het vertrekpunt van de inventarisatie van de huidige situatie.

Een belangrijk aspect in het plan uit 2013 is de optimaliseren van de weginrichtingen op basis van de principes van Duurzaam Veilig. In het nieuwe mobiliteitsbeleid wordt echter wat breder gekeken naar de mobiliteitsopgaven. Met name de opgaven van duurzaamheid en ook de gezondheid van de inwoners spelen hierin een belangrijke rol. De past ook bij de integrale benadering die in de nieuwe Omgevingswet beoogd is.

**Gemeentelijk Verkeer- en
Vervoerplan (GVVP)
Achtkarspelen**
Beleidskader richting 2020
Gemeente Achtkarspelen



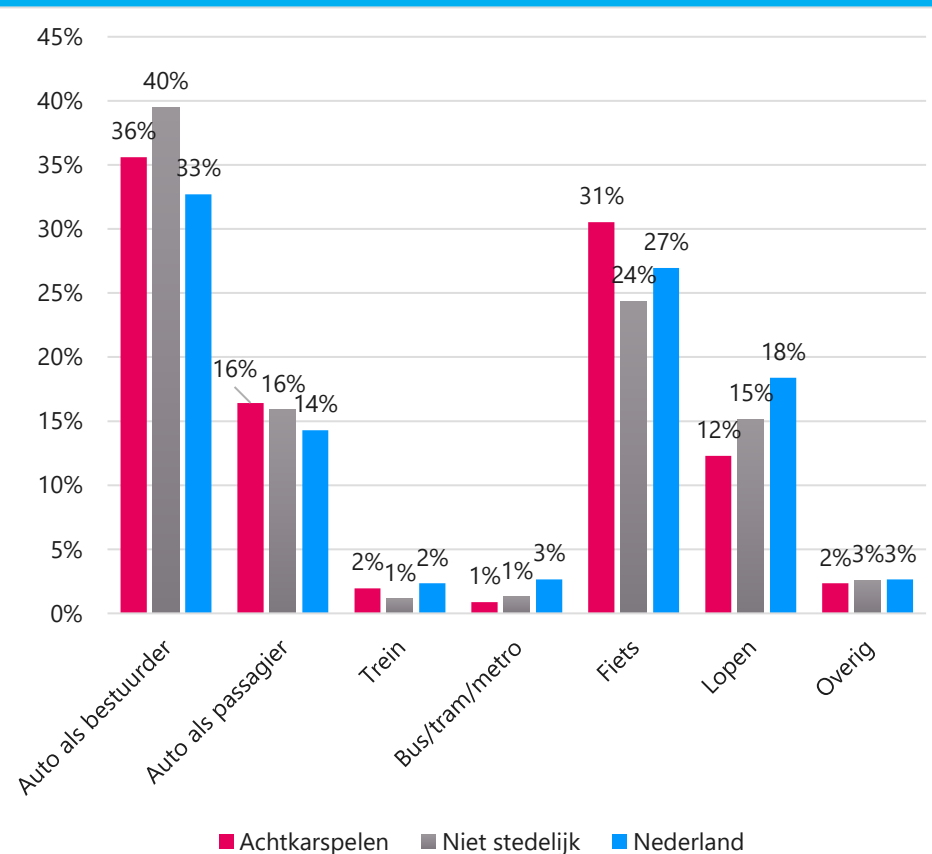
2.2 Verplaatsingen inwoners Achtkarspelen

In het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVin) rapporteren respondenten hun verplaatsingen. Op basis van deze data is berekend hoe inwoners van Achtkarspelen zich verplaatsen in het dagelijks leven. De resultaten zijn hiernaast weergegeven. Daarbij is een vergelijking gemaakt met niet-stedelijke gemeenten (Achtkarspelen behoort hiertoe) en Nederland.

Kijkend naar alle afstanden, zijn meer dan de helft van de verplaatsingen van inwoners van Achtkarspelen gerelateerd aan de auto (52%). Dit betreft bestuurders en passagiers. Het fietsgebruik is bijna een derde van alle verplaatsingen (31%) en lopen 12%. Drie procent maakt gebruik van het OV.

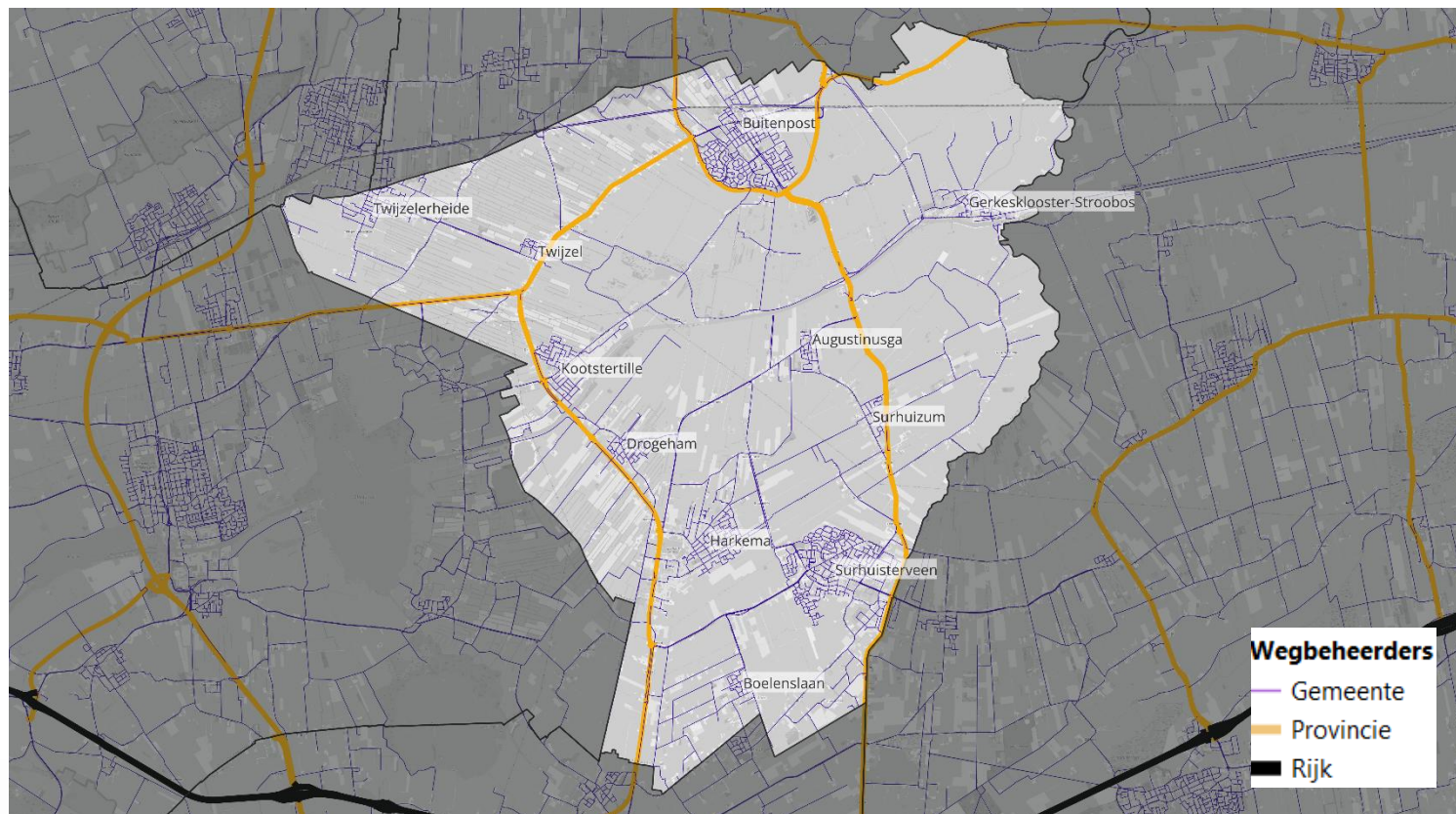
Vergeleken met Nederland is het fietsgebruik en autogebruik in Achtkarspelen hoger en het aandeel OV en lopen lager. Een lager OV-aandeel en een hoger auto-aandeel in Achtkarspelen kan verklaard worden door de beperkte beschikbaarheid van het OV en het landelijke karakter van de gemeente.

Verplaatsingsgedrag van inwoners van Achtkarspelen t.o.v. de rest van Nederland



2.3 Verkeersnetwerken

In de volgende paragrafen worden de huidige verkeersnetwerken binnen de gemeente Achtkarspelen nader beschouwd. Belangrijk daarbij is om onderscheid te maken in de verschillende wegbeheerders in de vorm van de provincies Fryslân en de gemeente Achtkarspelen. Buiten de gemeentegrenzen liggen ook nog wegen die in het beheer zijn van het Rijk en de provincie Groningen. Onderstaande figuur geeft een overzicht van de huidige wegbeheerders.



Inwoners

Circa 28.000

12

Dorpen

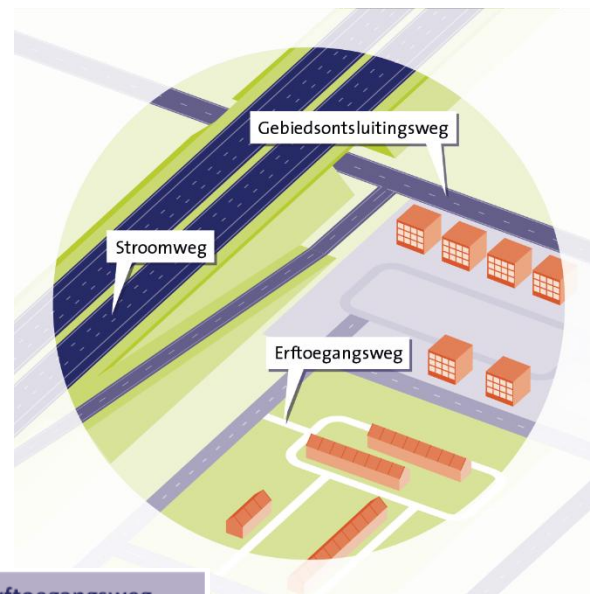
13

Buurtschappen

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 Achtkarspelen nog niet op alle wegen sprake van een eenduidige wegencategorisering met een bijbehorende weginrichting.



Essentiële herkenbaarheidskenmerken (EHK)	Stroomweg		Gebiedsontsluitingsweg			Erftoegangsweg	
	SW120	SW100	GOW80	GOW70	GOW50	ETW60	ETW30
Zone-aanduiding							
Markering en rijrichtingscheiding							

Stroomwegen: Binnen de gemeentegrenzen zijn geen wegen gecategoriseerd als stroomwegen. De stroomwegen buiten de gemeentegrenzen zijn in beheer van het rijk en de provincie. Dit betreft de Wâldwei (N31), de Sintrale As (N356) en de Rijksweg A7.

Gebiedsontsluitingswegen De gebiedsontsluitingswegen zijn de 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 bij voorkeur, zeker buiten de bebouwde kom, gescheiden fietsvoorzieningen aanwezig zijn. Bij gebiedsontsluitingswegen (met name buiten de bebouwde kom) zijn ook redelijk harde eisen ten aanzien van de inrichting en de beschikbare obstakelvrije ruimte. Daarnaast is het niet wenselijk om erfaansluitingen te hebben aan gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom. Ontsluiting dient in dat geval bij voorkeur via parallelwegen plaats te vinden. Het grootste deel van de gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom is in beheer van de provincie.

Erftoegangswegen+: In het vigerende beleid zijn ook Erftoegangswegen+ opgenomen. Dit zijn wegen buiten de bebouwde kom met een maximum snelheid van 80 km/h die deels beschikken over vrijliggende fietsvoorzieningen, maar niet volledig voldoen aan de inrichtingseisen voor 80 km/h.

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

KNELPUNTEN GEMEENTE ACHTKARSPLEN

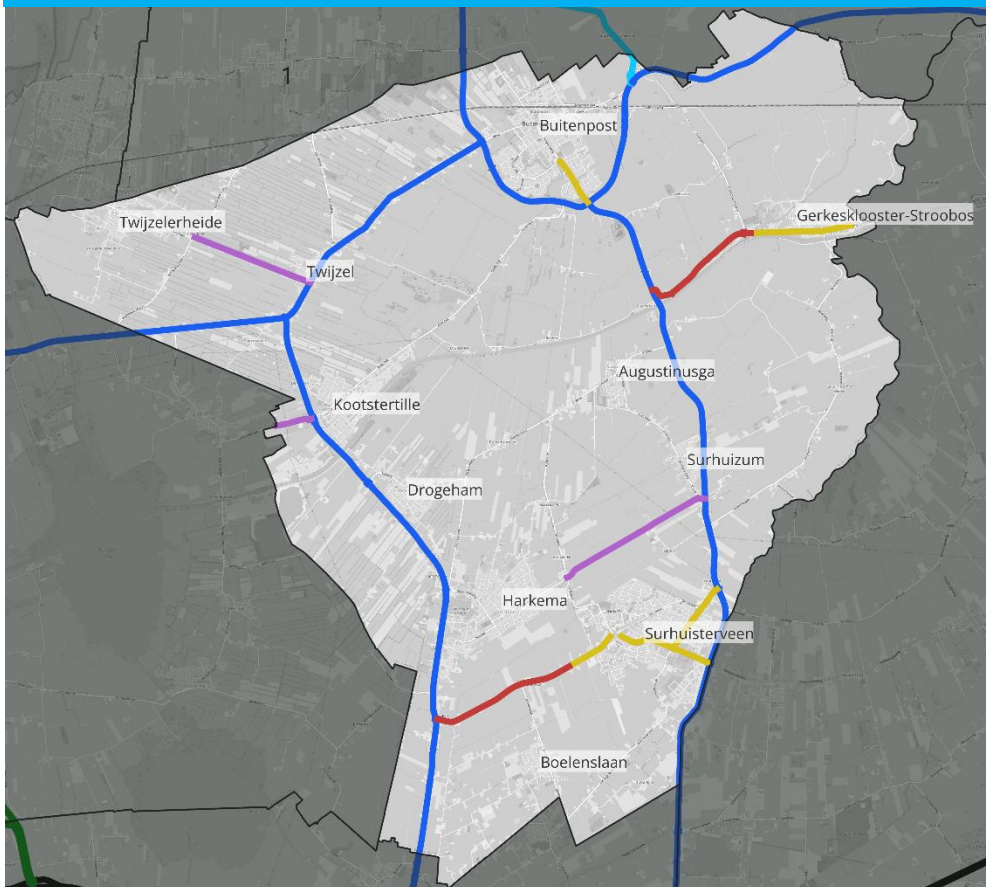
Voor de gemeentelijke wegen buiten de bebouwde kom geldt dat er nog een aantal wegen een maximum snelheid heeft van 80 km/h waarbij niet volledig wordt voldaan aan de inrichtingseisen wanneer het gaat om bijvoorbeeld wegbreedtes en aanwezige obstakelvrije ruimte. Na het afwaarderen van It Langfal naar 60 km/h (gereed in 2024) zijn langs vrijwel alle overige wegen met een maximum snelheid van 80 km/h vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig. Alleen voor een kort deel van de Verlaatsterweg tussen de rotonde en de komgrens van Gerkesklooster is nog sprake van een maximum snelheid van 80 km/h met fietsers op de rijbaan.

In Gerkesklooster is binnen de bebouwde kom voor de Verlaatsterweg - Friese Streek nog sprake van 50 km/h met fietsers op de rijbaan. Wel is er deels de mogelijkheid om gebruik te maken van een gedeeld fiets/voetpad. De breedte hiervan is echter minimaal waardoor een deel van de fietsers gebruik maakt van de rijbaan.

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



Rijkswegen

— Stroomweg

Provinciale wegen

— Stroomweg
— Gebiedsontsluitingsweg
— Erftoegnagsweg

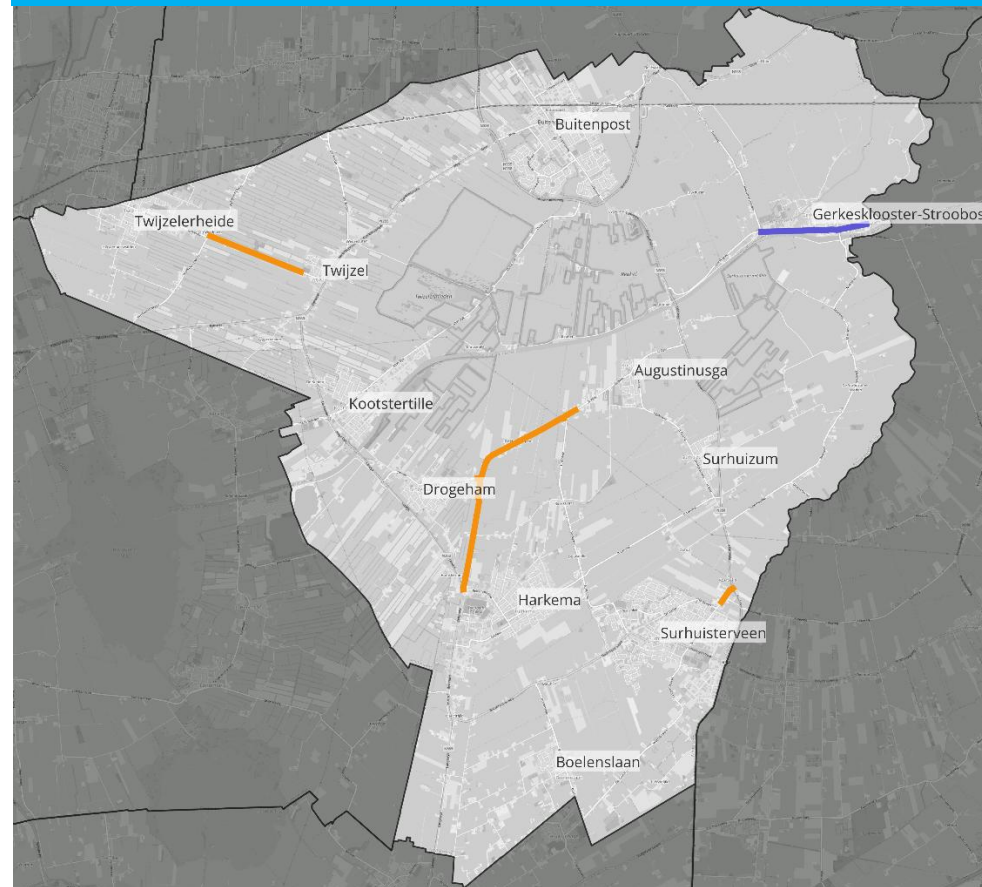
Gemeentelijke wegen

— Gebiedsontsluitingsweg buiten bebouwde kom
— Gebiedsontsluitingsweg binnen bebouwde kom
— Erftoegangsweg + buiten bebouwde kom

Overige wegen erftoegangswegen
(30 km/h binnen de bebouwde kom en
60 km/h buiten de bebouwde kom)



Knelpunten huidige wegcategorisering



Knelpunten wegcategorisering en maximum snelheid

— 50 km/h met fietsers op de rijbaan
— 80 km/h voldoet niet volledig aan eisen weginrichting



FIETSNETWERK

De figuur hiernaast toont de belangrijkste fietsroutes binnen de gemeente Achtkarspelen, inclusief het (recreatief-toeristisch) fietsknooppuntennetwerk: Fietsnetwerk Fryslân. Voor de hoofdroutes wordt onderscheid gemaakt in:

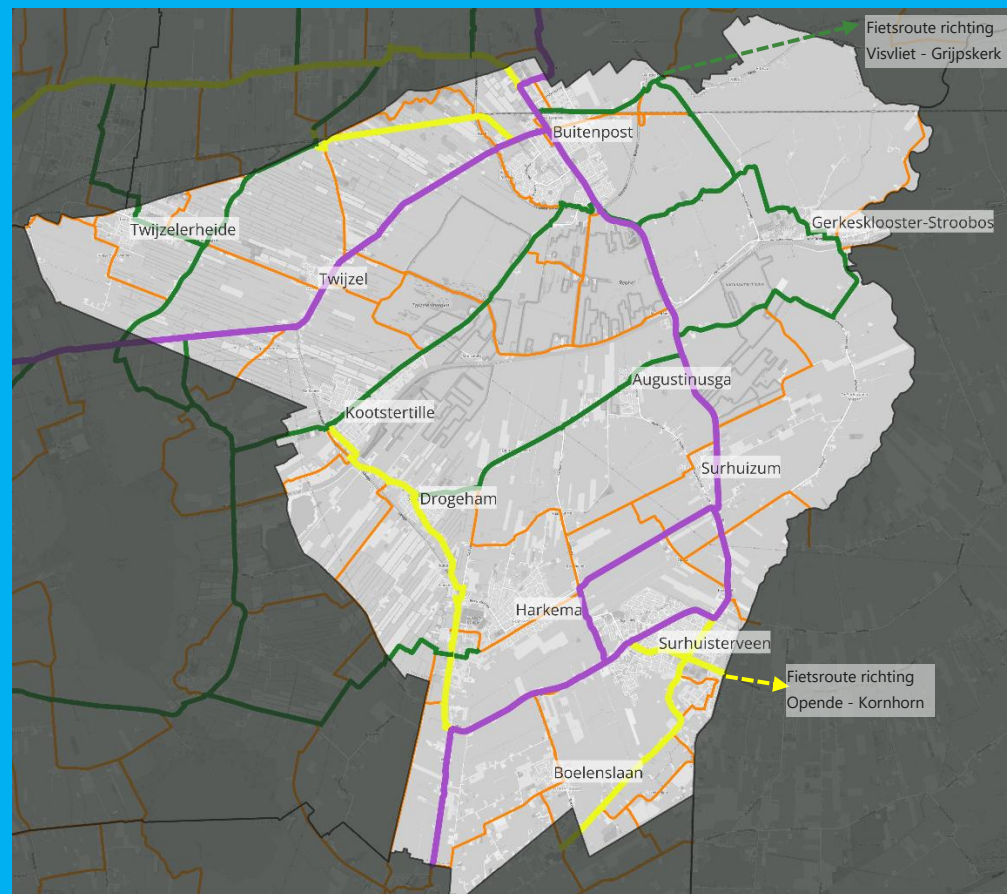
- Regionale Hoofd fietsroutes (Regionaal F-wegennet)
- Bovenlokale fietsroutes
- Lokale fietsroutes

Bovengenoemde indeling sluit aan op de categorisering van het fietsnetwerk dat ook in de overige ANNO-gemeenten wordt toegepast. Belangrijk is zijn ook de oostelijke fietsverbindingen in de provincie Groningen richting Grijpskerk en Opende. Het is van belang dat ook deze verbindingen goed op orde zijn. In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op de ambities en maatregelen om de fietsstructuur in de regio te optimaliseren.

Het fietsnetwerk omvat uiteraard niet alle wegen en fietspaden. 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.



Netwerk fietsverkeer



Netwerk fietsverkeer

- Regionale hoofd fietsroute (F-wegennet)
- Bovenlokale fietsroute
- Lokale fietsroute
- Knooppuntenroute

VOETGANGERS EN TOEGANKELIJKHEID

Voor voetgangers is geen specifiek 'hoofdneta'. Met name in de dorpskernen bevinden zich concentraties van voetgangersstromen. Toegankelijkheid en ruimte voor voetgangers is niet een centraal thema geweest bij ontwikkelingen in Achtkarspelen. De gemeente wil hier meer aandacht aan besteden en heeft ook de Charter for Walking ondertekend in 2018. In hoofdstuk 3 wordt meer uitleg gegeven over de Charter for Walking.

OPENBAAR VERVOER

De gemeente Achtkarspelen wordt met het openbaar vervoer ontsloten door middel van een aantal buslijnen en de spoorlijn Leeuwarden-Groningen. Binnen de gemeentegrenzen ligt het sneltreinstation Buitenpost en station De Westereen net buiten de gemeentegrenzen. Station Buitenpost fungeert als een belangrijk overstappunt voor inwoners uit de gemeente maar bijvoorbeeld ook voor inwoners vanuit Kollum. Dit sneltreinstation wordt drie maal per uur bediend met een (snel)treinverbinding richting Groningen en richting Leeuwarden. Het is vanuit Buitenpost een zeer aantrekkelijke optie qua reistijd. Ook is er op dit moment voldoende gratis parkeergelegenheid aan de noordzijde van het station.

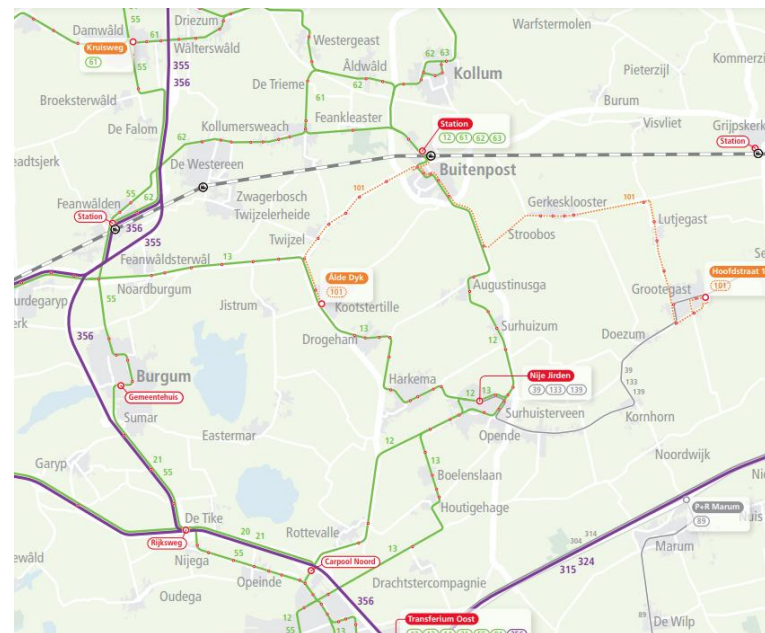
Het betreffende OV-netwerk is weergegeven in figuur hiernaast/ De buslijnen zijn hieronder weergegeven.

- | | |
|-------------------|---|
| • Buslijn 12 | Buitenpost - Drachten (via Surhuisterveen) |
| • Buslijn 13 | Leeuwarden - Drachten (via Surhuisterveen) |
| • Buslijn 39 | Surhuisterveen – Groningen |
| • Buslijn 61 | Damwâld - Buitenpost |
| • Buslijn 62 | Leeuwarden – Buitenpost (via Kollum) |
| • Buslijn 63 | Dokkum – Buitenpost (via Kollum) |
| • Buslijn 101 | Kootstertille – Grootegast (via Buitenpost) |
| • Buslijn 133/139 | Surhuisterveen – Groningen |

De treinconcessie in Noord Nederland loopt nog door tot en met 2035 en wordt verzorgd door Arriva. De concessie voor het busvervoer in Friesland wordt verzorgd door Qbuzz sinds december 2025 en loopt eveneens door tot en met 2035.

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 degenen die niet zelfstandig kunnen reizen. Zowel de Opstapper als het Wmo vervoer zijn vraagafhankelijk en worden door Jobinder aangeboden.



BUITENPOST MOBYL

Sinds 2023 rijdt de Buitenpost Mobyl. De Buitenpost Mobyl rijdt alleen binnen postcodegebied 9285 en is bedoeld voor korte ritten tot maximaal 15 minuten. De ritten worden gereden door vrijwilligers waardoor de kosten van een rit erg laag kunnen blijven.

KEARN EN ANWB AUTOMAATJE

Sinds november 2020 biedt KEaRN (in samenwerking met de ANWB) AutoMaatje aan. Met dit initiatief vervoeren vrijwilligers met hun eigen auto inwoners uit de gemeente die zelf niet mobiel zijn. Hiervoor bestalen ze een vergoeding per kilometer.

GOEDERENVERVOER EN BEVOORRADING

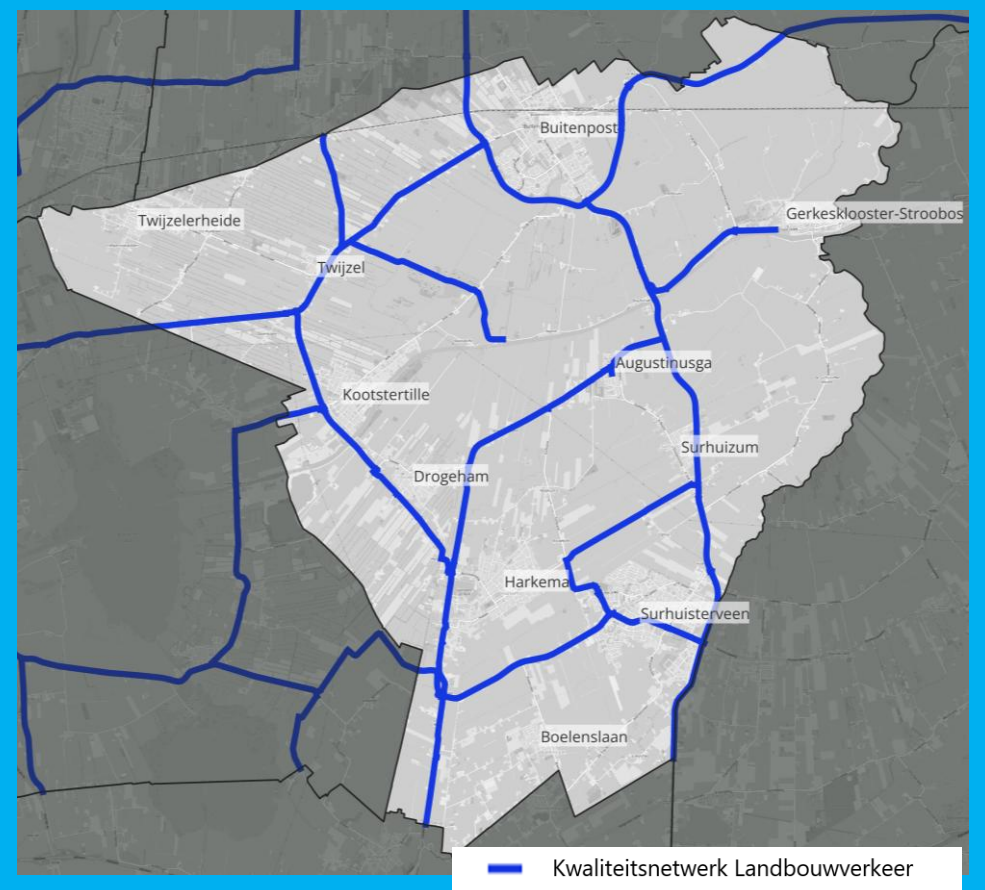
Binnen de gemeente Achtkarspelen is een aantal bedrijventerreinen gelegen. Belangrijk daarbij is dat vrachtverkeer via de hoofdroutes met vrijliggende fietsvoorzieningen van- en naar deze bedrijventerreinen kan rijden en dat de routing van het verkeer hierop ook geënt is. Voor de bevoorrading van de supermarkten en overige winkels zijn binnen de gemeente geen beperkende maatregelen (bijvoorbeeld venstertijden) van toepassing.

LANDBOUWVERKEER

Het is wenselijk dat het landbouwverkeer binnen de gemeente Achtkarspelen gebruik maakt van routes waar zo weinig mogelijk sprake is van menging met langzaam verkeer en waar voldoende wegbreedte is. Dit zijn deels de (provinciale) wegen waarlangs vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig zijn. Door de provincie is in 2013 samen met de gemeenten en belangenorganisaties een kwaliteitsnetwerk voor landbouwverkeer aangewezen. Dit netwerk is weergegeven in de figuur hiernaast. Het idee bij dit kwaliteitsnetwerk is om het landbouwverkeer zoveel mogelijk te bundelen via deze routes en de conflicten met kwetsbare verkeersdeelnemers. Onlangs is het oostelijke deel van de rondweg van Buitenpost ook opengesteld voor landbouwverkeer. Voorwaarde hiervoor is wel een minimum snelheid van 25 km/h.

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. Het strategisch plan verkeersveiligheid gaat hier ook verder op in als risico voor met name de kwetsbare verkeersdeelnemers.

Kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer

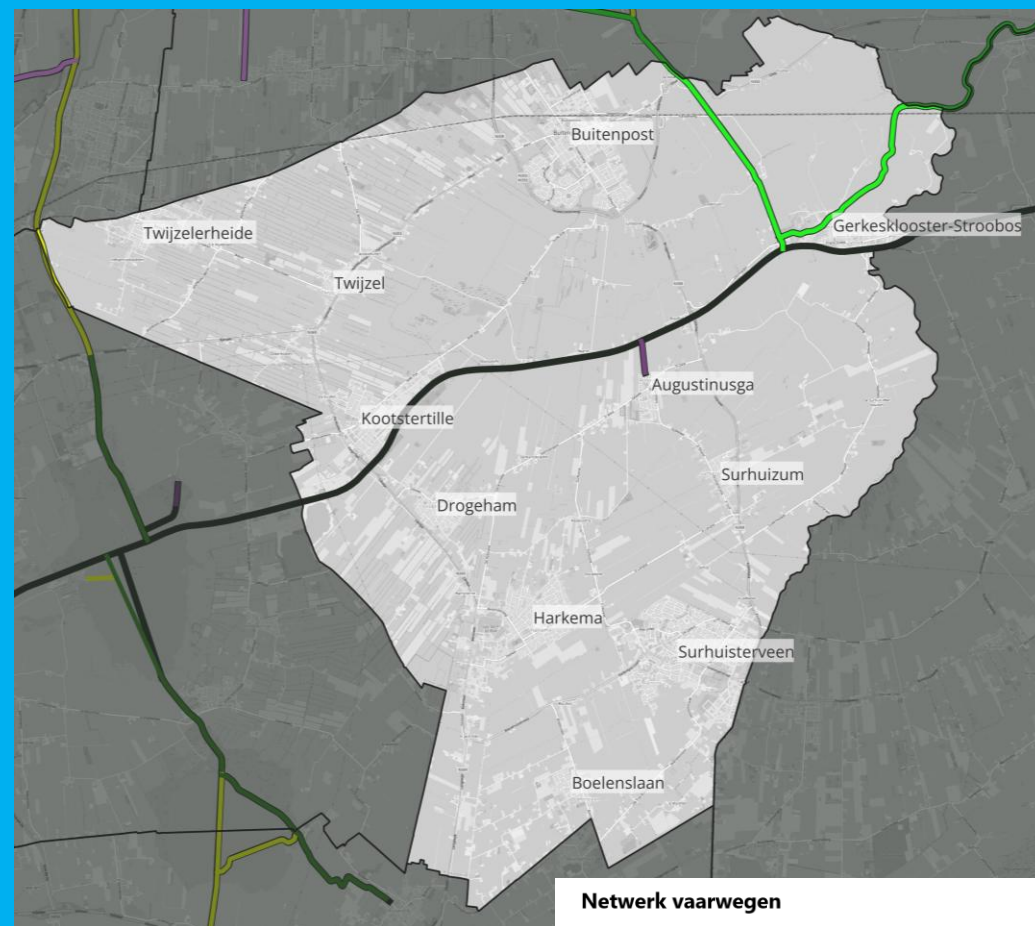




VAARWEGEN

De vaarwegen zijn inzichtelijk gemaakt op basis van het netwerk zoals dat is opgenomen in het Regionaal Mobiliteitsprogramma van de provincie Het netwerk van de vaarwegen betreft de gecategoriseerde vaarwegen. De gemeente wordt doorkruist door het Prinses Margrietkanaal met klasse Va dat het IJsselmeer verbindt met het Van Starckenborghkanaal.

Netwerk vaarwegen

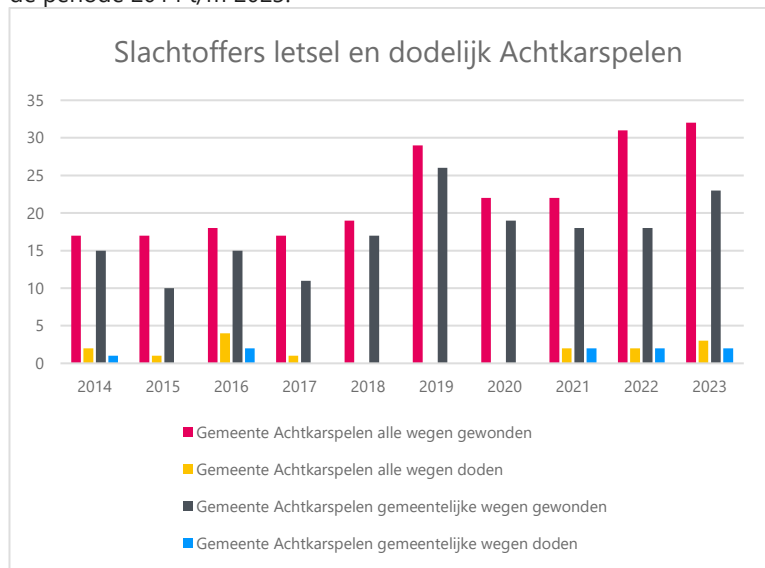


2.4 Verkeersveiligheid

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 materiele schade.

Het aantal gewonden en doden op gemeentelijke wegen en alle wegen in de gemeente Achtkarspelen is te zien in onderstaande grafiek voor de periode 2014 t/m 2023.



In de gemeente vonden de afgelopen jaren gemiddeld circa 15 geregistreerde ongevallen per jaar plaats met letselschade tot gevolg op de gemeentelijke wegen tussen 2014 en 2023. Van een afnemende trend is geen sprake. In 2021-2023 is zelfs een toename van het aantal geregistreerde slachtoffers te zien. Een groot deel van de ongevallen met gewonden en doden tot gevolg vinden plaats op gemeentelijke wegen. Voor elk ongeval geldt dat het er 1 te veel is. Ongevallen zorgen voor veel menselijk leed.

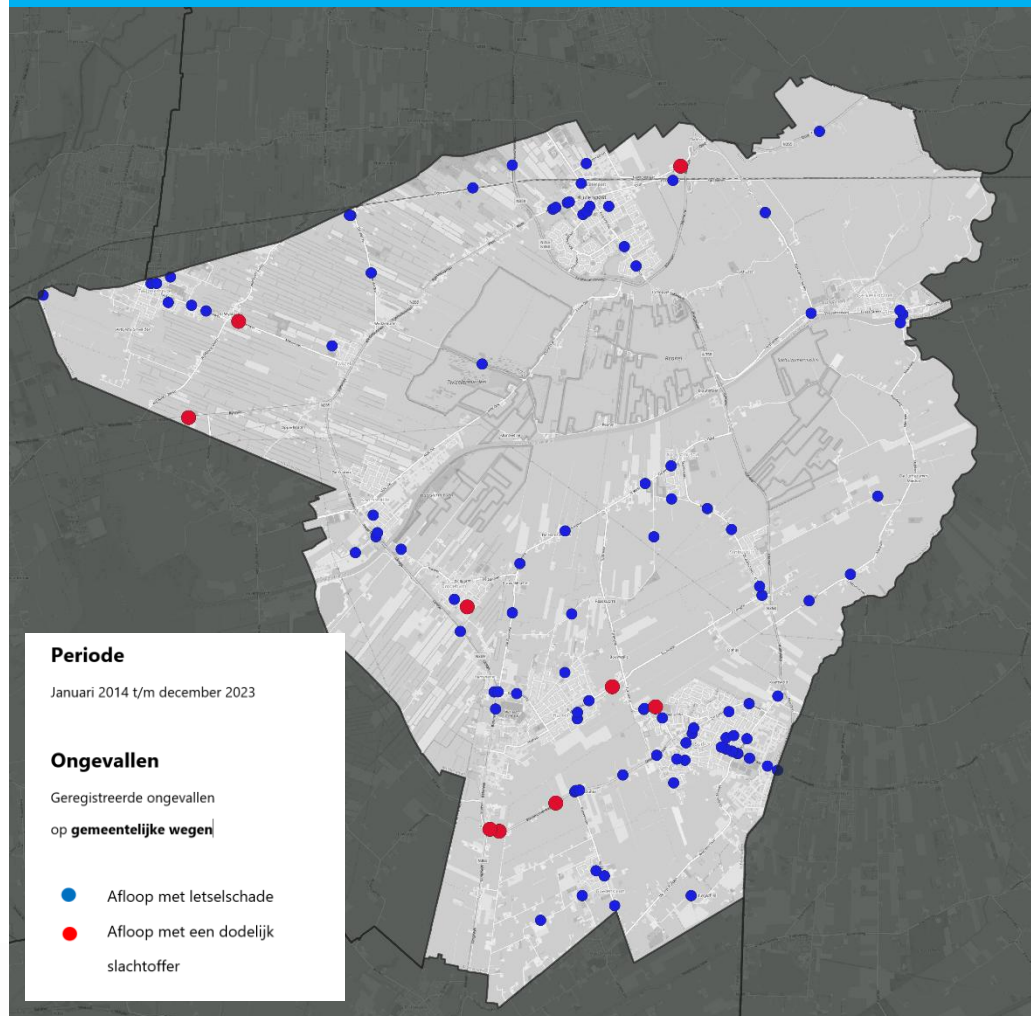
De figuur op de volgende pagina geeft de spreiding van de geregistreerde ongevallen weer. Daarbij is ook inzicht gegeven in de locaties waarbij kwetsbare verkeersdeelnemers het slachtoffer zijn geworden. Daarbij is de laatste jaren een toename van het aantal ongevallen geregistreerd waarbij bestuurders op E-bikes betrokken zijn. Belangrijk is om te vermelden dat dit alleen gaat om de geregistreerde ongevallen. De ongevallen die niet zijn juist zijn geregistreerd staan dus niet op de kaart.

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 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 nadat ongevallen hebben plaatsgevonden. De risicoanalyse is opgenomen in bijlage A.

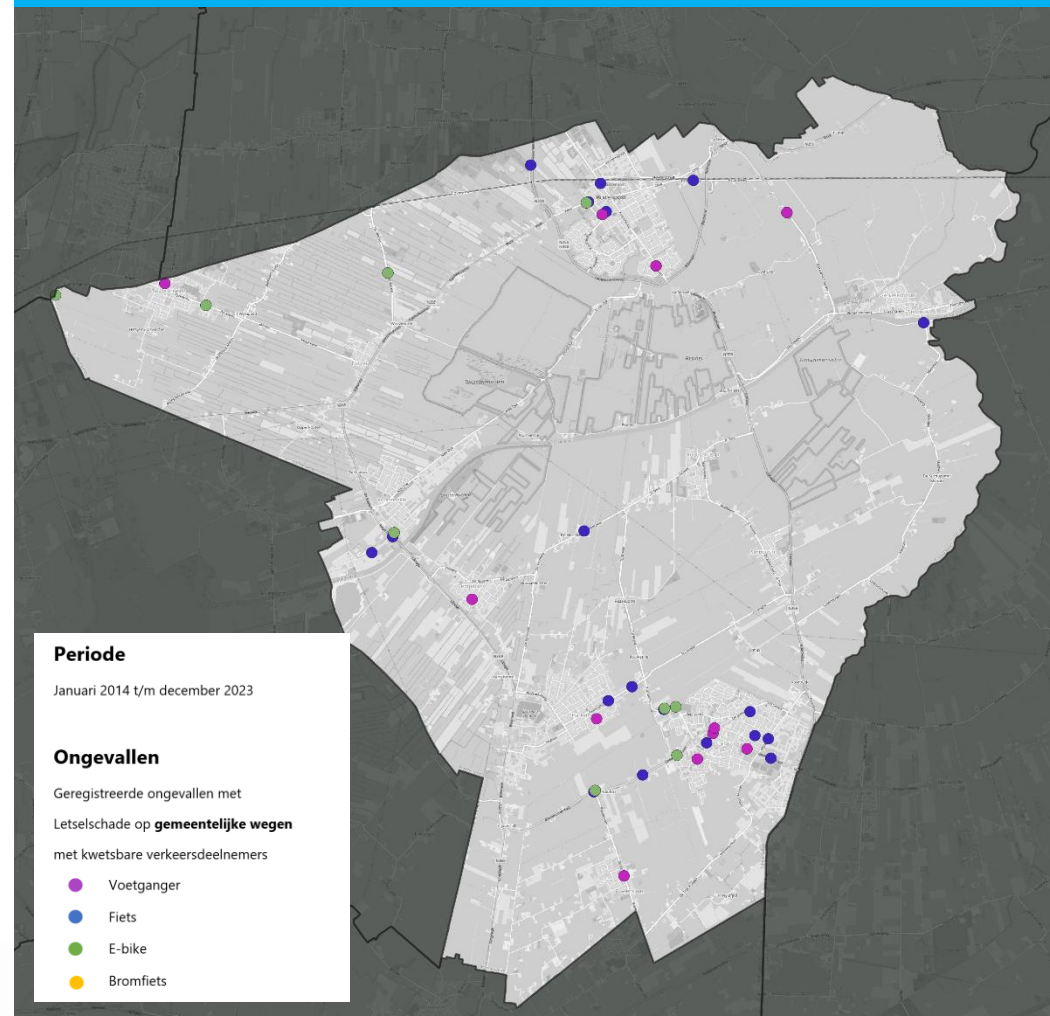
Overzicht ongevallen met letsel en dodelijke afloop

Alleen geregistreerde ongevallen op gemeentelijke wegen (beeld is dus niet volledig)



Overzicht ongevallen met kwetsbare verkeersdeelnemers

Alleen geregistreerde ongevallen op gemeentelijke wegen (beeld is dus niet volledig)



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 al toegelicht. Hierna zijn de belangrijkste uitkomsten inzichtelijk gemaakt.

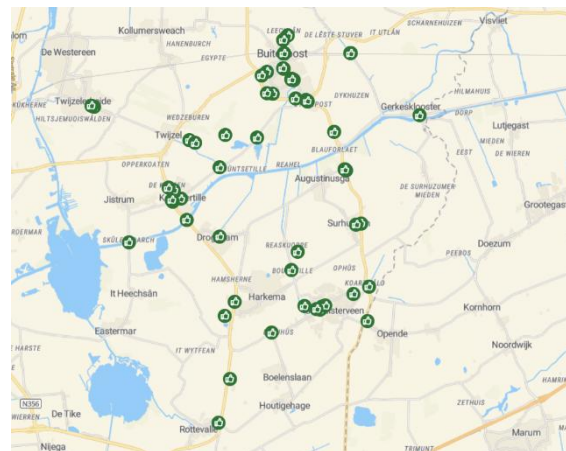
DIGITALE ENQUÊTE

De digitale enquête mobiliteit in Achtkarspelen is door circa 250 inwoners en 16 belangengroepen ingevuld. Ook hebben 330 leerlingen uit Tytsjerksteradiel en Achtkarspelen de scholierenenquête mobiliteit ingevuld. Deze enquête is voor twee gemeenten gedeeld onder scholieren van middelbare scholen.

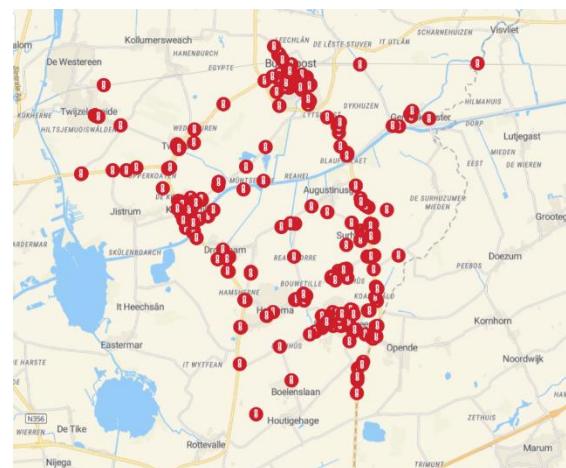
Op de kaart waar positieve- en verbeterpunten konden worden aangegeven in de gemeente zijn 60 positieve punten en 310 verbeterpunten benoemd (zie hiernaast). Van de aandachtspunten waar meerdere reacties (>3 reacties) over zijn binnengekomen is een beknopte lijst gemaakt. Deze lijst is opgenomen in Bijlage C.

Een overzicht van het onderwerp en het vervoersmiddel waar het aandachtspunt betrekking op heeft staat op de volgende pagina.

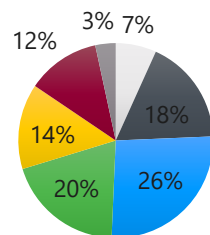
POSITIEVE PUNTEN:



VERBETERPUNTEN:

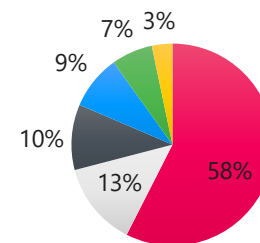


Leeftijdscategorie respondenten



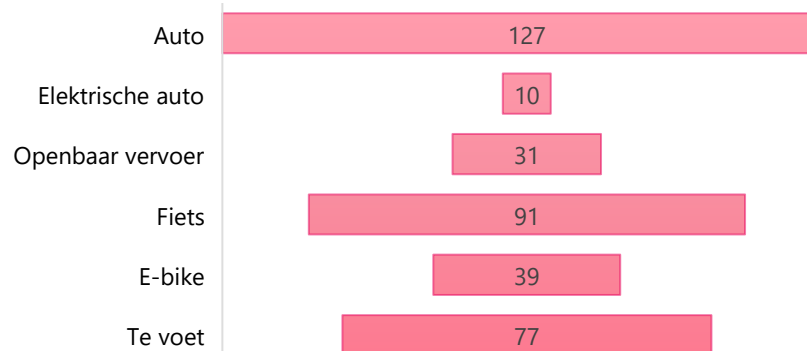
■ Jonger dan 16 jaar ■ 16-25 jaar ■ 26-35 jaar
 ■ 36-45 jaar ■ 46-55 jaar ■ 56-65 jaar
 ■ 66-75 jaar ■ 75+ jaar

Onderwerp aandachtspunt

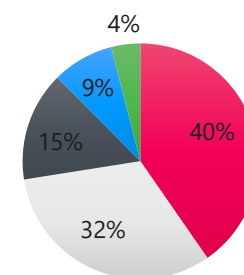


■ Onveilige situatie ■ Inrichting openbare ruimte
 ■ Verkeersoverlast ■ (Hinderlijk) parkeren
 ■ Slechte bereikbaarheid ■ Anders/n.v.t.

Gebruik vervoersmiddel (meerdere antwoorden mogelijk)



Aandachtspunt over vervoersmiddel:



■ Autoverkeer ■ Fietsverkeer ■ Voetgangers ■ Bussen ■ Anders/n.v.t.

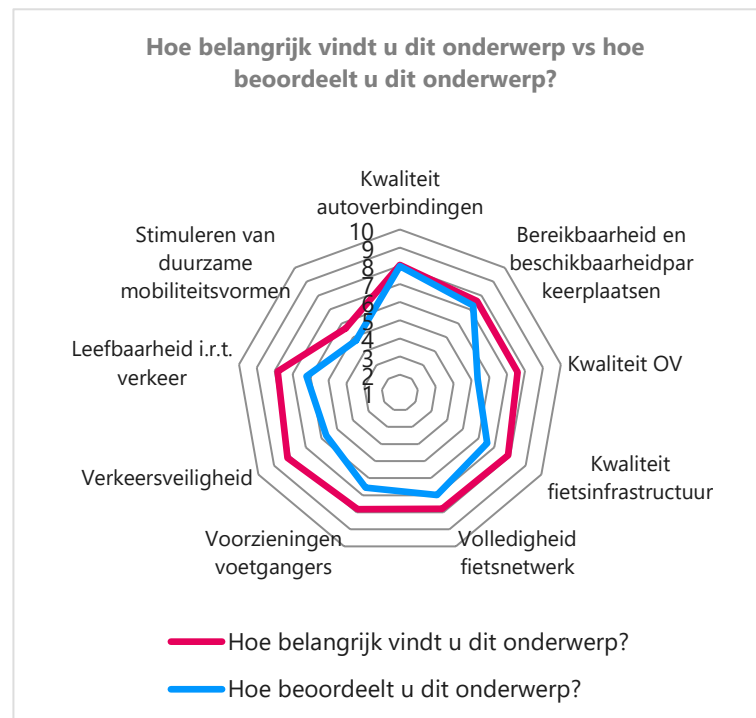
BEOORDELING VERKEERSTHEMA'S

Per verkeerskundig thema is door inwoners een rapportcijfer gegeven aan de beoordeling op dit thema en de relevantie van dit thema. Deze beoordeling staat hiernaast uitgesplitst.

Van alle verkeerskundige thema's worden de kwaliteit van autoverbindingen en de beschikbaarheid van parkeerplaatsen het hoogst beoordeeld in de gemeente Achtkarspelen (cijfers respectievelijk: 8,0 en 7,3). De volgende thema's scoren een onvoldoende: stimuleren van duurzame mobiliteitsvormen (cijfer: 4,8) en de kwaliteit van het OV (cijfer: 5,3). Het stimuleren van gezonde vervoerswijzen, de verkeersveiligheid en leefbaarheid i.r.t. verkeer worden beoordeeld met een voldoende (resp. 5,6, 5,7 en 6,2). De kwaliteit van de fietsinfrastructuur en de volledigheid van het fietsnetwerk krijgen een ruime voldoende (resp. 6,5 en 7,0). Ook de voorzieningen voor voetgangers krijgt een 6,5 als rapportcijfer.

De thema's die het relevantst worden gevonden op het gebied van verkeer zijn verkeersveiligheid (cijfer: 8,2), de kwaliteit van de autoverbindingen (cijfer: 8,0), gevolgd door de kwaliteit en volledigheid van het fietsnetwerk, voorzieningen voor voetgangers en leefbaarheid i.r.t. verkeer (cijfer op alle thema's: 7,8). Ook de bereikbaarheid van autoparkeerplaatsen en de kwaliteit van het OV is belangrijk (cijfer op beide thema's: 7,6). Bewoners van Achtkarspelen hechten minder waarde aan het stimuleren van duurzame mobiliteitsvormen (cijfer: 5,7) en het stimuleren van gezonde vervoerswijzen (cijfer: 6,7).

Uit het verschil tussen de beoordeling op een thema en de relevantie van een thema valt af te leiden waar de gemeente de meeste aandacht aan moet schenken op het gebied van verkeer (voor de thema's waar de relevantie hoger scoort dan de beoordeling). Hieruit volgt dat verkeersveiligheid de meeste prioriteit zou moeten krijgen (verschil: -2,5), gevolgd door de kwaliteit van het OV (verschil: -2,2). Andere thema's die volgens inwoners veel aandacht behoeven zijn leefbaarheid



in relatie tot verkeer (verschil: -1,6), de kwaliteit van het fietsnetwerk (verschil: -1,3) en voorzieningen voor voetgangers (verschil: -1,3).



AANDACHTSPUNTEN OP DE KAART

Inwoners, belangengroepen, agrariërs en scholieren hebben aangeven waar ze knelpunten ervaren. De belangrijkste bevindingen staan hieronder.

VERKEERSVEILIGHEID

Verreweg de meeste aandachtspunten gaan over de verkeersveiligheid in de gemeente Achtkarspelen. Deze knelpunten hebben betrekking op de inrichting van wegen, voorrangsregels, de gereden snelheid en het zicht door gebrek aan verlichting.

Verschillende wegen worden door fietsers als gevaarlijk ervaren als gevolg van inrichting, menging van verkeer (en geparkeerde auto's). Voorbeelden zijn Alde Dyk in Kootstertille en Jeltingalaan in Buitenpost, Voorstraat - Stationsstraat - Kuipersweg in Buitenpost.

Andere veelgenoemde aandachtspunten zijn kruispunten waar de voorrangsregels onduidelijk zijn, waaronder de Optwizel - Mounewei in Twijzel en Gedempte Vaart - Jan Binneslaan in Surhuisterveen. Daarnaast worden veel kruispunten als onoverzichtelijk beschouwd door een gebrek aan zicht, zoals de Voorstraat-Stationsstraat-Kuipersweg in Buitenpost, Eringalaan bij CBS De Lichtbron in Buitenpost, N358 - It Langfal, Pûsterwei - It Langfal en It Langfal - Turfloane in Surhuizum, Reitsmastrjitte - N369 in Harkema, N369 - Skieppedrifte in Drogeham. Ook worden enkele kruispunten beschreven als lastig om over te steken door de hoge verkeersintensiteit, zoals de Groningerstraat - N358 en rotonde Gedempte Vaart - Vierhuisterweg voor fietsers in Surhuisterveen.

Inwoners vinden dat gemotoriseerde voertuigen op sommige wegen te snel rijden, zoals bij de fietsoversteek N358 - Rysloane in Surhuizum, Jeltingalaan in Buitenpost, Lauwersweg en Molenweg in Surhuisterveen en Blauwhuisterweg - Boelenswei in Surhuisterveen.

Verder ervaren inwoners, waaronder scholieren, sommige straten als erg donker en daardoor onveilig, zoals het Koartwâld fietspad om Surhuizum, N358 t.h.v. De Loanekampen in Surhuizum en Lytse Wei in Drogeham.

BEREIKBAARHEID

De bereikbaarheid van de auto is enkele malen als aandachtspunt naar voren gekomen in de reacties op enquête. Bij de N358 nabij Koaisreed in Surhuizum is er frequent sprake van reistijdvertraging door te veel traag rijdend landbouwverkeer. Een parallelweg zou hier een uitkomst bieden volgens inwoners. Ook bij de Brug Hege Dyk in Kootstertille lopen motorvoertuigen vertraging op. Tenslotte is er voor het OV behoefte aan een betere busverbinding vanuit Twijzel naar Buitenpost.

HINDERLIJK PARKEREN

Hinderlijk parkeren wordt enkele malen benoemd in de enquête. Zo veroorzaakt parkeren op straat overlast bij de Bjirkewei in Twijzelerheide, Jeltingalaan en Herbrandastraat in Buitenpost, Linthorst Homanloane t.h.v. Kânselarije in Kloostertille en Langelaan bij VO Surhuisterveen.





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 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 3.12). De resultaten van de inventarisatie, het beleidskader en de ontwikkelingen vormen samen de uitgangspunten van het mobiliteitsprogramma voor de gemeente Achtkarspelen.

3.1 Relatie met de Omgevingsvisie

Op Nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau zijn (ontwerp) omgevingsvisies opgesteld. Hierna zijn de belangrijkste opgeven 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 Ontwerp Omgevingsvisie 'De romte diele' vastgesteld met daarin vier opgaven:

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

Opgave 1: Leefbaar, vitaal en bereikbaar



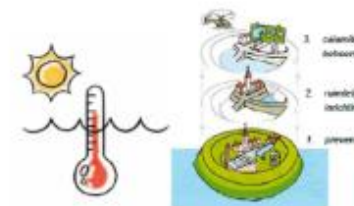
Opgave 2: Energietransitie



Opgave 4: Versterken biodiversiteit



Opgave 3: Klimaatadaptatie



Gemeentelijk

In september 2023 is door de gemeenteraad de Omgevingsvisie Achtkarspelen 2040 vastgesteld. Voor Mobiliteit wordt ingezet op gezond, vlot en veilig. Daarbij gaat het om de volgende zaken:

- We zorgen ervoor dat bewoners, ondernemers en toeristen vlot en veilig kunnen gaan, waar ze naar toe willen. Iedereen moet daarbij kunnen kiezen hoe hij/zij wil reizen en makkelijk kunnen wisselen tussen fiets, bus, auto en trein. We benutten daarbij de bestaande infrastructuur zo goed mogelijk, met gebruikmaking van toekomstige digitale mogelijkheden.
- In het kader van de energietransitie moet laadinfrastructuur in de komende jaren ingepast en aangelegd worden in de openbare ruimte.
- Om bij te dragen aan de sociale basis zorgen we voor voldoende toegang tot voorzieningen door de infrastructuur te optimaliseren.



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 Achtkarspelen. Belangrijk daarbij is dat het aansluitende OV en de overstap vanaf andere vervoerswijzen goed worden geregeld.



Mogelijk tracé Lelylijn



EERSTE RESULTATEN RISICOANALYSE SPV 2030

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 Achtkarspelen 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 worden omarmd. Dit betreffen 17 ambitieuze doelen voor Duurzame ontwikkeling die door de VN zijn vastgesteld. Ook voor de gemeente

Achtkarspelen is het van belang dat er wordt gestreefd naar een duurzame, toekomstvaste 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 mobiliteitsprogramma;
- 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;
- Werkgeversaanpak: 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.



TOUR DE FORCE

Een brede coalitie van overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten 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 Achtkarspelen 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 wegekilometers die gemaakt worden 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 Achtkarspelen met meer dan 100 werknemers hebben bij een overschrijding van de maximumnorm maatregelen te treffen. Hierbij kunnen werkgevers aan het volgende denken:

- Fietsgebruik 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 Achtkarspelen ondertekende samen met 12 andere gemeenten in Fryslân de Charter for Walking in 2018.

Door het ondertekenen van de Charter for Walking maakt een gemeente de belofte om loopomstandigheden te verbeteren. Met de volgende 8 standpunten kan de overheid 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 openbaar vervoerssystemen;
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. Overal 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 het charter 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 zijn 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.

Op regionaal niveau wordt vanuit de ANNO-gemeenten en de provincie echter ook ingezet op een eigen F-wegennet. In de volgende paragraaf is dit nader toegelicht.



3.6 Regionaal mobiliteitsbeleid

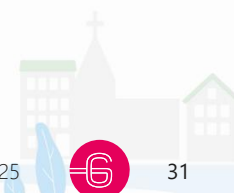
Voor de regio Noordoost is een mobiliteitsvisie opgesteld voor 2020-2040 met de titel 'Ferbining'. Deze regionale mobiliteitsvisie zet in op bereikbaarheid van de voorzieningen in en rondom de regio als randvoorwaarde. Inwoners moesten zich gezond, vlot, veilig en duurzaam kunnen verplaatsen.

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, Kollumerzwaag en Twijzelerheide;
6. Leefbaarheidsopgave Ee-vallei (Hallum-Burdaard en omgeving).



De belangrijkste opgaven voor Achtkarspelen lichten we hieronder toe.

OVERSTAPGEMAK BIJ SNELTREINSTATIONS EN ANDERE PUNTEN (HUB'S)

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

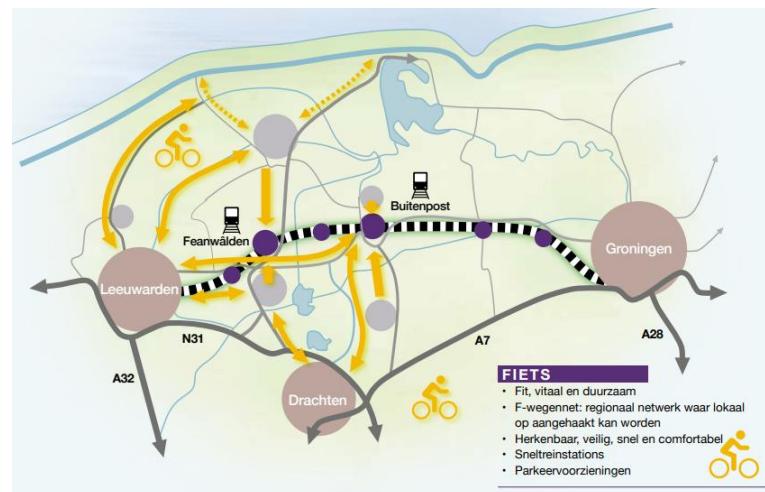
REALISATIE F-WEGENNET

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 in onderstaande kaart met gele pijlen zijn aangegeven:

- Holwerd – 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.



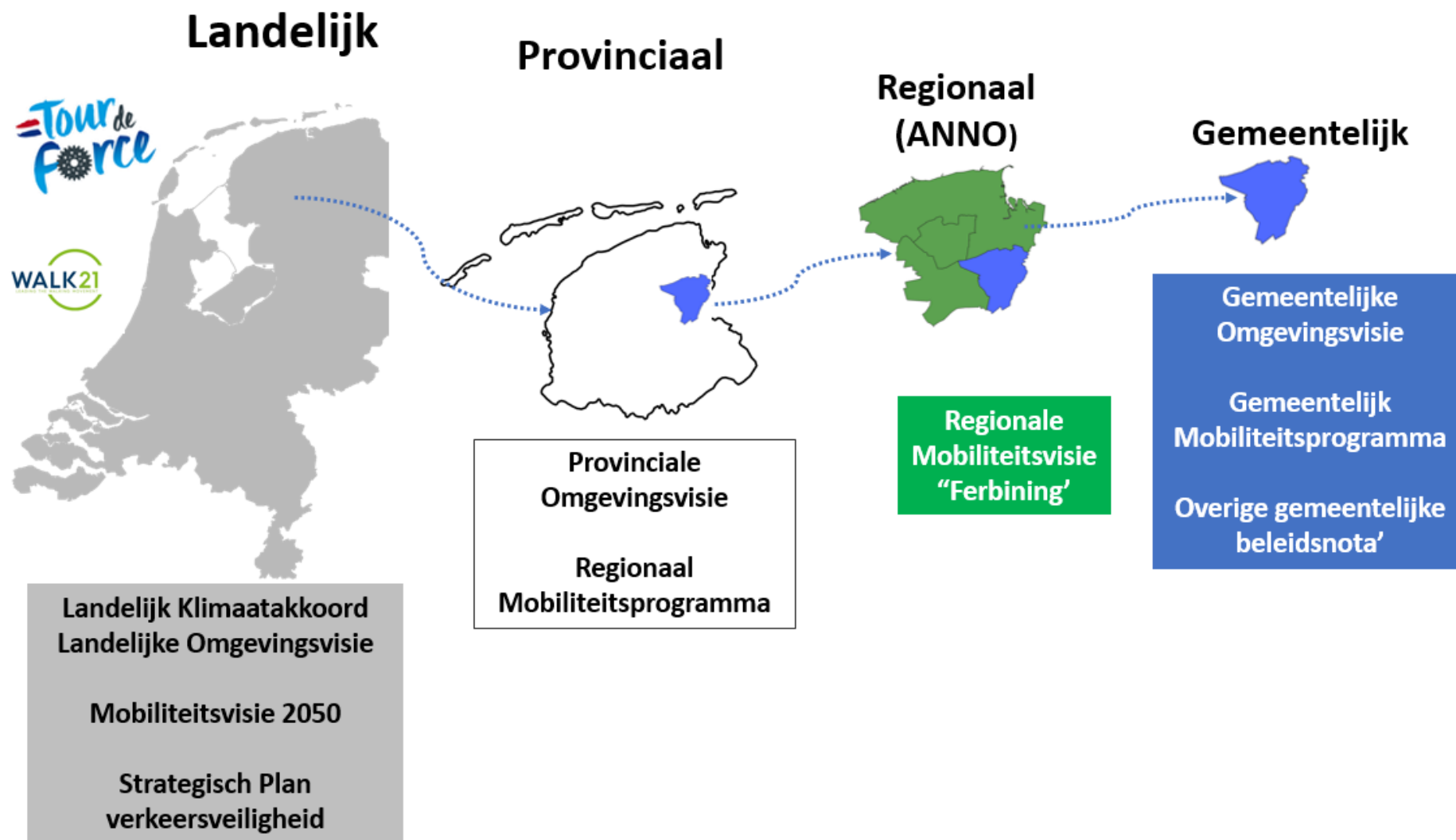
BEREIKBAARHEIDSGEGAVES OOSTFLANKREGIO

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.

LEEFBAARHEIDSGEGAVES DE WESTEREEEN, KOLLUMERZWAAG 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 Kollumerzwaag, 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.





3.7 Bestuursakkoord

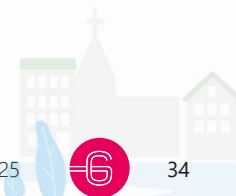
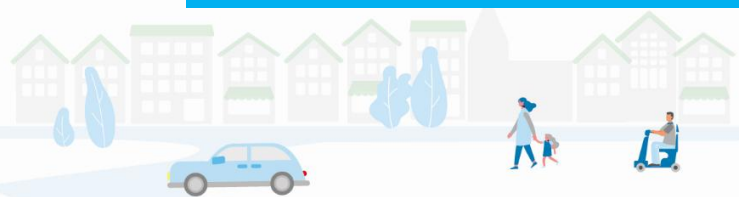
De coalitie van de gemeente Achtkarspelen heeft voor 2022-2026 een bestuursakkoord opgesteld waarin de ambities voor diverse thema's aan bod komen. Verkeer, vervoer en waterstaat zijn hier onderdeel van. Ook de thema's Volksgezondheid en milieu komen naar voren in het Bestuursakkoord. Onderstaande speerpunten met betrekking tot verkeer en vervoer zijn opgenomen in het bestuursakkoord.

- We realiseren een tweede ontsluiting van het bedrijventerrein Lauwerskwartier Surhuisterveen.
- We vinden de veiligheid van fietsers en voetgangers belangrijk.
- We verbeteren die veiligheid waar mogelijk door het verbreden van fietspaden (e-bikes), de aanleg van herkenbare fietsstroken of door een goede (LED)verlichting op of naast de weg.
- It Langfal wordt veiliger voor fietsers en voetgangers. We streven naar de aanleg van een fietspad langs It Langfal.
- We zorgen voor een veilige fietsoversteek van de Skieding naar Strandheem.
- We maken in overleg met de provincie de verkeerssituatie op de kruising Reitsmastrjitte/ Betonwei in Harkema veiliger.
- Bij Surhuizum komt een fietstunnel onder de N358 als veilige oversteek voor fietsers en voetgangers.
- We treffen structurele maatregelen (geen 'betonnen verkeersblokken') om het sluipverkeer tegen te gaan in Augustinusga, Kootstertille en Surhuizum.
- We dringen aan op een spoedige realisatie van een ovonde op de kruising Rijkssstraatweg en het Wyldpaed-west om zo een veilige oversteek voor alle verkeer uit Twijzelerheide te realiseren
- Bij de provinsje dringen we aan op het langer maken (verlengen) van de tractorpasseerstroken.
- Samen met de provincie en gemeenten investeren we in snelle fietsverbindingen naar Leeuwarden, Groningen en Drachten.
- Het is belangrijk dat er meer oplaadpunten komen voor voertuigen en fietsen.

MEI-INOAR



BESTUURSAKKOORD 2022 - 2026



3.8 Recreatie en Toerisme

Visie recreatie en toerisme regio Noordoost Fryslân

Voor de regio is een gezamenlijke visie opgesteld voor recreatie en toerisme voor de periode 2020 -2030. Noordoost-Friesland zet in op een groeipercentage van 50% meer binnen- en buitenlandse gasten 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 prettige leefomgeving voor eigen inwoners. Voor toeristen en recreanten zijn aantrekkelijke routestructuren (te fiets, te voet of via het water) van groot belang. Op het gebied van mobiliteit zijn er 2 acties voorgesteld ten behoeve van het aantrekken van meer gasten:

- De route infrastructuur (o.a. fietsen en wandelen) wordt verbeterd door knelpunten in beeld te brengen en op te lossen.
- Per streekmerk worden twee belevingsroutes ontwikkeld (één voor fietsers en één voor wandelaars).

Achtkarspelen priuw de Wâlden

Specifiek voor de gemeente Achtkarspelen is ook beleid voor toerisme en recreatie vastgelegd in een beleid en uitvoeringsprogramma 2023-2030. De concrete doelen zijn hierna samengevat.

Lokale economie

Een **florerende gastvrijheidseconomie**: een **belangrijke economische drager voor de lokale economie**.

- Slimme groeidoelen Noordoost 2020-2030. Dat betekent in 2030: minstens 50% meer overnachtingen (zie bijlage 7 voor toelichting).

Leefbaarheid

Een **prettige leefomgeving voor eigen inwoners**.

- Mienskip staat centraal.
- Voldoende mogelijkheid voor bewegen, sport en spel.
- Het instandhouden van **lokale voorzieningen en cultureel erfgoed**.
- Stijging van de **brede welvaart** (zie bijlage 8 voor toelichting)
- Slim gebruik van (lege) bestaande bebouwing.

Natuurwaarde

Vergroten natuurwaarde en **biodiversiteit**.

- Nationaal Landschap en natuurgebieden hebben grote R&T waarde; recreatie is ontwikkelpijler.
- De **recreatieve reputatie** is vergroot.
- De **beleefbaarheid** is vergroot, onder andere door ingepaste recreatieve routes en voorzieningen.
- Logiesaccommodaties worden **duurzaam/ circulair** ontwikkeld.

Sterk netwerk

Samenhangende, krachtige **organisatie**.

- **Recreatief netwerk** fietsen en wandelen.
- Een toeristisch **platform** om projecten van de grond te krijgen.
- Gezamenlijk **profiel** opstellen en dat **promoten**.

3.9 Gezondheidsbeleid

Voor de periode 2022-2026 hebben de gemeenten Achtkarspelen en Tytsjerksteradiel een gezondheidsbeleid opgesteld. Hierin is vastgelegd dat Achtkarspelen en Tytsjerksteradiel gemeenten willen zijn waar inwoners, organisaties en gemeenten gezamenlijk bouwen aan een uitnodigende gezonde sociale en fysieke leefomgeving waarin inwoners 'zich gezond voelen', zowel lichamelijk als geestelijk. Dit doen de gemeenten vanuit het gedachtegoed van positieve gezondheid. Het gaat hierbij niet om wat iemand niet kan, maar juist om wat iemand wel kan. Speciale aandacht is er voor inwoners met een laag sociaal-economische positie, omdat het risico op ongezond gedrag in deze groep groter is.

In het omgevingsplan en ook het mobiliteitsprogramma dient er daarom aandacht te worden besteed aan het creëren van een beweegvriendelijke omgeving voor jong en oud, omdat men zich dan gezonder blijft voelen.



3.10 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 elektrische fietsen te faciliteren. Inwoners, bedrijven en instellingen



kunnen in de gemeente Achtkarspelen openbare laadpalen voor de auto aanvragen. Er wordt nog laadbeleid opgesteld door de gemeente. Verder is het voor de gemeente interessant om in dorpen elektrische deelauto's en deelfietsen beschikbaar te stellen.

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. 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 Achtkarspelen zijn op dit moment geen georganiseerde deelauto's en deelscooters aanwezig. Particulieren stellen via websites als SnappCar hun auto beschikbaar om te delen. Daarnaast staan er deelfietsen op station Buitenpost.

NIEUW:

Op een hoog tempo zijn en 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. Hierdoor krijgt het realiseren van bredere fietspaden met grotere boogstralen en voldoende veilige fietsenstallingen meer prioriteit.

GROTER:

Door schaalvergroting en technische ontwikkelingen in de landbouwsector zijn tractoren en andere landbouwvoertuigen in de afgelopen jaren groter, zwaarder en sneller geworden. De weginrichting is niet altijd aangepast aan deze (groter wordende) landbouwvoertuigen. Grote en snelle landbouwvoertuigen in combinatie met smalle wegen en ander verkeer kan zorgen voor verkeersonveilige situaties.

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 iVRI's. Dit zijn verkeerslichten met 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 Achtkarspelen nog niet van toepassing. Verder zijn er vanuit het Rijk pilots gaande op het gebied van Mobility as a Service (MaaS).

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.



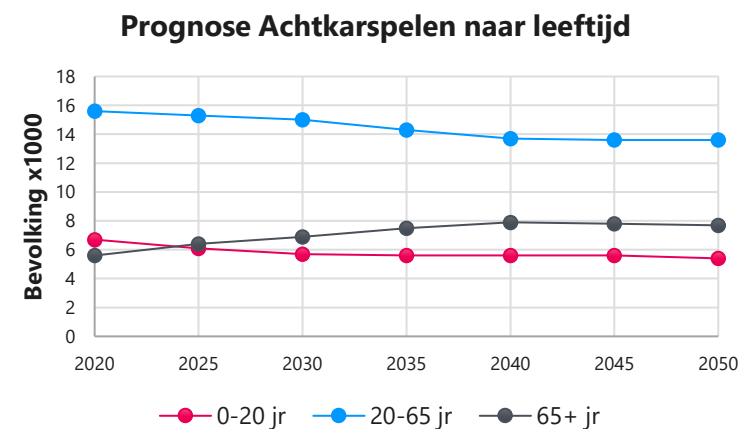
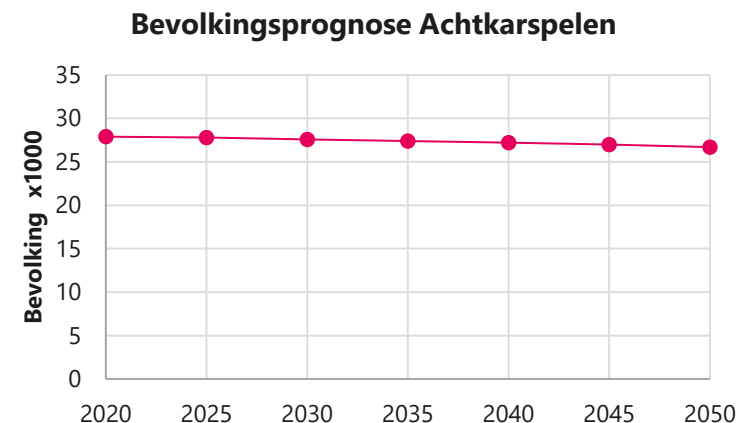
3.11 Demografische trends en effecten op mobiliteit

De bevolking in Achtkarspelen neemt volgens de bevolkingsprognose van het CBS met circa 4% af in de komende decennia; van 27.900 inwoners in 2020 naar 26.700 inwoners in 2050. 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 en neemt het aantal jongeren (0-20 jaar) en de beroepsbevolking (20-65 jaar) af.

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

- Het OV wordt minder rendabel bij een afname van de bevolking, met een mogelijke afschaling van het reguliere 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 beland) en doortraproutes voor ouderen.



3.12 Autonome ontwikkelingen in Achtkarspelen

In Achtkarspelen is een aantal ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen gepland. De belangrijkste ontwikkelingen zijn hierna samengevat.

RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

Woningbouwopgave binnen Achtkarspelen

Binnen de gemeentegrenzen is op kleinere en grotere schaal de komende jaren ruimte voor nieuwe woningen. De grootste ontwikkelingen zijn gepland in Surhuisterveen (AVEK en Knarrenhof – Langelaan), Buitenpost (Acht oan de Diken, Voorstraat en Jeltingapark Buyten Post) en Surhuizum (woningbouw nieuwe korfbalvelden).

Uitbreiding bedrijventerreinen

Om bedrijven binnen de regio voldoende ontwikkelmogelijkheden te bieden is uitbreiding van de bedrijventerreinen beoogd binnen Achtkarspelen en de omliggende gemeenten. Binnen de gemeentegrenzen gaat het om uitbreiding van bedrijventerreinen in Buitenpost, Harkema en Surhuisterveen. Daarnaast is er nog een zoekgebied voor andere locaties binnen de gemeente.

INFRASTRUCTURELE MAATREGELEN PROVINCIE

Aanpassingen aan de Uterwei

De Uterwei N358 wordt de komende jaren verder aangepast door de provincie. Het gaat hierbij om de realisatie van een fietstunnel ter hoogte van de Rysloane en een ovonde bij de aansluiting van It Langfal op de Uterwei.

Aanpassingen aan De Skieding

De komende jaren gaat de provincie Fryslân de Skieding aanpassen. Dit is de weg tussen Surhuisterveen en de A7. Met de aanpassingen wordt de weg veiliger en verbetert de doorstroming. Het project omvat onder andere de realisatie van twee ovondes. Ook wordt de tweede ontsluiting van het bedrijventerrein De Lauwers in dit project meegenomen.

Realisatie ovonde N355-Wyldpaed

De provincie realiseert in de N355 een ovonde ter hoogte van het Wyldpaed West. Deze rotonde ligt net buitende gemeentegrenzen maar zorgt er wel voor dat inwoners vanuit bijvoorbeeld Twijzel veilig de N355 kunnen oversteken.

INFRASTRUCTURELE MAATREGELEN PROVINCIE

Fietspad Twijzel

Vanaf het Wyldpaed wordt door de gemeente een vrijliggend fietspad richting Twijzelerheide gerealiseerd zodat fietsers een verkeersveiliger alternatief hebben dan het Wyldpaed West.

Centrumplan Buitenpost

De komende periode wordt het centrum van Buitenpost gereconstrueerd. Een belangrijke maatregel is het beperken van het autoverkeer in de Kerkstraat en het herinrichten van een deel van het Christinaplein.



Geplande grootschalige onderhoudswerkzaamheden

Voor een aantal locaties zijn of worden binnenkort grootschalige onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd waarbij ook de weginrichting wordt aangepast. Dit gaat om de volgende locaties:

- Alde Dyk Kootstertille;
- de Omloop, de Kim, de Kamp en gedeelte Zetveld, Surhuisterveen;
- De Bosk Harkema;

Natuuropgave Achtkarspelen-zuid

De provincie is bezig met de uitwerking van de Natuuropgave Achtkarspelen-zuid. Voor het deelgebied Drogehamstermieden worden in dat kader een fietspad en recreatieve voorzieningen over de Hege Bult (langs de randen van het natuurgebied naar de Hamsterpein) gerealiseerd.





4. Waar willen we naartoe?

4.1 Visie op hoofdlijnen

Het hoofddoel van het gemeentelijke verkeers- en vervoersbeleid van Achtkarspelen 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.

De gemeente Achtkarspelen kenmerkt zich door 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 Omgevingsvisie van Achtkarspelen 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. Daarbij is in paragraaf 4.6 de relatie gelegd met de ambities uit de Omgevingsvisie Achtkarspelen 2040. 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 de gemeente Achtkarspelen 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;
- Veilig fietsen binnen en buiten de bebouwde kom;
- Specifieke aandacht voor kwetsbare doelgroepen zoals (schoolgaande) kinderen, jongeren en ouderen;
- Voortzetting van de inzet op educatie, gedragsbeïnvloeding en handhaving.

NAAR EN EENDUIDIGE ORDENING EN INRICHTING VAN HET WEGENNET

BUITEN DE BEBOUWDE KOM

Buiten de bebouwde kom is de inrichting van de wegen grotendeels passend bij de functie van de weg. Na de afwaardering van It Langfal naar 60 km/h zijn er vrijwel geen wegen meer waarvoor een maximum snelheid van geldt van 80 km/h met fietsers op de rijbaan. Alleen op het wegdeel van de Verlaatsterweg tussen de rotonde en de komgrens van Gerkesklooster (circa 100m) is nog sprake van 80 km/h.

Ook is op een aantal routes sprake van (te) hoge rijsnelheden en zijn er risico's tussen bijvoorbeeld landbouwverkeer en fietsers. We zetten met maatregelen in op het beperken van deze risico's.

BINNEN DE BEBOUWDE KOM

Binnen de bebouwde kom wordt volgens de principes van Duurzaam Veilig onderscheid gemaakt in 30 km/u en 50 km/u 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/u worden gemaakt. Op een beperkt aantal locaties is binnen de bebouwde kom sprake van 50 km/u in combinatie met vrijliggende fietsvoorzieningen of alternatieve fietsroutes. Daar waar het veilig kan, handhaven we de maximumsnelheid van 50 km/h.

VOORTZETTING VAN DE INZET OP EDUCATIE EN VOORLICHTING

De meeste verkeersongevallen ontstaan helaas door een menselijke fout. Om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen, is het, naast veilige infrastructuur, ook belangrijk aandacht te hebben voor veilig verkeersgedrag (via educatie en voorlichting). De gemeente Achtkarspelen werkt daarvoor samen met de andere wegbeheerders, de provincie Fryslân en Veilig Verkeer Nederland. 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 halen en brengen schoolgaande kinderen.



4.3 Bereikbaarheidsopgaven

AUTO

Bestemmingen in de gemeente Achtkarspelen zijn voor een groot deel prima per auto bereikbaar. Datzelfde geldt voor autoverplaatsingen vanuit de gemeente naar voorzieningen buiten de gemeente. Wel is het zo dat de kwaliteit van de bereikbaarheid van het noordoosten van de gemeente niet optimaal is. Met kwaliteit van de verbindingen tussen Buitenpost en de regio Groningen en Leeuwarden verdienen daarbij aandacht. Dit doen we door samen met de provincie in te zetten op de kwaliteitsverbetering van de verbindingen maar ook door de inzet van smart mobility en het stimuleren van bijvoorbeeld het gebruik van de trein.

PARKEREN VOOR AUTO EN FIETS

Overall in de gemeente is het mogelijk om gratis te parkeren. Wel is er op een enkele locatie sprake van parkeerduurbependingen, bijvoorbeeld in het centrum van Surhuisterveen. In oudere woonwijken 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 ontwikkelingen wordt aangesloten bij de meest recente parkeernormen van het CROW. Het CROW hanteert daarbij een bandbreedte met een minimum en maximum waarde. Daarbij wordt voor de gemeente Achtkarspelen uitgegaan van de gemiddelde waarde. Daarbij wordt uitgegaan van een 'niet stedelijke' gemeente. In bijlage D is een overzicht opgenomen van de parkeernormen op basis van publicatie 381 van het CROW. Bij nieuwe ontwikkelingen is parkeren op eigen terrein niet altijd mogelijk. Zeker niet in centrumgebieden met beperkte ruimte. Het is belangrijk om inzicht te krijgen in de huidige parkeerdruk zodat we bij nieuwe ontwikkelingen vroegtijdig de effecten inzichtelijk hebben en maatregelen kunnen treffen.

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.

OPENBAAR VERVOER

De treinverbinding Leeuwarden-Groningen vormt de ruggengraat voor het OV in de regio. Dit samen met de belangrijke busverbindingen die aansluiten op de treinstations en de busstations in Leeuwarden, Dokkum, Drachten en Groningen. We blijven ons inzetten voor 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. Het sneltreinstation van Buitenpost vervult hierin een belangrijke functie richting Leeuwarden en Groningen. Vanuit de regio wordt op dit station aangesloten met een aantal buslijnen.

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 zoals struiken en bomen 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.

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.

Vorrang voor fietsers op rotondes

Het aantal rotondes binnen bebouwde kom met gescheiden fietsvoorzieningen is relatief beperkt. Dit betreft één rotonde in Surhuisterveen. Tot op heden hebben fietsers hier nog geen voorrang. In provinciaal 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. Zo is de gemeente Smallingerland hier al mee gestart.

MOBILITEIT VOOR IEDEREEN

Ook is er aandacht voor vervoersmiddelen van specifieke doelgroepen zoals de driewiel fiets, de rolstoel en de scootmobiel. Op voorhand worden geen grootschalige aanpassingen gedaan, maar zodra de

infrastructuur wordt aangepast, wordt rekening gehouden met deze specifieke vervoersmiddelen. Het is van belang dat iedereen met elk vervoersmiddel kan deelnemen aan het verkeer.

Netwerk voor voetgangers

Het netwerk voor voetgangers moet fijnmazig zijn om voldoende direct te kunnen zijn en het lopen te stimuleren. Voor het realiseren van voetpaden langs bestaande wegen is een 'Beleidsnotitie Voetpaden, afwegingskader' opgesteld. (vastgesteld door het college: april 2013). Daarin is een afwegingskader opgenomen om wel of geen voetpaden langs bestaande wegen te realiseren. De afweging vindt plaats op basis van verkeersintensiteit, wegfunctie, samenstelling verkeer et cetera. Het keuzeschema voor de afweging is opgenomen in bijlage E.



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 een 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.

Geluid

We zorgen dat de knelpunten voor geluid 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 verslechterd.



4.5 Duurzaamheidsopgaven

Achtkarspelen gaat samen met de overige ANNO-gemeenten aan de slag om duurzame mobiliteit het fietsgebruik en het openbaar vervoer te stimuleren. Ook het faciliteren van de laadinfrastructuur voor elektrische auto's hoort daarbij.

Vanuit beleidsnota's van 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 (bijvoorbeeld de AVEK locatie in Surhuisterveen), 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?

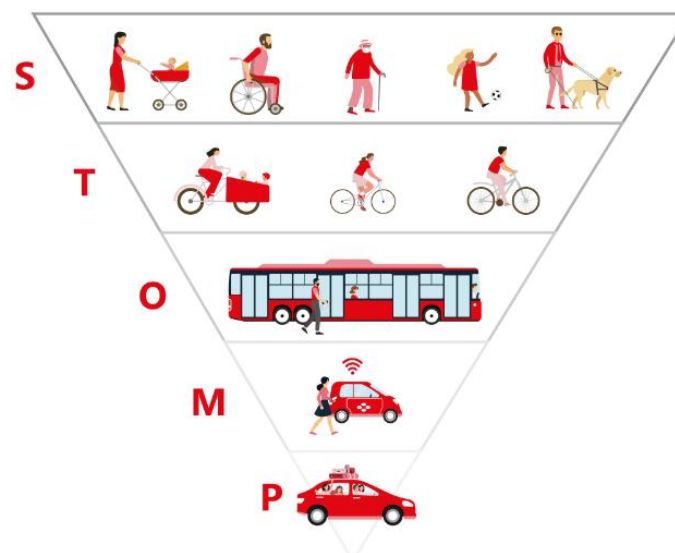
Trappen: hoe zorgen we ervoor dat voorzieningen bereikbaar zijn met de fiets? Hoe zorgen we voor directe en comfortabele fietsroutes?

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 en niet als eerste te kijken naar de auto. Zo begint en 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.

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 fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd worden (bijvoorbeeld een bewaakte fietsenstalling bij Station Buitenpost) dan faciliteren 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 de stations waaronder station 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. 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. Hiervoor is reeds een motie aangenomen den de uitvoering daarvan is afhankelijk van de middelen die beschikbaar worden gesteld.

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 Buitenpost waarbij overdag drie keer per uur een trein richting zowel Groningen als Leeuwarden vertrekt.



4.6 Relatie met de doelen uit de Omgevingsvisie

In de Omgevingsvisie Achtkarspelen zijn voor 2040 acht ambities opgenomen. Dit betreft

1. Wonen: iedere inwoner een passende woning;
2. Werken: iedere inwoner toegang tot werkgelegenheid;
3. Economie: vitaal, fossielvrij en circulair;
4. Leefomgeving: gezond, veilig en groen;
5. Ontmoetingsplekken en voorzieningen: toegankelijk voor iedereen;
6. Mobiliteit: gezond, vlot en veilig;
7. Klimaat en biodiversiteit: voorkomen, herstellen en aanpassen;
8. Schone energie: beschikbaar voor iedere inwoner.

De thema's in dit Mobiliteitsprogramma dragen bij aan de ambities uit de Omgevingsvisie Achtkarspelen 2040. Hierna is dit voor de relevante thema's nader toegelicht.

Leefomgeving: gezond, veilig en groen (4)

Het belangrijkste punt in dit mobiliteitsprogramma is de verkeersveiligheid die bijdraagt aan een veilige leefomgeving. Daarnaast stimuleren we gezonde en duurzame vervoersmiddelen zoals lopen en fietsen die bijdragen aan een gezonde leefomgeving.

Ontmoetingsplekken en voorzieningen: toegankelijk voor iedereen (5)

Een belangrijk onderdeel voor de bereikbaarheid is de toegankelijkheid van voorzieningen. Op voorhand worden geen grootschalige aanpassingen gedaan, maar zodra de infrastructuur wordt aangepast, wordt rekening gehouden met deze specifieke vervoersmiddelen. Ook kan lokaal maatwerk nodig zijn om belangrijke voorzieningen goed toegankelijk te maken.

Mobiliteit: gezond vlot en veilig (6)

We zetten in op gezonde vervoerswijzen en ook de koppeling tussen de vervoerswijzen. De gezonde en duurzame vervoerswijzen hebben prioriteit boven de auto. Daarbij is het wel belangrijk dat de voorzieningen voor deze vervoerswijzen goed op orde zijn zodat inwoners sneller bijvoorbeeld sneller op de fiets stappen of gebruik maken van het openbaar vervoer. Verkeersveiligheid is voor alle vervoerswijzen het belangrijkste thema waarbij we extra inzetten op de kwetsbare doelgroepen.

Klimaat en biodiversiteit: voorkomen, herstellen en aanpassen (7)

We zetten in op duurzame en gezonde vervoerswijzen. Dit draagt zowel bij aan de leefbaarheid als het klimaat. Daarnaast faciliteren we de benodigde mobiliteitstransitie door bijvoorbeeld het faciliteren van de benodigde laadinfrastructuur.

De maatregelen in hoofdstuk 5 dragen bij aan de genoemde doelen uit de Omgevingsvisie. In de maatregeltabel is daarbij ook aangegeven op welke thema's de maatregelen effect hebben.





5. Hoe willen we dat bereiken

5.1 Afwegingskader

De strategische opgaven zoals hiervoor benoemd zijn vertaald naar concrete maatregelen voor de komende tien jaar. Verkeer binnen Achtkarspelen leeft en inwoners en belangengroepen 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 medeweggebruikers. Daarom is een prioritering gemaakt waarbij de belangrijkste knelpunten en wensen als eerste worden opgepakt in de komende periode. Waar mogelijk worden infrastructurele maatregelen gepland gecombineerd met onderhoudsmaatregelen.

WAAR ZETTEN WE OP IN?

Om te komen tot de benodigde maatregelen is daarom een stroomschema toegepast. Dit schema is weergegeven in de figuur op de volgende pagina.

In dit schema komen knelpunten en wensen vanuit vier verschillende stromen. Dit betreft beleidswensen uit de het gemeentelijke en regionale mobiliteitsplan, de voorgestelde wegencategorisering in het kader van Duurzaam Veilig, de risicoanalyse & ongevalsdata en de knelpunten & wensen vanuit de inwoners & belangengroepen.

Uit het participatietraject is naar voren gekomen dat verkeersveiligheid de erg belangrijk is 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 met deze knelpunten en wensen is omgegaan in voorliggend mobiliteitsprogramma.

Daar waar geen concrete maatregelen zijn opgenomen (ingrijpende infrastructurele maatregelen) wordt ingezet op handhaving en kan in overleg met dorpsbelangen of wijkverenigingen gekeken worden of de situatie met maatregelen verbeterd kan worden. Hier is in paragraaf 5.10 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.



Beleidswensen uit de regionale mobiliteitsvisie en het gemeentelijk mobiliteitsplan

Topprioriteit voor verkeersveiligheid en stimuleren fietsverkeer en duurzaamheid

Wegencategorisering Duurzaam Veilig

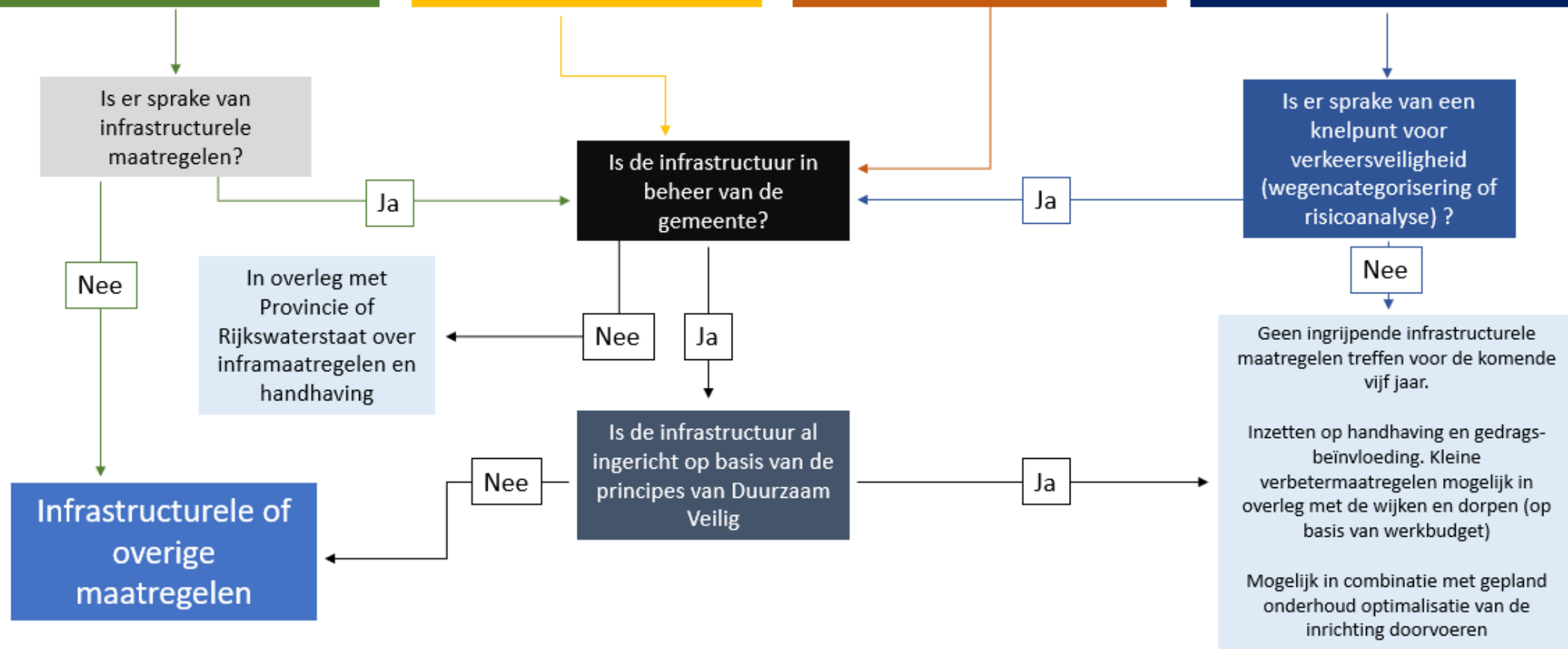
Knelpunten in de wegcategorisering (weginrichting en snelheid)

Risicoanalyse en ongevalsdata

Knelpuntlocaties uit de risicoanalyse en ongevalsdata

Knelpunten en wensen vanuit inwoners en belangengroepen

Input vanuit enquêtes



5.2 Infrastructurele maatregelen verkeersveiligheid

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

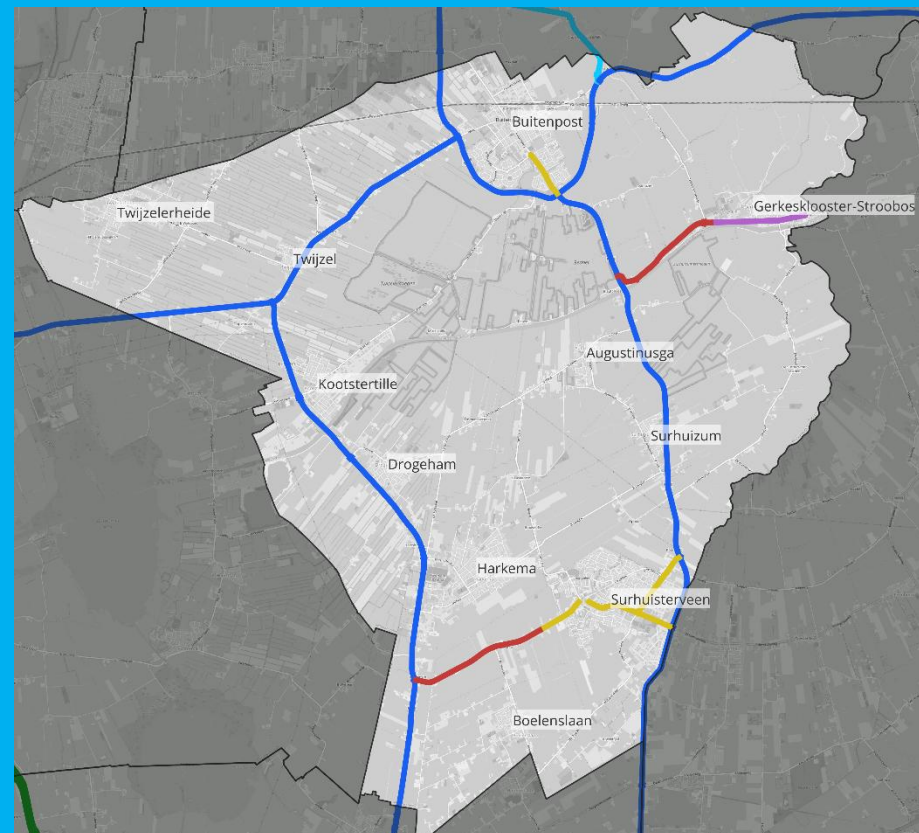
EEN UNIFORME EN HERKENBARE WEGENCATEGORISERING

Zoals in de visie ook al verwoord streven we naar een uniforme weginrichting conform de principes van Duurzaam Veilig. De figuur hiernaast geeft de huidige wegcategorisering van de provincie en de wenselijke wegcategorisering van de gemeentelijke wegen binnen Achtkarspelen aan.

Voor een groot deel is het wegennet buiten de bebouwde kom al op een uniforme wijze gecategoriseerd. Wel is voor een aantal erftoegangswegen buiten de bebouwde kom nog sprake van een weginrichting niet volledig voldoet. Denk hierbij bijvoorbeeld aan wegbreedtes, de aanwezigheid van erfaansluitingen en de obstakelvrije ruimte naast de rijbaan. Voorgesteld wordt om deze wegdelen af te waarderen naar 60 km/h. Dit beperkt niet alleen de risico's voor het autoverkeer op de weg zelf maar ook op de locaties waar bijvoorbeeld fietsers oversteken.

Voor wegen binnen de bebouwde kom wordt, zeker in combinatie met fietsers op de rijbaan, ingezet op het afwaarderen naar 30 km/h. De belangrijke wegen die ook onderdeel zijn van de belangrijke fietsroutes worden daarbij ingericht als gebiedsontsluitingsweg met een maximum 30 km/h.

Toekomstige wegcategorisering



Gemeentelijke wegen

Binnen de bebouwde kom

— Gebiedsontsluitingsweg 50 km/h

— Gebiedsontsluitingsweg 30 km/h

*Overige wegen: erftoegangswegen
(30 km/h en wegen industrieterreinen)*

Buiten de bebouwde kom

— Gebiedsontsluitingsweg 80 km/h

*Overige wegen erftoegangswegen met een maximum
Snelheid van 60 km/h*

Rijkswegen

— Stroomweg A31 (100/130 km/h)

Provinciale wegen

— Stroomweg

— Gebiedsontsluitingsweg

— Erftoegangsweg

Bij het bepalen van de maatregelen is de volgende prioriteitsvolgorde aangehouden

- 1: Wegvakken 80 km/h afwaarderen met fietsers op de rijbaan (deels gereed en afronding van It Langfal in 2024) ;
- 2: Wegvakken 50 km/h met fietsers op de rijbaan afwaarderen. Drukke routes voor autoverkeer en belangrijke hoofdfietsroutes krijgen daarbij prioriteit. Wegen op industrieterreinen die geen belangrijke functie vervullen voor het fietsverkeer worden niet met voorrang aangepakt;
- 3: Wegvakken 80 km/h afwaarderen wanneer niet volledig aan de inrichtingseisen wordt voldaan;
- 4: Overige optimalisatie in het kader van de wegcategorisering en weginrichting.

MAATREGELEN 80 KM/H MET FIETTERS OP DE RIJBAAN

IT LANGFAL (MAATREGEL V1)

Op It Langfal tussen Harkema en de N358 was op een deel van de weg nog sprake van een maximum snelheid van 80 km/h in combinatie met fietsers op de rijbaan. Inmiddels is de snelheid op It Langfal teruggebracht naar 60 km/h.



Impressie afwaardering locatie It Langfal tussen Harkema en de N358

MAATREGELEN 50 KM/H MET FIETTERS OP DE RIJBAAN

Een lagere snelheid draagt bij aan het beperken van de risico's voor de kwetsbare verkeersdeelnemers. De reistijd van het gemotoriseerde verkeer zal daarbij beperkt toenemen. Daarmee wordt het voor korte verplaatsingen ook extra aantrekkelijk om gebruik te maken van de fiets. Om ook de rijsnelheid van het verkeer te kunnen reduceren is daarbij een andere inrichting nodig.

DOORGAANDE ROUTE GERKESKLOOSTER - STROOBOS (MAATREGEL V2)

Binnen de bebouwde kom van Gerkesklooster is op de doorgaande route nog een maximum snelheid van toepassing van 50 km/h. Er is wel een voetpad aanwezig waarop fietsen ook wordt toegestaan. De ruimte hiervoor is echter te minimaal en het is wenselijk dat ook de rijbaan een veilige plek wordt voor fietsers. Daarom wordt voorgesteld om de doorgaande route door Gerkesklooster af te waarden tot een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 30 km/h inclusief de bijbehorende inrichting die een lagere rijsnelheid afdwingt. Een lagere snelheid draagt daarbij ook bij aan een verbetering van de verkeersveiligheid voor het overige verkeer naar bijvoorbeeld de vele erfaansluitingen langs de route. In de huidige situatie is deels een gecombineerd fiets/voetpad aanwezig. Dat kan ook in een toekomstige situatie zo blijven.



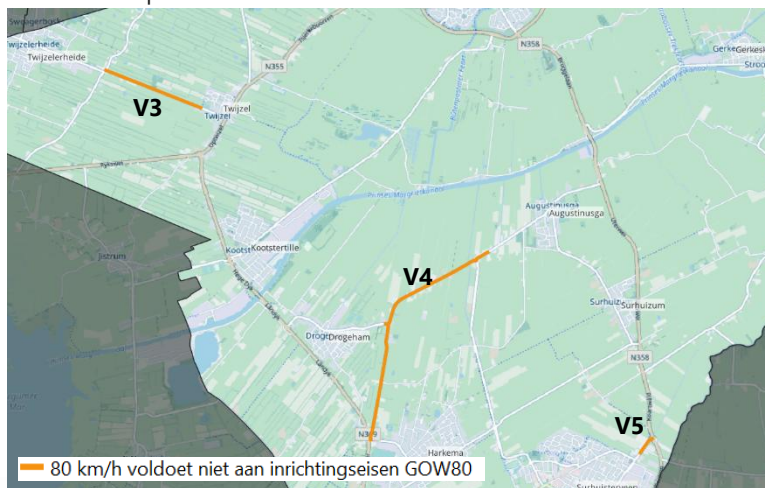
Impressie afwaardering locatie hoofdroute door Gerkesklooster - Stroobos

MAATREGELEN 80 KM/H AFWAARDEREN NAAR 60 KM/H

Voor de volgende locaties wordt een afwaardering van 80 km/h naar 60 km/h voorgesteld. Hoewel er reeds vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig zijn voldoet de weginrichting niet volledig voor een rijsnelheid van 80 km/h. Daarnaast beperkt het de risico's bij oversteeklocaties:

- Ikewei - Mounewei afwaarderen naar 60 km/h (maatregel V3);
- De Krommele – Hamsterpein afwaarderen naar 60 km/h (maatregel V4);
- Koartwâld buiten de bebouwde kom afwaarderen naar 60 km/h inclusief het realiseren van een middensteunpunt (maatregel V5).

De figuur hieronder geeft een overzicht van de betreffende wegvakken. Voor het Koartwâld buiten de kom Surhuisterveen geldt nu ook nog een maximum snelheid van 80 km/h. In de praktijk zal de rijsnelheid mogelijk wat lager liggen in verband met de ligging nabij de rotonde. Wel is het belangrijk om het snelheidsregime op dit wegdeel aan te passen. Dit kan door het wegdeel binnen de bebouwde kom te trekken of door het wegdeel af te waarden naar 60 km/h. Daarnaast is het wenselijk om ter hoogte van de rotonde een bij de N358 een middensteunpunt te realiseren voor de overstekende fietsers.



Impressie locaties afwaardering van 80 km/h naar 60 km/h

OVERIGE INRICHTINGSMATREGELEN

BLAUWHUISTERWEG – BOELENSLAAN (MAATREGEL V6)

Onlangs is de inrichting van de Blauwhuisterweg ter hoogte van de Boelenslaan aangepast. Er is een middensteunpunt gerealiseerd zodat fietsers veilig in etappes kunnen voersteken. De komende tijd wordt de snelheid van het verkeer gemonitord. Mogelijke aanpassingen aan de bocht Boelenslaan-Surhuisterveen worden in overleg met belanghebbenden nader onderzocht.



VIERHUISTERWEG SURHUISTERVEEN (MAATREGEL V7)

Naar aanleiding van een motie wordt de inrichting van de Vierhuisterweg in Surhuisterveen verder uitgewerkt. Naar verwachting worden op de Vierhuisterweg deels of geheel fietssuggestiestroken aangebracht.



OPTIMALISATIE INRICHTING N.A.V. RISICOANALYSE

In het Risicoanalyse van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (bijlage A) is een overzicht opgenomen van de risico's en is ook een uitvoeringsagenda opgesteld voor de subsidies van de tweede tranche. In dat kader worden de volgende inrichtingsmaatregelen uitgevoerd:

- Kruispunt Rysloane – Reitsmastrjitte Harkema (maatregel V8);
- Optimalisatiemaatregelen 30 km/h-wegen (maatregel V9);
 - Kruispuntplateau Reitsmastrjitte – Fiifhuzen
 - Snelheidsremmer Warmoltstrjitte
 - Wegversmalling Reitsmastrjitte (twee, mogelijk in combinatie met maatregel V8)
- Optimalisatiemaatregelen 60 km/h-wegen V10);
 - Snelheidsremmers âlde Dyk
 - Snelheidsremmers Egypte
 - Snelheidsremmers De Trije Roeden
 - Rijloper met fietssuggestiestroken Warreboslaan
 - Rijloper met fietssuggestiestroken De Trije Roeden

Daarnaast wordt er in ANNO-verband ook nog onderzoek verricht naar de effecten op netwerkniveau en wordt het kwaliteitsnetwerk voor landbouwverkeer ook nog nader onder de loep genomen. Zo is het voor het F-wegennet bijvoorbeeld wenselijk om zo weinig mogelijk conflicten te hebben met het landbouwverkeer. Een overzicht van deze maatregelen is opgenomen in paragraaf 5.11 bij het totaaloverzicht van de maatregelen.

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. Hierna is samengevat welke maatregelen beoogd zijn binnen de gemeentegrenzen.

ROUTE LEEUWARDEN – BUITENPOST (MAATREGEL F1)

De route Leeuwarden – Buitenpost loopt geheel langs de Rijksweg. De beoogde aanpassingen zijn met name gericht op de verhardingsbreedte, markering en inrichting van delen met gemengd verkeer tot fietsstraat. Daarnaast wordt in deze route ook een ovonde gerealiseerd bij het Wyldpaed zodat fietsers straks veilig de Rijksweg kunnen oversteken.

ROUTE KOLLUM – BUITENPOST (MAATREGEL F2)

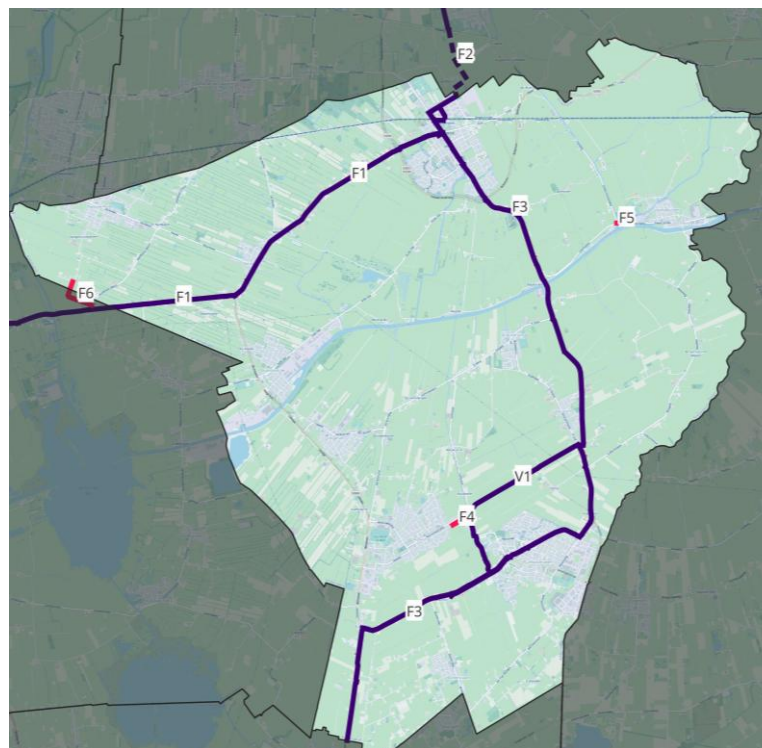
Voor de verbinding tussen Kollum en Buitenpost wordt een nieuwe fietsverbinding voorgesteld inclusief een nieuwe fietsbrug over de trekvaart. Op deze wijze ontstaat een snelle hoogwaardige verbinding tussen Kollum en Buitenpost. Daardoor wordt het ook extra aantrekkelijk om vanuit Kollum naar het sneltreinstation van Buitenpost te fietsen en vervolgens de reis te vervolgen naar bijvoorbeeld Leeuwarden of Groningen.

ROUTE BUITENPOST-SURHUISTERVEEN-DRACHTEN (MAATREGEL F3)

De route is er op gericht om de kwaliteit van de fietsverbinding tussen de verschillende kernen te optimaliseren. Onderdeel van deze uitwerking is ook een vrijliggend fietspad langs It Langfal.

Herkenbaarheid van de routes

Op verschillende locaties is nog aangepaste markering nodig. Daarnaast zijn op regionaal niveau ook nog maatregelen beoogd om de routes herkenbaar te maken voor fietsers.



Overzicht maatregelen fietsverkeer



Overige maatregelen fietsverkeer

VERBREDEN FIETSPAD DE STÚKEN HARKEMA (MAATREGEL F4)

Het fietspad De Stúken wordt waar mogelijk verbreed tussen Harkema en de Vierhuisterweg. Op deze wijze ontstaat een betere fietsverbinding tussen Harkema en Surhuisterveen.

VRIJLIGGENDE FIETSPAD GERKESKLOOSTER (MAATREGEL F5)

Aan de westzijde van de Gerkesklooster wordt indien mogelijk een vrijliggend fietspad gerealiseerd inclusief een fietsbrug. Op deze wijze wordt het knelpunt opgelost bij de brug buiten de bebouwde kom waar autoverkeer en fietsverkeer nog gecombineerd zijn.

VRIJLIGGENDE WYLDPAED-TWIJZEL (MAATREGEL F6)

Vanaf het Wyldpaed wordt een vrijliggend fietspad richting Twijzelerheide gerealiseerd zodat fietsers een verkeersveilig alternatief hebben dan het Wyldpaed West. In combinatie met de toekomstige ovonde in de N355 ontstaat daarmee een veilige fietsverbinding.

NADER ONDERZOEK FIETTERS 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.

De komende periode wordt in ANNO-verband nader onderzocht of het mogelijk is fietsverkeer op rotondes binnen de bebouwde kom voorrang te geven. In de gemeenten Leeuwarden en Smallingerland worden deze principes al verder toegepast (maatregel F7).

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. Daarnaast wordt bij grootschalig onderhoud ook onderzocht of verbreding mogelijk is. Dit naar aanleiding van aangenomen motie. (maatregel F8).

5.4 Maatregelen openbaar vervoer

Concreet blijven we als gemeente inzetten op het behoud en toekomstbestendig 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).

Om het OV-gebruik en de combinatie van vervoersmogelijkheden verder te stimuleren wordt vanuit de provincie en de regio nader onderzoek uitgevoerd op welke wijze de hub's aantrekkelijker kunnen worden door bijvoorbeeld goede en veilige stallingsvoorzieningen voor de fiets en een combinatie van functies zoals bijvoorbeeld het plaatsen van een pakketautomaat.

5.5 Maatregelen leefbaarheid

In het kader van de verkeersveiligheid worden 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.

Nader onderzoek parkeerdruk Buitenpost en Surhuisterveen

In de centra van Buitenpost en Surhuisterveen neemt de parkeerdruk toe. Ook wanneer bijvoorbeeld winkelpanden omgebouwd worden tot woningen wijzigt de parkeerbehoefte. De komende periode wordt de parkeerdruk nader inzichtelijk gemaakt zodat bij functiewijzigingen bijvoorbeeld extra parkeercapaciteit gecreëerd wordt binnen een acceptabele loopafstand. Daarbij accepteren we dat niet iedereen meer voor de deur kan parkeren maar dat soms een langere loopafstand acceptabel is (maatregel L1).

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. De gedachte achter deze verplichting is om te voorkomen dat de geluidssituatie voor inwoners te hoog wordt door bijvoorbeeld autonome groei van het verkeer of extra verkeer van ruimtelijke ontwikkelingen (maatregel L2).

5.6 Maatregelen landbouwverkeer

Een belangrijk thema is de afwikkeling van landbouwverkeer. De gemeente bestaat voor een deel uit 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 en 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 LB1).

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 duurzaamheid

Een aantal maatregelen in het kader van duurzaamheid zoals het stimuleren en faciliteren fietsgebruik, dragen ook bij aan een betere leefbaarheid, bereikbaarheid en duurzaamheid en 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 daarbij is dat niet alleen maar op basis van een willekeurige vraag een laadpaal wordt geplaatst in de openbare ruimte. De komende periode wordt daarvoor het laadbeleid opgesteld. (maatregel D1).

Bewustwording 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).

Uitbreiden carpoolplekken

Rond Surhuisterveen zijn op dit moment weinig te geen speciale carpoolplekken aanwezig. Samen met de provincie onderzoeken we de mogelijkheden om extra carpoolplekken te realiseren op strategische locaties (maatregel D3).

5.8 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.

Kleine knelpunten op lokaal niveau worden samen met de wijken en dorpen opgepakt als onderdeel van het lokale maatwerk als onderdeel van de overleggen tussen de gemeente en de wijken/dorpen (paragraaf 5.10).



5.9 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 TOT HET STRATEGISCH PLAN VERKEERSVEILIGHEID

Op basis van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid wordt de komende periode verder ingezet op verkeerseducatie en gedragscampagnes voor de kwetsbare doelgroepen. Dit gebeurt binnen de gemeente op dit moment ook al en zal samen met de belangengroepen de komende periode verder worden gecontinueerd en uitgebouwd. Daarbij wordt aangesloten bij de landelijke en provinciale initiatieven (maatregel G1). Binnen de gemeente zijn onlangs snelheidssignaleringsborden aangeschaft die tijdelijk op verschillende locaties binnen de gemeente geplaatst worden. Dat zorgt voor extra bewustzijn van de snelheid van de weggebruikers.

Daarnaast is er binnen de gemeente een coördinator alcohol- en middelengebruik aangewezen die zich in gaat zetten voor de voorlichting en preventie om de bewustwording en daarmee ook de verkeersveiligheid te vergroten.

HANDHAVING

Handhaving is een belangrijk onderdeel om weggebruikers te confronteren met de geldende regels en hierop te handhaven. Belangrijk voor de handhaving is echter wel dat de inrichting van de weg, overeenkomstig is met het gebruik en het snelheidsregime. Periodiek is er overleg met de politie en daarbij wordt de inzet voor de handhaving besproken en geëvalueerd (maatregel G2).

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).

CAMPAGNE VOOR VALWILD

Met enige regelmaat worden aangereden dieren aangetroffen die gewond zijn of het leven hebben gelaten. Dit wordt ook wel valwild genoemd. Het is niet alleen schrijnend voor de dieren maar is ook een verkeersveiligheidsrisico. Aanrijdingen met wild zijn nooit helemaal te voorkomen. Wel kunnen we met een campagne op gezette tijden weggebruikers attenderen het wild door. Dit door alert te blijven, de snelheid aan te passen en geen ongecontroleerde gevaarlijke uitwijkmanoeuvres te maken. Hiervoor starten we met een pilot (maatregel G4).

5.10 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 verbeterd. Hiervoor zijn binnen Achtkarspelen op voorhand maar beperkte middelen beschikbaar waardoor in de praktijk wensen vanuit de inwoners vaak geen gevolg kunnen krijgen.

Voorgesteld wordt om vast jaarlijks werkbudget vast te stellen waaruit dergelijke kleine wensen en verbetermaatregelen, eventueel in combinatie met onderhoud, kunnen worden uitgevoerd.



Daaraan gekoppeld worden de komende periode actief met de verschillende dorpsbelangen overlegd op welke wijze met kleine verbetermaatregelen de verkeerssituatie kan worden verbeterd.

5.11 Totaaloverzicht van de maatregelen

In de volgende tabel is een voorlopig totaaloverzicht van de maatregelen opgenomen op basis van het 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 MAATREGELEN

Bij het overzicht van de maatregelen is middels een prioritering aangegeven voor 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 een aantal locaties worden concrete oplossingsrichtingen voorgesteld. Voor een aantal locaties is echter ook nog een nadere uitwerking nodig voordat plannen concreet kunnen worden uitgevoerd. Of het gaat om een concrete maatregelen en/of een nader onderzoek is weergegeven in de overzichtstabel. Bij de uitwerking wordt ook afstemming gezocht met buurgemeenten om mogelijke werkzaamheden te kunnen combineren.

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,-

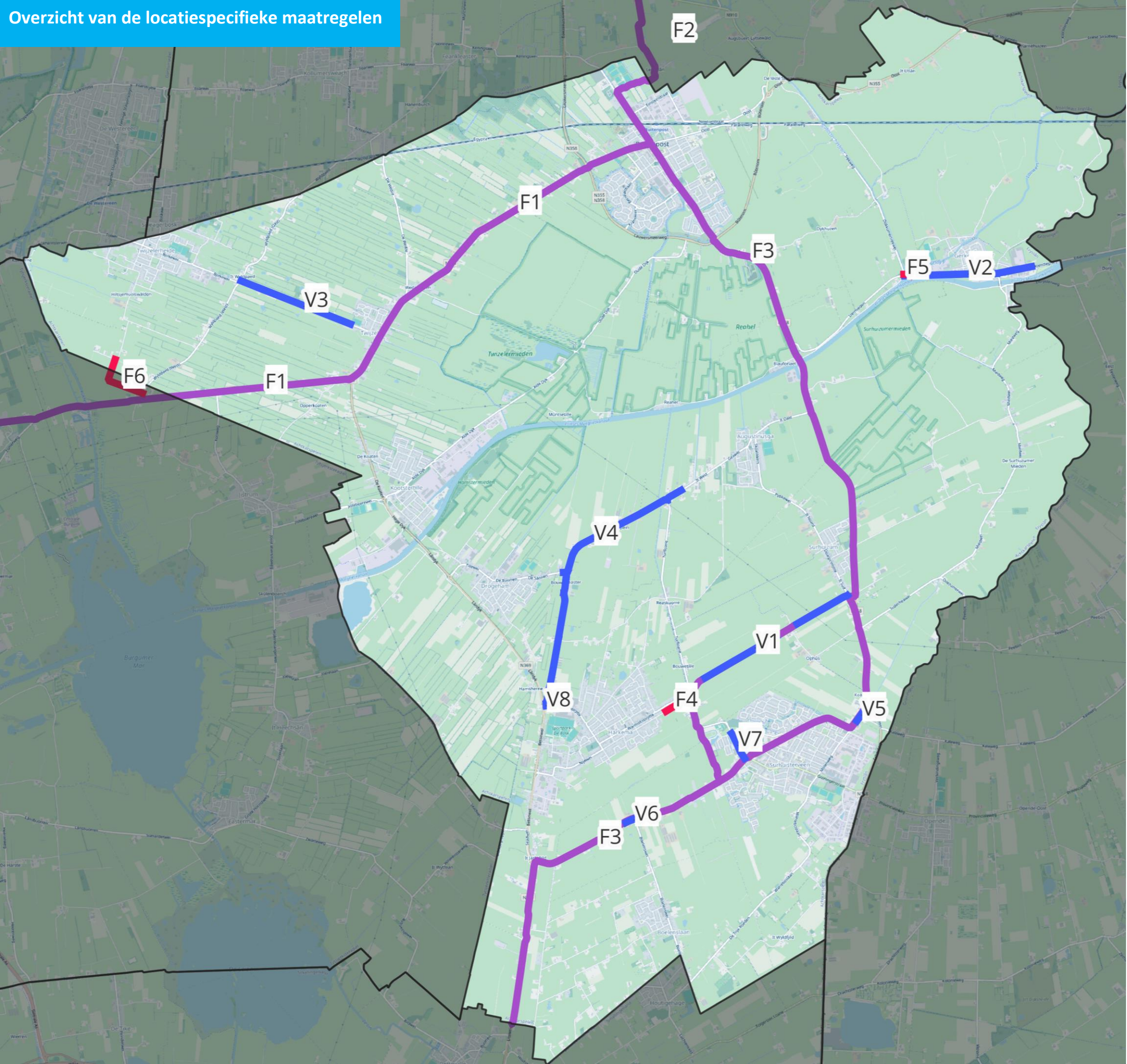
€€ = tussen € 50.000,- en € 150.000,-

€€€ = 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.



Overzicht van de locatiespecifieke maatregelen



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	It Langfal	Tussen Harkema en Surhuizum	Afwaarderen naar 60 km/h	Infrastructureel	Maatregel is reeds uitgevoerd	€€	1				
V2	Gerkesklooster - Stroobos	Doorgaande route	Afwaarderen route binnen de kom naar 30 km/h	Infrastructureel		€€€	1				
V3	Ikewei – Mounewei	Tussen Twijzel en Twijzelerheide	Afwaarderen naar 60 km/h	Infrastructureel		€€€	1				
V4	De Krommele – Hamsterpein	Tussen Harkema en Augustinusga	Afwaarderen naar 60 km/h	Infrastructureel		€€€	1				
V5	Koartwäld	Tussen komgrens en rotonde	Afwaarderen naar 60 km/h en realiseren middensteunpunt voor overstekend fietsverkeer	Infrastructureel	Onlangs aangepaste inrichting onderzoeken. Mogelijk snelheid verlagen of inrichting aanpassen.	€	2				
V6	Blauwhuisterweg – Boelenswei	Kruispunt met fietsoversteek	Inrichting rond kruispunt nader onderzoeken en mogelijk aanpassen	Infrastructureel		€	1				
V7	Vierhuisterweg Surhuisterveen	Tussen beide rotondes	Weginrichting aanpassen	Infrastructureel		€€	2				
V8	Rysloane -Reitsmastrjitte	Kruispunt Harkema	Inrichting kruispunt aanpassen	Infrastructureel		€€	2				
V9	Optimalisatie 30 Km/h-wegen	Diverse locaties inrichting aanpassen	Snelheidsremmers toepassen	Infrastructureel	Locaties op basis van SPV	€€€	2				
V10	Optimalisatie 60 Km/h wegen	Diverse locaties inrichting aanpassen	Snelheidsremmers toepassen	Infrastructureel	Locaties op basis van SPV	€€€	2				
Maatregelen fietsverkeer (bereikbaarheid en verkeersveiligheid)											
F1	Leeuwarden - Buitenpost	Opwaarderen fietsroute	Uitwerking en realisatie F-wegennet met opwaardering fietsroute	Infrastructureel	Uitwerking en uitvoering samen met buurgemeenten	€€€	1				
F2	Kollum – Buitenpost	Opwaarderen fietsroute	Uitwerking en realisatie F-wegennet met opwaardering fietsroute	Infrastructureel	Uitwerking en uitvoering samen met buurgemeenten	€€€	1				
F3	Buitenpost – Surhuisterveen – Drachten	Opwaarderen fietsroute	Uitwerking en realisatie F-wegennet met opwaardering fietsroute	Infrastructureel	Uitwerking en uitvoering samen met buurgemeenten	€€€	1				
F4	De Stûken	Tussen Harkema en Vierhuisterweg	Verbreden huidige fietspad	Infrastructureel	Er dient nog een nadere uitwerking plaats te vinden voor de technische en financiële haalbaarheid.	€€	1				
F5	Gerkesklooster	Fietspad aan westzijde dorp	Vrijliggend fietspad westzijde inclusief brug	Infrastructureel	Er dient nog een nadere uitwerking plaats te vinden voor de technische en financiële haalbaarheid.	€€€	1				
F6	Wyldpaed – Twijzel	Realisatie nieuw fietspad	Fietspad ten westen van Wyldpaed richting Twijzelerheide	Infrastructureel		€€€	1				
F7	Gehele gemeente	Inventariseren knelpunten toeristisch netwerk	Onderzoek naar ontbrekende schakels en kwaliteitsniveau (minimale breedtes)	Nader onderzoek	Onderzoek in het kader van Nota Recreatie en Toerisme	€	3				
F8	Gehele gemeente	Uitwerking voorrang fietsers	Uitwerking voorrang fietsverkeer op rotondes	Gehele gemeente	Uitwerking samen met omliggende gemeenten	€	1				
Maatregelen leefbaarheid											
L1	Buitenpost en Surhuisterveen	Parkeeronderzoek	Onderzoek naar de huidige parkeerdruk	Vervolgonderzoek en uitwerking		€	1				
L2	Gehele gemeente	Monitoring geluidssituatie	Wettelijke verplichting in het kader van de Omgevingswet	Monitoring	Exacte randvoorwaarden en onderzoeksjaren nog niet bekend	€	1				
Maatregelen verkeerseducatie, gedragsbeïnvloeding en handhaving											
G1	Gehele gemeente	Verkeerseducatie	Nadere uitwerking educatieprogramma in SPV	Verkeersveiligheid en educatie		€	1				
G2	Gehele gemeente	Handhaving	Inzetten op locatiespecifieke handhaving samen met politie	Handhaving		€	1				
G3	Gehele gemeente	Gedragsbeïnvloeding	Pilot gedragsbeïnvloeding	Gedragsbeïnvloeding en handhaving	Pilot me een inzet om positief gedrag te belonen	€	1				
G4	Gehele gemeente	Verkeerseducatie	Campagne om weggebruikers te attenderen op de risico's van overstekend wild (valwild)	Verkeersveiligheid en educatie	Starten met een pilot	€	1				

Nr.	Locatie	Omschrijving	Maatregel	Type maatregel	Opmerkingen acties	Kostenindicatie maatregelen	Prioriteit maatregel	Verkeers-veiligheid	Leef-baarheid	Bereik-baarheid	Duur-zaamheid
Maatregelen landbouwverkeer											
LB1	Gehele gemeente	Optimaliseren routes landbouwverkeer	Optimaliseren routes landbouwverkeer en herzien kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer (samen met buurgemeenten en provincie)	Vervolgitwerking samen met de regio		€	1				
Maatregelen duurzaamheid											
D1	Gehele gemeente	Laadinfrastructuur	Faciliteren laadinfrastructuur en opstellen laadbeleid	Uitvoering en opstellen laadbeleid		€	1				
D2	Gehele gemeente	Bewustwording reismogelijkheden	Inzetten op bewustwording reismogelijkheden inwoners en bezoekers	Voorlichting		€	1				
D3	Gehele gemeente	Onderzoek carpoolplekken	Nader onderzoek naar mogelijke uitbreiding carpoolplekken op strategische locaties	Vervolgonderzoek		€	1				
Maatregelen wandelen en toegankelijkheid											
T1	Gehele gemeente	Overleg met belangenverenigingen	Periodiek overleg met belangenverenigingen en toetsen nieuwe ontwerpen aan eisen toegankelijkheid		Budget algemene verbetermaatregelen	€	1				
Werkbudget voor locatie-specifieke (kleine) verbetermaatregelen binnen de dorpen of wijken											
W1	Gehele gemeente	Kleine verbetermaatregelen	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
Smart Mobility	Met Smart Mobility wordt de digitalisering en automatisering van mobiliteit bedoeld. Voorbeelden hiervan zijn zelfrijdende voertuigen of slimme gepersonaliseerde reisinformatie om een reis te plannen voor verschillende vervoerswijzen.
SPV	Strategisch Plan Verkeersveiligheid, de nieuwe (landelijke) aanpak van verkeersveiligheid die meer risico gestuurd is



B

Bijlage A: Risicoanalyse Verkeersveiligheid

Risicoanalyse Verkeersveiligheid

Inhoud

1. Samenvatting	3
2. Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 De risicoanalyse.....	4
Risicothema 1. Veilige Infrastructuur.....	5
Risicothema 2. Heterogeniteit in het verkeer	6
Risicothema 3. Technologische ontwikkelingen	7
Risicothema 4. Kwetsbare verkeersdeelnemers	8
Risicothema 5. Onervaren verkeersdeelnemers	9
Risicothema 6. Rijden onder invloed	10
Risicothema 7. Snelheid in het verkeer.....	11
Risicothema 8. Afleiding in het verkeer	12
Risicothema 9. Verkeersovertreders.....	13
3. Focus binnen Risicoanalyse gemeente Achtkarspelen.....	14
Verkeersveiligheidsmonitor	14
Risico-indicatoren HASTIG.....	16
CROSS-methodiek	16
Traditionele ongevalanalyse	17
Speedprofiles VIA.nl	18
Lokale kennis gemeentelijke experts	20
Bewonersmeldingen 2016-2021	20
4. Stappenplan Risicoanalyse.....	23
Stap 1 Begin met de basis: hoe is de bevolking van gemeente Achtkarspelen samengesteld?	24
Stap 2 Kijk naar de infrastructuur van wegen en fietspaden	25
Stap 3 Hoe hard rijden verkeersdeelnemers in jouw gemeente?	28
Stap 4 Hoeveel bestuurders rijden onder invloed van alcohol en drugs?.....	30
Stap 5 Kijk (ook) naar de ongevallencijfers	31
Stap 6 Prioriteren, welke risico's pakken we als eerste aan?	35
5. Verdieping van de risico's	36
Veilige wegen Erftoegangswegen bubeko (60 en 80 km/u).....	36
Veilige fietspaden Eenzijdige ongevallen en fietsers onderling	36
Veilige kruispunten Conflicten tussen verschillende verkeersdeelnemers	37
Onervaren verkeersdeelnemers Schoolgaande kinderen	38
Onervaren verkeersdeelnemers Beginnende bestuurders	38
Kwetsbare verkeersdeelnemers (E)-fietsers	39
Kwetsbare verkeersdeelnemers Ouderen.....	40
Veilige snelheden Erftoegangswegen bibeko (30 km/u).....	41
Veilige snelheden Erftoegangswegen bubeko (60 en 80 km/u).....	42
Knelpuntenonderzoek.....	43

6. Begrippenlijst	44
7. Bronnenlijst	44

1. Samenvatting

Binnen 9 beleidsthema's is er gekeken naar de grootste risico's als het gaat om verkeersveiligheid. Deze thema's zijn door het Kennisnetwerk SPV globaal vormgegeven. De thema's zijn gespecificeerd zodat de situatie in de gemeente Achtkarspelen onderzocht kan worden. Om de verkeersveiligheidsrisico's binnen de gemeente in beeld te krijgen, is er een risicoanalyse gemaakt. Deze analyse bestaat uit 6 stappen, welke door het Kennisnetwerk SPV zijn opgesteld. Het gehele verkeerssysteem – bestaande uit de mens, de infrastructuur en het voertuig – is onderzocht. Onderverdeeld naar deze elementen, zijn dit de grootste risico's in de Gemeente Achtkarspelen:

- **Mens:** kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers
- **Infrastructuur:** 30- en 60 km/u-wegen
- **Voertuig:** fiets

Dit rapport beschrijft risico's op het gebied van verkeersveiligheid, maar ook de mogelijke oorzaken zijn op globale wijze in beeld gebracht. Per risico is met meetinstrumenten zoals ongevallencijfers, Speedprofiles en de CROSS-methodiek onderzocht wat de voornaamste oorzaken zijn. Dit wordt meegenomen in het verdere onderzoek. Door middel van vormtoetsen kan er gericht op wegvakken en kruispunten onderzocht worden wat de oorzaken zijn van de verkeersonveiligheid. Er wordt gekeken naar uniforme maatregelen, maar het verbeteren van de verkeersveiligheid blijft in sommige gevallen maatwerk.

Vervolg

Er volgt een verdiepingsslag op de bovengenoemde risico's waaruit specifieke knelpunten naar voren komen. Deze knelpunten komen in een uitvoeringsprogramma. Dit is een vervolg op de Risicoanalyse.

2. Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 | De risicoanalyse

Het SPV 2030 geeft met de ambitie van nul verkeersslachtoffers richting aan beleid en concretiseert de gedeelde toekomstvisie in negen beleidsthema's. Ze zijn tot stand gekomen vanuit een gezamenlijke en brede verkenning van alle risico's voor verkeersveiligheid.

De 9 beleidsthema's omvatten per thema de belangrijkste risico's voor verkeerveiligheid:

1. Veilige infrastructuur
2. Heterogeniteit in het verkeer
3. Technologische ontwikkelingen
4. Kwetsbare verkeersdeelnemers
5. Onervaren verkeersdeelnemers
6. Rijden onder invloed
7. Snelheid in het verkeer
8. Afleiding in het verkeer
9. Verkeersovertreders

De eerste drie thema's kijken naar risico's vanuit het verkeerssysteem en het voertuig en zijn generiek van aard. Deze vormen de basis voor effectief beleid. Thema's 4 en 5 hebben betrekking op specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen) en modaliteiten (tweewielers, voetgangers). De laatste vier hebben te maken met de risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en zijn gedrag.

De thema's bevatten in principe alle mogelijke risico's voor verkeersongevallen en bieden dus handvatten voor het verhogen van de veiligheid. Specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen), modaliteiten ((gemotoriseerde) tweewielers), of categorieën (vrachtverkeer) komen in meerdere thema's terug. Deze komen herkenbaar terug in de oplossingsrichtingen per thema. Er is oog voor de samenhangende aanpak die nodig is voor de maatregelen op het gebied van infrastructuur, educatie en handhaving. Dit wordt bij de thema's benoemd. Specifieke maatregelen komen vervolgens terug in landelijke en regionale uitvoeringsagenda's.

Op basis van dit beeld zijn per thema concrete (lange termijn) resultaten geformuleerd. Deze resultaten gebruiken Rijk en regio's om concrete maatregelen op te stellen in de uitvoeringsagenda's. De agenda's krijgen een duidelijke planning en zijn expliciet over waar verantwoordelijkheden zijn belegd en welke (maatschappelijke) partijen betrokken worden.

Risicothema 1. Veilige Infrastructuur

Een veilige inrichting van wegen en fietspaden is een voorwaarde voor een veilige afwikkeling van het verkeer. Een veilig ingerichte weg kan ongevallen voorkomen en de letselernst van eventuele ongevallen beperken. Dit sluit aan bij de veiligheidsvisie Duurzaam Veilig.

Wegbeheerders (Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten) zijn verantwoordelijk voor de bestaande en nieuwe infrastructuur. Zij moeten risicovolle elementen in bestaande infrastructuur aanpakken en zorgen dat nieuwe infrastructuur zo veilig mogelijk wordt.

Als hulpmiddel voor het veilig inrichten van wegen zijn er de zogeheten CROW-richtlijnen. Daardoor zijn de functie, vorm en gebruik van wegen meer op elkaar afgestemd. Toch zijn er veel wegvarianten ontstaan waarbij de functie en gebruik niet altijd eenduidig zijn ('grijze wegen'). Ontwikkelingen, zoals de toenemende drukte in stedelijke gebieden en het toenemende fietsgebruik, zorgen bovendien voor nieuwe uitdagingen bij het veilig inrichten van infrastructuur.



Risico's voor verkeersveiligheid

Een gericht verbeterplan begint bij inzicht in risico's. Zicht op de huidige staat van de infrastructuur en de meest risicovolle elementen vraagt om een goede analyse en proactief beheer van het wegennet. Een dergelijke aanpak, gebaseerd op het saneren van risico's, is nog geen gemeengoed onder wegbeheerders. De ontwikkeling en implementatie daarvan is een ingrijpende operatie die meestal niet direct vruchten afwerpt. Substantiële resultaten voor de verkeersveiligheid worden vaak pas op de lange termijn zichtbaar.

Het gewenste resultaat is dat alle wegbeheerders volledig inzicht hebben in risicolocaties op hun eigen wegennet en weten welke maatregelen daar effectief zijn. Het is bekend dat er op meerdere wegtypen nog winst te behalen valt:



Alde Dyk, Kootstertille

- ✓ veilige inrichting van fietsinfrastructuur;
- ✓ veilige en geloofwaardige inrichting van 30 km/ uur-gebieden en 60 km/uur-wegen;
- ✓ veilige en geloofwaardige inrichting van 50 km/ uur-wegen, onder andere door het scheiden van verkeersstromen: bijvoorbeeld door het aanleggen van vrijliggende fietspaden;
- ✓ veilige inrichting van 80 km/uur-wegen: onder andere door het verbeteren van de bermen, aanbrengen van fysieke rijrichtingscheiding en het verminderen van het aantal erfaansluitingen;
- ✓ veilige inrichting van de auto(snel)wegen: onder meer door veilige inrichting van bermen.

Risicothema 2. Heterogeniteit in het verkeer

In een dichtbevolkt land als Nederland maken veel mensen gebruik van dezelfde infrastructuur. In thema 1 (Veilige wegen) is de gezamenlijke ambitie voor de veilige inrichting van deze infrastructuur al uitgesproken. Maar het toegenomen gebruik van de infrastructuur zorgt voor aanvullende uitdagingen.

Met name in stedelijke gebieden is de ruimte beperkt en is het druk op de weg, het fietspad en het voetpad. Deze drukte neemt de komende jaren verder toe door verdere verstedelijking en groeiende mobiliteit en zorgt voor meer potentiële ontmoetingen en conflicten tussen weggebruikers. Tegelijkertijd moeten nieuwe vervoerswijzen en bestaande (steeds verder ontwikkelende) vervoerswijzen allemaal van dezelfde verkeersruimte gebruik maken. Ook buiten de stad ontstaan risicovolle situaties wanneer bijvoorbeeld landbouwverkeer en vrachtverkeer van dezelfde infrastructuur gebruik moeten maken als fietsers.



De verschillen in snelheid, massa en omvang van vervoersmiddelen zijn groot. Dat werpt de vraag op welke modaliteiten, afmetingen, snelheidsregimes, mate van bescherming en plaats op de weg veilig samengaan of gescheiden moeten worden en welke regels hiervoor nodig zijn. Bovendien zorgen nieuwe vervoersmiddelen voor nieuwe uitdagingen. De e-bike, elektrische bromfiets, elektrische loopfiets en de speed-pedelec zorgen ervoor dat de verkeersdeelnemer steeds beter een passende mobiliteitsvorm kan kiezen, maar de uniformiteit onder de verkeersdeelnemers afneemt. Dit terwijl uniformiteit juist veel voordelen biedt voor de verkeersveiligheid. Dit thema gaat in op deze problematiek.

Risico's voor verkeersveiligheid

Net als bij de andere thema's is het streven om zo veel als mogelijk volgens generieke principes te werken, waarbij Duurzaam Veilig 3 het uitgangspunt is. Denk bijvoorbeeld aan het scheiden van verkeersstromen en homogeniteit van snelheden. Vanwege grote regionale verschillen is er behoefte aan maatwerk. Daarbij blijft het gemeenschappelijke uitgangspunt om de meest kwetsbare verkeersdeelnemer zo goed als mogelijk te beschermen.

Verbetering van de verkeersveiligheid op dit thema te begint bij een volledig beeld van de risico's en waar deze

op het (lokale) wegennet optreden. Een eerste risico-inventarisatie is voor rijkswegen, provinciale wegen en een klein deel van de gemeentelijke wegen uitgevoerd. Dit is echter gedaan op basis van verschillende methodieken en nog niet landelijk dekkend. Op basis van risicoanalyses kunnen alle wegbeheerders, als ze die nog niet hebben, een netwerkvisie ontwikkelen. Daarin staan keuzes over het uit elkaar halen van stromen en verblijven, welke voertuigcategorie op welke weg welkom is en waar welke snelheden gehanteerd worden. In de netwerkvisies kunnen wegbeheerders ook rekening houden met de routing en fasering van het verkeer: het scheiden van verkeersstromen in tijd.



N356, Centrale As

Risicothema 3. Technologische ontwikkelingen

In de komende tien jaar zal er naar verwachting veel veranderen op het gebied van mobiliteit. Informatie en data speelt in toenemende mate een rol in het verkeerssysteem. Weggebruikers zijn nagenoeg continu verbonden met hun omgeving - en geautomatiseerde systemen zorgen ervoor dat voertuigen steeds meer taken van de bestuurder kunnen overnemen. Door ICT wordt de auto onderdeel van het hele verkeerssysteem. Door deze ontwikkelingen verandert de komende jaren de rol van de bestuurder, het voertuig en de weg in het verkeerssysteem. Daardoor verandert ook de onderlinge interactie: de bestuurder zal – vooral in de overgangperiode – goed moeten weten welke taak er nog van hem verwacht wordt.



In de looptijd van dit strategisch plan zullen we op snelwegen wellicht al (deels) zelfrijdende auto's zien maar deze zullen nog niet op grote schaal in het wegbeeld voorkomen. Wel zullen voertuigen in de periode tot 2030 steeds meer taken kunnen overnemen en ondersteunen dankzij de aanwezigheid van geautomatiseerde systemen en diensten. Zo kunnen noodhulpsystemen, zoals noodrem- of noodstuursystemen, ongevallen op het laatste moment helpen voorkomen. Ook kunnen rijtaakondersteunende systemen en diensten de gebruiker assisteren of (in de nabije toekomst) zijn rijtaak op sommige momenten (tijdelijk) overnemen.

Voertuigen hebben daarnaast in toenemende mate toegang tot informatie over snelheidslimieten, andere weggebruikers en hun omgeving. Denk hierbij ook aan situationele omstandigheden zoals weersomstandigheden, incidenten, gladheid enzoverder. De verwachting is dat voertuigen die data op steeds meer manieren kunnen binnenkrijgen of zelf verzamelen. Hiervoor zijn verschillende mogelijkheden: door slimme wegenkaarten of bordendetectie, door aangesloten te zijn op de infrastructuur of andere voertuigen en/of door gezamenlijk te rijden.

Niet alleen de voertuigen veranderen, ook de wijze van verkeersmanagement en handhaving verandert. De toenemende connectiviteit maakt het mogelijk om verkeersdeelnemers op steeds slimmere manieren te informeren en te sturen in hun keuzes. Bovendien kunnen met behulp van telefoondata en slimme camera's de reizen en gedragingen van verkeersdeelnemers beter in kaart worden gebracht.

Risico's voor verkeersveiligheid

Bij innovatieve technologie zijn kansen en risico's twee kanten van dezelfde medaille. Rijtaakondersteunende techniek kan bijvoorbeeld ouderen langer mobiel houden. Ook kunnen innovaties het verkeer veiliger maken door functies van de bestuurder over te nemen en zo risicovol gedrag onmogelijk te maken, ongevallen te voorkomen en letsel te beperken. Naast een potentiële verbetering brengen technologische ontwikkelingen ook mogelijk nieuwe risico's met zich mee. Deze komen voort uit de interactie tussen de (imperfecte) bestuurder en de (imperfecte) systemen. Omdat de systemen steeds verder worden verbeterd, is de verwachting dat deze risico's op de lange termijn afnemen. De komende decennia worden echter gekenmerkt als overgangperiode waarin conventionele en 'slimme' voertuigen in oude systemen door elkaar gebruikt worden en nog niet altijd veilig met elkaar kunnen samenwerken. Ontwikkelingen die daarbij een rol spelen:

- ✓ Geautomatiseerde systemen worden steeds beter, maar zijn nu nog niet in staat de rijtaak volledig over te nemen. Daarom blijft het belangrijk dat de bestuurder weet wat er nog van hem wordt verwacht, zodat hij in staat is om op tijd in te grijpen.
- ✓ De interactie tussen (semi-)geautomatiseerde voertuigen en niet-geautomatiseerde vervoerwijzen zoals lopen en fietsen kan tot meer risicovolle situaties leiden. Al is nog onvoldoende duidelijk in hoeverre voetgangers en tweewielers hun gedrag aanpassen op geautomatiseerde voertuigen.
- ✓ De kennis die iemand heeft en hoe vaak hij de veiligheidssystemen gebruikt, zijn belangrijke factoren die bepalen hoezeer deze systemen de veiligheid vergroten.

Ook de interactie tussen voertuigen onderling en tussen voertuig en infrastructuur zijn van invloed op de verkeersveiligheid. Dit vraagt in de toekomst om aanpassingen van het verkeerssysteem.

Risicothema 4. Kwetsbare verkeersdeelnemers

Als een verkeersdeelnemer kwetsbaarder is dan anderen in het verkeer, brengt dit risico's met zich mee die effect hebben op de kans op en de ernst van ongevallen. Het begrip 'kwetsbaarheid' is klassiek bedoeld om de 'onbeschermden' verkeersdeelnemers te beschrijven. De definitie van 'kwetsbare verkeersdeelnemers' in dit plan volgt de recent door de Europese Commissie voorgestelde EU-definitie¹⁸: voetgangers (in het verkeer), fietsers en bestuurders van een gemotoriseerd voertuig op twee wielen zoals motorrijders, bestuurders van brom- en snorfietzen en scootmobielen. Hieronder vallen uiteraard ook bestuurders van nieuwe modaliteiten als e-bikes en speed-pedelecs. Deze zijn allen kwetsbaar als verkeersdeelnemer.



Naast de formele definitie wordt kwetsbaarheid in de maatschappij breder geïnterpreteerd om te beschrijven dat sommige groepen een hoger risico lopen (de 'kwetsbare groepen'). Binnen verkeersveiligheid gaat het dan om kwetsbaarheid in het verkeer door:

- ✓ Taakonbekwaamheid, medische aandoeningen en functiebeperkingen. Dit komt met name voor bij ouderen.
- ✓ Broosheid van de oudere of het kind waardoor de ernst van een eventueel ongeval groter kan uitpakken.

Risico's voor verkeersveiligheid

Onbeschermden modaliteiten (ongeacht de gebruiker) en kwetsbare groepen kennen een verhoogd ongevalsrisico in het verkeer. Kwetsbare verkeersdeelnemers hebben niet de bescherming van een voertuig om zich heen en lopen daardoor een verhoogd risico. Ook het in balans houden van hun voertuig verhoogt het ongevalsrisico van deze verkeersdeelnemers. Omdat zij met hogere snelheid rijden geldt voor gemotoriseerde tweewielers een (nog) hoger risico dan voor fietsers.

De maat voor de onveiligheid in het verkeer is het aantal verkeersongevallen en/of het aantal slachtoffers dat daarbij valt. Om het aantal ongevallen van verschillende groepen onderling te kunnen vergelijken, wordt dit gerelateerd aan de mobiliteit, dat wil zeggen het aantal slachtoffers per afgelegde afstand.

Het risico om als auto-inzittende te overlijden in het verkeer is relatief beperkt vergeleken met andere vervoersmodaliteiten en daalt in Nederland sinds de jaren zeventig. Het zijn de onbeschermden verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers en gemotoriseerde tweewielers) die aantoonbaar een veel hoger risico per gereden kilometer lopen. Het absolute aantal verkeersdoden is bij deze modaliteiten dan ook hoger dan bij de meeste andere vervoerswijzen.

Specifieke aandacht is wenselijk voor ouderen. Ouderen (75+) gebruiken relatief vaak de fiets als vervoermiddel en bijna driekwart van de fietsdoden (73%) en bijna de helft (46%) van de door het ziekenhuis geregistreerde ernstig gewonde fietsers is 60 jaar of ouder. De verwachte toename door het meer en verder fietsen (vooral met e-bikes) door ouderen vraagt om aanvullende maatregelen.

Ook gebruiken veel ouderen een scootmobiel of een invalidervoertuig om mobiel te blijven wanneer andere modaliteiten niet langer tot de mogelijkheden behoren. Met de toenemende vergrijzing neemt het gebruik van scootmobielen toe. Het aantal verkeersdoden onder scootmobielrijders neemt ook toe.

Voor de groep jonge kinderen (0-4 jaar) geldt dat zij kwetsbaarder zijn voor hoofdletsel bij een ongeval. Dit komt o.a. door de grootte van hun hoofd ten opzichte van de rest van het lichaam. Dit geldt als belangrijk aandachtspunt bij het vervoeren van kinderen op de fiets, in de bakfiets en in de auto en op het moment dat kinderen (zelfstandig) gaan fietsen.

Risicothema 5. Onervaren verkeersdeelnemers

Als Jongeren en andere onervaren verkeersdeelnemers zijn een belangrijke risicogroep. Helaas blijkt het huidige beleid tot nu toe niet erg effectief om gevaarlijk gedrag voortkomend uit onervarenheid terug te dringen. Onervarenheid is een zeer brede term en omvat ook onwetendheid of onbekendheid wanneer dit leidt tot verkeerde (risicovolle) keuzes of beslissingen. Voor dit thema worden twee definities van Onervarenheid gehanteerd:

- ✓ onvoldoende taakbekwaamheid, waaronder hogere orde vaardigheden zoals risicoherkenning en situatiegebonden taakbekwaamheid;
- ✓ gebrek aan vaardigheden door onervarenheid met nieuwe modaliteiten of situaties.



Risico's voor verkeersveiligheid

Risico's die onervaren verkeerdeelnemers lopen, hebben meerdere oorzaken. Hun hogere risico komt allereerst door onvoldoende taakbekwaamheid en vaardigheden. Met name de hogere orde vaardigheden (risicoherkenning, afstemming (kalibratie) tussen taakbekwaamheid en taakeisen) zijn hierin van groot belang. Naast deze onervarenheid kan er ook sprake zijn van risicozoekend gedrag door een hang naar spanning en nieuwe ervaringen. Bij jongeren is hun impulscontrole nog niet volledig ontwikkeld. Vooral jonge mannen zijn vanaf de puberteit gevoelig voor de invloed van leeftijdgenoten, vooral van andere jonge mannen. Dit zorgt in het verkeer voor een verhoogd ongevalsrisico, bijvoorbeeld in situaties waarin zij passagiers vervoeren.

Jonge automobilisten zijn naar verhouding vaker betrokken bij een dodelijk ongeval dan oudere, meer ervaren, automobilisten. Per afgelegde kilometer is het ongevalsrisico van de groep tot dertig jaar vijf keer hoger dan van automobilisten tussen de dertig en zestig jaar. De onervarenheid is vooral in de beginfase van het zelfstandig rijden relevant en daalt daarna snel als mensen meer auto gaan rijden.

Ook kinderen kennen een verhoogd ongevalsrisico, met name rond de leeftijd dat ze voor het eerst zelfstandig naar school fietsen. De risico's die deze kinderen lopen, worden veroorzaakt door onervarenheid op de weg of onbekendheid met de route en omgeving. Fietsers van 6-14 jaar zijn daarom relatief vaak bij ernstige ongevallen betrokken. Ze lopen extra risico's door beperkte bescherming en doordat hun blootstelling aan risico's relatief groot is door het hoge aantal jongere fietsers. Ongevallen zijn veelal enkelvoudig.

In absolute aantallen ligt het grootste veiligheidsprobleem bij kinderen in de groep fietsers van 10-14 jaar. Dit komt vooral doordat ze op die leeftijd vaker zelfstandig als fietser aan het verkeer deelnemen. Voor alle verkeersdeelnemers doet onervarenheid zich opnieuw voor als ze een nieuwe modaliteit kiezen. Bijvoorbeeld bij het eerste gebruik van een e-bike of een scootmobiel. Of als ze voor het eerst gebruik maken van rijtaakondersteunende systemen in hun voertuig. De verwachting is dat voor het eerst gebruikmaken van zulke systemen aanvankelijk leidt tot een verhoogd ongevalsrisico, maar exacte cijfers ontbreken.

Risicothema 6. Rijden onder invloed

In dit thema wordt ingegaan op psychoactieve middelen die veilig deelnemen aan het verkeer beïnvloeden:

1. alcohol
2. drugs

Alcohol is een legaal genotsmiddel waarvoor heldere sociale en juridische normen zijn vastgesteld voor deelname aan het verkeer. De huidige normen zijn gebaseerd op EU-richtlijn 2001/115/EC. Voor drugs is op 1 juli 2017 de wet 'Drugs in het verkeer' ingevoerd. De wetwijziging heeft ertoe geleid dat voor 10 soorten drugs duidelijke normen (grenswaarden) voor deelname aan het verkeer zijn opgenomen. Ook is geregeld dat de speekseltester kan worden ingezet om het gebruik van deze soorten drugs makkelijker te detecteren.



Risico's voor verkeersveiligheid

Alcohol

Rijden onder invloed van alcohol vergroot de kans op een ongeval aanzienlijk. Er is veel onderzoek gedaan naar de risico's van rijden onder invloed van alcohol. Zo gaan automatische processen bij ervaren bestuurders achteruit vanaf een bloedalcoholgehalte van 0,3‰ (promille). Bij 0,5‰ vermindert ook de alertheid en de voertuigcontrole van de bestuurder. Beginnende bestuurders worden al bij lagere waarden beïnvloed in hun rijvaardigheid door alcohol. Het alcoholgebruik in het verkeer is de afgelopen decennia flink gedaald. Zo was tijdens weekendnachten in 2002 nog 4,1% van de bestuurders onder invloed van alcohol. In 2017 was dat 1,4%. Toch vielen in 2015 naar schatting zo'n 75 tot 140 verkeersdoden als gevolg van alcohol. Met name een combinatie van alcohol met drugs leidt tot een extreem veel hoger risico op ernstige verkeersongevallen dan alcohol-of drugsgebruik afzonderlijk.

Drugs

Uit een ziekenhuisstudie blijkt dat naar schatting ongeveer 1 op de 10 ernstig gewonden in het verkeer onder invloed was van psychoactieve stoffen. 4,9% gebruikte 'alleen' drugs, 1% geneesmiddelen en 4,8% een combinatie hiervan). Uit een ander onderzoek bleek dat 3,4% van de Nederlandse bestuurders sporen van drugs of medicijnen in het lichaam had. In 2017 zijn cannabis, xtc, cocaïne en amfetamine de meest gebruikte drugs. Maar er komen steeds nieuwe drugs in omloop waarover kennis ontbreekt.

Een bijkomend probleem is dat sommige drugs ook als medicijn worden voorgeschreven en medicijnen kunnen ook als drugs worden gebruikt (denk aan morfine, Ritalin, cannabisolie, etc.). Daarnaast vallen onder categorie III-medicijnen slaap- en kalmeringsmiddelen als diazepam en valium. Apothekers informeren gebruikers over de invloed van medicijnen op de rijvaardigheid en ook stickers op de verpakking geven aan dat met deze categorie je niet geacht wordt te gaan rijden. Als het geen categorie III-medicijnen betreft hebben deze geen negatief effect op de rijvaardigheid mits volgens voorschrift gebruikt.



Ambulancepost Quatrebras

Risicothema 7. Snelheid in het verkeer

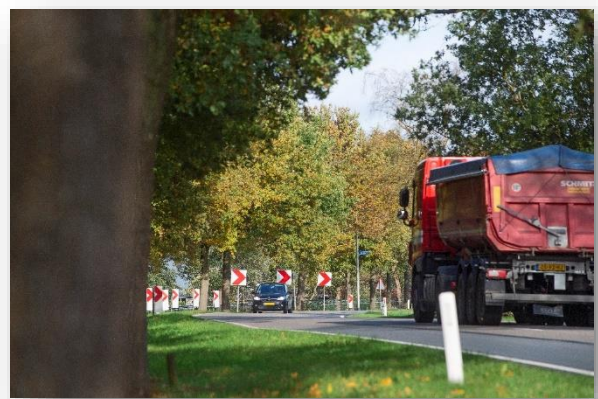
Harder rijden dan geoorloofd of veilig is, gebeurt zowel bewust als onbewust. In dit thema ligt de focus op motorvoertuigen waarvoor een maximumsnelheid geldt en op het gedrag ten opzichte van deze limiet. Voor niet-gemotoriseerd verkeer (voetgangers, fietsers, e-bikes) geldt geen maximumsnelheid. Snelheidsverschillen tussen modaliteiten (bijvoorbeeld tussen e-bike en fiets) dragen ook bij aan risico's, maar worden in het thema 'Heterogeniteit in het verkeer' besproken.

Risico's voor verkeersveiligheid

Het causale verband tussen snelheid en het risico op een ongeval of de ernst van de afloop daarvan, is uitgebreid wetenschappelijk aangetoond. In zijn algemeenheid geldt: stijgt de gemiddelde snelheid op een weg, dan leidt dit automatisch tot een grotere kans op ongevallen met een grotere kans op een ernstige afloop. Daarbij valt de risicodefinitie van bewezen risico's concreet uiteen in:

- ✓ spreiding in snelheid: grote verschillen in snelheid tussen verkeersdeelnemers zijn risicovoller en vergroten de kans op ongevallen;
- ✓ absolute snelheid: hoe hoger de snelheid in een bepaalde inrichting, hoe risicovoller en des te groter de kans op een (ernstig) ongeval.

Om hoge snelheden veilig te faciliteren, gelden er naarmate de snelheidslimiet stijgt strengere inrichtingseisen voor wegen. Om mensen te verleiden tot veilige snelheden is een geloofwaardige inrichting van de weg die past bij de limiet belangrijk. Wat bij snelheid meespeelt is dat verkeersdeelnemers zich niet altijd bewust zijn van de snelheid die ze rijden en het gevaar dat dit gedrag veroorzaakt. Dit komt mede omdat voertuigen in de afgelopen decennia stiller, sneller en comfortabeler zijn geworden. Dit kan ertoe leiden dat mensen vaker dan vroeger te hard rijden. Het komt ook voor dat de veilige snelheid lager is dan de maximumsnelheid. Bijvoorbeeld door slecht weer, drukte of door onduidelijkheid in het ontwerp van de weg. Als weggebruikers hun snelheid hier niet op afstemmen, ontstaan vaker risicovolle situaties.



N358, Skieding

Risicothema 8. Afleiding in het verkeer

In de maatschappij volgen technologische ontwikkelingen elkaar snel op. Er is een groeiende afhankelijkheid van technologische hulpmiddelen en sociale media. Het gevaar van afleiding ligt daarmee steeds op de loer. Tegelijkertijd legt de 24-uursmaatschappij een toenemende druk op onze levens. Een continue noodzaak om bereikbaar en online te zijn, drukke banen, tweeverdienende jonge gezinnen, vervoerders en bezorgdiensten die steeds meer bezorgingen in steeds minder tijd doen. Het zijn slechts enkele voorbeelden die ertoe kunnen leiden dat mensen gehaast, vermoeid en minder alert zijn. Deze ontwikkelingen komen bij elkaar in dit thema.



Risico's voor verkeersveiligheid

Afleiding

Nieuwe technologie biedt kansen, maar ook potentiële verkeersveiligheidsrisico's: afleiding speelt een belang rijke rol in het verkeer. De vormen van afleiding veranderen ook. Dit kan bijdragen aan een hoger ongevalsrisico. Het voornaamste risico ontstaat door visuele afleiding. Als je ogen niet gericht zijn op de weg en het verkeer, is de bestuurder het meest afgeleid van de rijtaak. Daarna volgen als belangrijkste risico's:

- ✓ cognitieve afleiding: praten met passagiers, handsfree bellen;
- ✓ auditieve afleiding: muziek luisteren;
- ✓ manuele afleiding: eten en drinken, telefoon vasthouden.

Vaak gaat het om een combinatie van deze vormen. Recente gegevens over (het effect op verkeersveiligheid van) afleiding ontbreken. Maar uit Amerikaans onderzoek blijkt dat in 68% van de ongevallen de bestuurder direct voorafgaand aan het ongeval was afgeleid. Hierin werd geen onderscheid gemaakt in het type afleiding. Europese automobilisten besteden 10% van de rijtijd aan afleidende activiteiten. Onder vrachtwagenchauffeurs is dit gedrag nog nadrukkelijker aanwezig: zij blijken bijna 20% van de rijtijd bezig te zijn met afleidende handelingen. Ook hier speelt afleiding in de ongevalscijfers daarom naar verwachting een rol. SWOV schat het aantal verkeersdoden door afleiding dan ook tussen enkele tientallen tot ruim honderd.

Binnen het onderzoek van SWOV wordt afleiding breed geïnterpreteerd en kan dit voortkomen uit:

- ✓ gedrag verkeersdeelnemer: appen, bellen, bedienen navigatiesysteem, eten;
- ✓ gedrag van anderen: zoals (groeps)druk bijrijders, kinderen op de achterbank.
- ✓ andere externe prikkels: bijvoorbeeld reclame langs de weg, file op andere rijbaan.

Het gebruik van mobiele telefoons is een van de meest voorkomende vormen van afleiding: 65% van de Nederlanders geeft aan zijn of haar telefoon wel eens te gebruiken tijdens verkeersdeelname. Ondanks dat 75% ook aangeeft zijn eigen gedrag gevaarlijk te vinden neemt het gebruik niet af.⁴⁵ Alleen bewustwording van de risico's lijkt dus niet voldoende om het gedrag te veranderen.

Vermoeidheid

Verminderde alertheid en concentratieproblemen vergroten het ongevalsrisico en treden ook op door (chronische) vermoeidheid. Het is een moeilijk meetbare oorzaak maar volgens conservatieve schattingen in buitenlands onderzoek is in 10-15% van de ongevallen sprake van vermoeidheid van de bestuurder. Hiervoor zijn meerdere oorzaken, waaronder:

- ✓ verstoring van dag- nachtritme
- ✓ slaapstoornissen
- ✓ te lang doorrijden
- ✓ onderbelasting (monotone rijtaak)

Risicothema 9. Verkeersovertreders

Een deel van de verkeersdeelnemers begaat (systematisch) verkeersovertredingen. Vaak redeneren zij, al dan niet bewust, vanuit de eigen situatie en veiligheidsperceptie zonder oog te hebben voor medeverkeersdeelnemers. Dit thema gaat over gevaarlijk gedrag en het begaan van specifieke verkeersovertredingen. Denk hierbij onder meer aan de huidige landelijke verkeersprioriteiten van de teams Verkeer: verkeersveelplegers, rijden onder invloed van alcohol en drugs, rood lichtnegatie, afleiding en snelheidsovertredingen. In de thema's 6 tot en met 8 wordt dieper ingegaan op rijden onder invloed, snelheid in het verkeer en afleiding in het verkeer.



Risico's voor verkeersveiligheid

De Wegenverkeerswet van 1994 inclusief de onderliggende regelgeving waaronder het Reglement Verkeersregels en verkeerstekens is bedoeld om de verkeersveiligheid te bevorderen. Naleving van de regels moet gevaarlijk gedrag van verkeersdeelnemers voorkomen. Dit maakt hun gedrag voorspelbaarder en veiliger.

Overtreding van de verkeersregels verhoogt de kans op een ongeval. Voor een aantal specifieke verkeersovertredingen is een wetenschappelijke link gelegd met verkeersveiligheid. Dit geldt met name voor snelheid en middelengebruik (thema 6 en 7). Verder blijkt uit recent onderzoek dat het relatieve risico op een dodelijk ongeval 14 maal zo hoog is als bestuurders een rood verkeerslicht negeren. Ook te weinig afstand houden (bumperkleven) zorgt voor meer risico. Het is de meest voorkomende oorzaak bij kop-staart en kettingbotsingen. De risico's gelden niet alleen voor verkeersdeelnemers die de regels eenmalig overtreden, maar des te sterker voor veelplegers. Voertuigen waarmee meerdere overtredingen zijn begaan, zijn vaker betrokken bij verkeersongevallend en voertuigen waarvoor de kentekenhouder geen of weinig boetes kreeg. Dit blijkt uit onderzoek van SWOV.



Politiecontrole

3. Focus binnen Risicoanalyse gemeente Achtkarspelen

Dit hoofdstuk beschrijft de uitkomsten van de risicoanalyse van de gemeente Achtkarspelen. Hierbij is allereerst verkend welke risicothema's opvallen binnen de gemeente. Hiervoor is gebruik gemaakt van de verkeersveiligheids-informatie binnen de Verkeersveiligheidsmonitor van RHDHV, de beschikbare Risico-indicatoren van HASTIG, de CROSS-methodiek én Speedprofiles binnen VIA.nl en de gemeentelijke kennis van o.a. de verkeerskundig experts, de wegbeheerder en de GIS-/GEO-afdeling. Vervolgens is het Stappenplan Risicoanalyse doorlopen.

Verkeersveiligheidsmonitor

2019, vergelijking Achtkarspelen met andere gemeenten Provincie Fryslân

- 1. Zowel de maatschappelijke kosten alsmede de ongevallencijfers zijn goed in de gemeente Achtkarspelen. In veel gevallen is dit ook aan elkaar te linken, aangezien de maatschappelijke kosten opgemaakt worden op basis van ongevallencijfers (verkeersdoden, letsel, overige slachtoffers).
- 2. Relatief veel slachtoffers op 60- en 80 km p/u wegen in vergelijking met de cijfers van de provincie. Veel ongelukken gebeuren nog steeds op N-wegen (80 en 100 km wegen). Nu heeft Achtkarspelen geen 100 wegen, maar is 15% van het wegennet 80 km p/h. Verder zijn de cijfers voor de 60-wegen hoog (procentueel) in vergelijking met andere gemeenten in de provincie. Achtkarspelen heeft relatief gezien veel 60-wegen. Dit betekent dus dat het aantal ongevallen op 60-wegen dus ook vrij hoog is in Achtkarspelen.
- 3. Wat opvalt is dat in 2019 het aandeel van jongeren (0-18) relatief gezien hoog ligt.
- 4. Achtkarspelen heeft een groot wagenpark in vergelijking met de rest van de Provincie. Hoe meer voertuigen, hoe meer ongelukken er plaats zullen vinden.
- 5. Net als in de gehele provincie is te zien dat het aandeel van fietsers die betrokken raken bij ongelukken sterk gestegen is 2019. Dit is niet alleen voor Achtkarspelen een zorgelijke ontwikkeling, maar voor de hele provincie. Als onderbouwing is nieuwe data gebruikt uit de Spoedeisende hulp (SEH) en ambulance (RAV).
- 6. Het risicogetal voor 60-wegen ligt hoger voor Achtkarspelen in vergelijking met de provincie. Deze cijfers zijn al gecorrigeerd met de aandeel wegen, slachtoffers, etc. Positief aspect in deze cijfers is het feit dat de 30-wegen relatief veilig zijn in Achtkarspelen.

2019, vergelijking Achtkarspelen 2018 met 2019

- 1. Zowel de maatschappelijke kosten alsmede de ongevallencijfers zijn goed in de gemeente Achtkarspelen. In veel gevallen is dit ook aan elkaar te linken, aangezien de maatschappelijke kosten opgemaakt worden op basis van ongevallencijfers (verkeersdoden, letsel, overige slachtoffers).
- 2. Meer handhaving op handheld bellen, gordels, binnen de bebouwde kom. Minder handhaving buiten de bebouwde kom.
- 3. Wat opvalt is dat in 2019 het aandeel van jongeren (18-24) stijgt met 1,5%.
- 4. Hoger percentage slachtoffers onder 18 jaar (stijging 5%) en categorie 18-24 jaar (stijging 2%) ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers (5jarig gemiddelde). Lager percentage slachtoffers >50 jaar (afname 5,5%).
- 5. Stijging percentage geregistreerde slachtoffers op 80km/h (stijging 4%) en 60km/h (stijging 11%) wegen ten opzichte van totaal aantal slachtoffers. Lager percentage geregistreerde slachtoffers op 50km/h wegen (afname 2%).
- 6. Stijging percentage geregistreerde slachtoffers in een personenauto's toegenomen met 4,5%, fiets toegenomen met 2%, voetganger toegenomen met 1,5%. Er is een afname van slachtoffers op een motor van 3,5%.

Risico-indicatoren HASTIG

De risico-indicatoren van HASTIG geven een score voor de gemeente per snelheidsregiem ten opzichte van het gemiddelde van de provincie. Deze score wordt bepaald op basis van de ongevalscore gekoppeld aan de verkeersintensiteit. Deze intensiteiten worden bepaald door Floating Car Data (data vanuit de auto zoals navigatie) en ongevallen cijfers op basis van BRON-gegevens (Bestand Registratie Ongevallen Nederland). Per gemeente komt hier een score uit die vergeleken wordt met het gemiddelde van de Provincie Fryslân. Bij een hoge risico-score is de kans op ongevallen op de betreffende type weg groter dan bij een lage risico-score. Op basis van onderstaande risico-scores wordt duidelijk dat bij 60km/u wegen een aanzienlijk hoger risico is dan bij de andere typen wegen in vergelijking met het gemiddelde van de Provincie Fryslân.

Type weg	Gemiddeld risicogetal Achtkarspelen	Gemiddeld risicogetal Provincie Fryslân
30km/uur	0.376	0.736
50km/uur	0.366	0.476
60km/uur	1.113	0.596
80km/uur	0.160	0.212

<https://friesland.kijkopkaart.nl/#> > 2015-2019

CROSS-methodiek

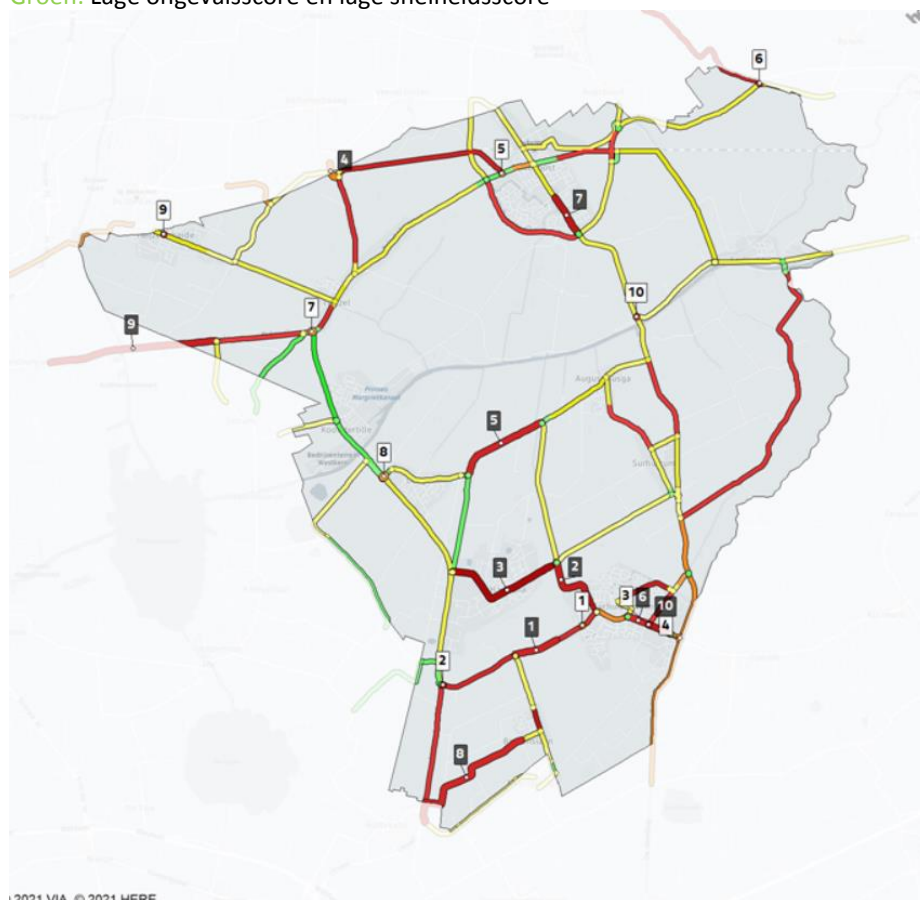
Bij de Cross-methodiek wordt een score gekoppeld aan een traject of kruispunt. Gebruikte informatie hiervoor is wederom de Floating Car Data en de Bron-gegevens voor ongevallen. Een hoge of lage score wordt op een kaart weergegeven in kleuren:

Rood: Hoge ongevalsscore en hoge snelheidsscore

Oranje: Hoge ongevalsscore en lage snelheidsscore

Geel: Lage ongevalsscore en hoge snelheidsscore

Groen: Lage ongevalsscore en lage snelheidsscore



© 2021 VIA © 2021 HERE

Kruispunten

Op bovenstaande kaart staan nummers weergegeven. De witte vakjes betreffen de onderstaande kruispunten.

Nummer kaart	Kruispuntlocatie	Wegbeheerder
1	Gedempte Vaart / Vermaning	Gemeente
2	Blauwhuisterweg / It Jachtfjild	Gemeente
3	Molenweg / Warreboslaan	Gemeente
4	N358 / Groningerstraat (Piramide Opende)	Provincie
5	Egypte / West	Gemeente
6	N355 / Hesseweg	Provincie
7	N355 / N369 (De Koaten)	Provincie
8	N369 / Tillewei	Provincie
9	Bjirkewei / Doarpsstrjitte	Gemeente
10	N358 / Iermieden	Provincie

Periode: 2016 - 2021

Wegvakken

Op bovenstaande kaart staan nummers weergegeven. De zwarte vakjes betreffen de onderstaande tracés.

Nummer kaart	Tracélocatie	Wegbeheerder
1	Blauwhuisterweg	Gemeente
2	Vierhuisterweg	Gemeente
3	Reitsmastrjitte. Warmoltsstrjitte	Gemeente
4	Sânbulsterwei	Gemeente Achtkarspelen & N.E.-Fryslân
5	De Kromelle, Hamsterpein	Gemeente
6	Groningerstraat (vanaf kruispunt Molenweg tot kruispunt T.S.laan)	Gemeente
7	Lutkepost, Kuipersweg	Gemeente
8	Foudenswei, Spekloane	Gemeente
9	N355	Provincie
10	Groningerstraat (vanaf kombord tot kruispunt Molenweg)	Gemeente

Periode: 2016-2021

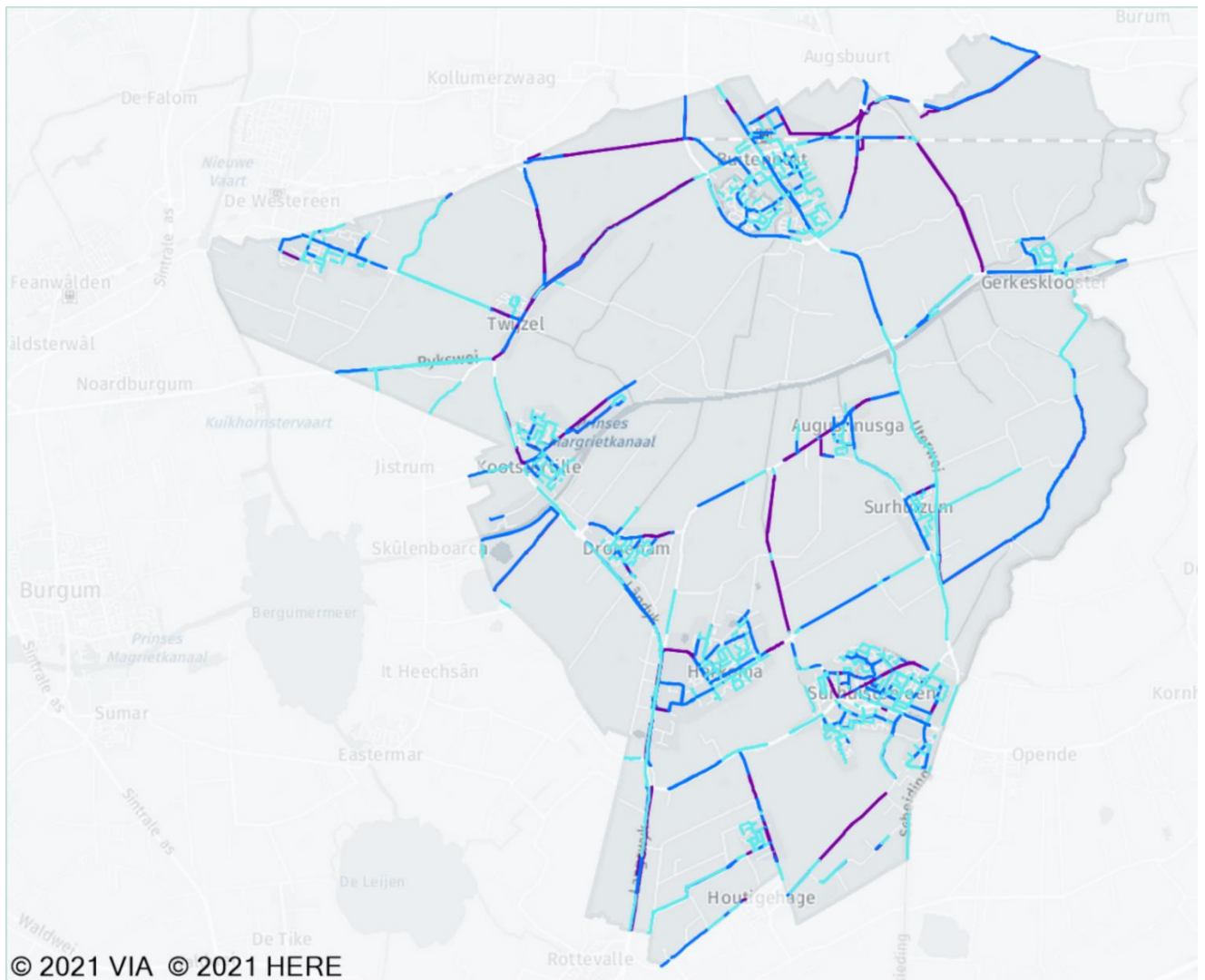
Traditionele ongevalleanalyse

In onderstaand overzicht is de totale weglengte per wegcategorie af te lezen ten opzichte van het aantal ongevallen die op deze wegen vielen. Hierbij valt het negatief op dat op 50 km-wegen een hoog percentage van de ongevallen hier plaatsvindt, gezien de korte totale weglengte. Hoge intensiteiten zijn van sterke invloed op deze gebiedsontsluitingswegen, en dus moeten deze wegen hierop ingericht zijn.

Wegcategorie	Weglengte in km (gem. Achtkarspelen)	Ten opzichte van totaal	Ongevallen (2014 – 2021)	Ten opzichte van totaal
30 km/u	142	54%	117	24%
50 km/u	5,7	0,2%	127	26%
60 km/u	102	39%	133	27,5%
80 km/u	12,5	0,5%	104	21,5%
TOTAAL	262	100%	481	100%

Speedprofiles VIA.nl

Op basis van Floating Car Data uit voertuigen (zoals navigatiesystemen) worden snelheden geregistreerd. Om een beeld te krijgen wordt de v85 toegepast. Dit is de snelheid waar 85% zich aan houdt. In de maand oktober van 2021 kwam onderstaand overzicht naar voren. Deze wegen waar een zware overtreding van toepassing is worden hieronder benoemd.



- Ondergrens voor boete
- Minder dan 10 km overschrijding
- 10 km en meer overschrijding

Overtredingsklassen V85 voor de maand oktober 2021

Categorie zware overtredingen (>10km/uur) op basis van v85.

BIBEKO	Snelheidslimiet		BUBEKO	Snelheidslimiet
Buitenpost			Buitenpost	
Jeltingalaan	30 km/u		Egypte	60 km/u
Newtonstraat	30 km/u		Oost	60 km/u
Einsteinstraat	30 km/u		Trekweg/Dokkumertrekwei	60 km/u
Surhuisterveen			Surhuisterveen	
De Dellen	30 km/u		Blauwhuisterweg	80 km/u
Vierhuisterweg	30 km/u		Warreboslaan	60 km/u
Nije Jirden	30 km/u		Harkema	
De Kolk	30 km/u		Turfloane	60 km/u
Dalweg	30 km/u		Warmoltsstrjitte	60 km/u
Harkema			Betonwei (parallelweg)	30 km/u
Reitsmastrjitte	30 km/u		Kootstertille	
Nijewei	30 km/u		Alde Dyk	60 km/u
Kootstertille			Boelenslaan	
Alde Dyk	30 km/u		Boelenswei	60 km/u
Van Harinxmastrjitte	30 km/u		De Trije Roeden	60 km/u
Oastkern	30 km/u		Langewyk (parallelweg)	60 km/u
Twijzelerheide			Twijzel	
Fokke Zwaagmanbuorren	30 km/u		De Wedze	60 km/u
Drogeham				
De Sannen	30 km/u			
Surhuizum				
C. Schuurmanwei	30 km/u			
Augustinusga				
It West	30 km/u			
Geawei	30 km/u			
It Oast	30 km/u			
Boelenslaan				
Boelenswei	30 km/u			
Spekloane	30 km/u			
Twijzel				
Ikewei	30 km/u			

Lokale kennis gemeentelijke experts

Meerdere ambtenaren houden zich dagelijks bezig met verkeer. Deze medewerkers zijn zowel binnen als buiten werkzaamheden. Op basis van ervaring, klachten, wegekennis etc. is een lijst tot stand gekomen. Deze lijst is ter aanvulling op de andere data gestuurde overzichten maar geeft een beeld van wat er bij de gemeente leeft.

BIBEKO	Snelheidslimiet		BUBEKO	Snelheidslimiet
Buitenpost			Buitenpost	
Kuipersweg	30 km/u		Egypte	60 km/u
Bernhardlaan	30 km/u		Trekweg	60 km/u
Surhuisterveen			Surhuisterveen	
Badlaan	30 km/u		Warreboslaan	60 km/u
Burmaniastraat	30 km/u		Vierhuisterweg	60 km/u
T.S. Laan	30 km/u		Blauwhuisterweg	80 km/u
De Dellen	30 km/u		Kootstertille	
Langelaan	30 km/u		Oude Dijk/Alde Dyk	60 km/u
Harkema			Twijzel	
Warmoltsstrjitte	30 km/u		De Miedwei	60 km/u
Reitsmastrjitte	30 km/u		Twijzelerheide	
Twijzelerheide			Wyldpaed west	60 km/u
Bjirkewei	30 km/u		Wyldpaed oast	60 km/u
Augustinusga			De Wedze	60 km/u
It West	30 km/u		Mounewei/Ikewei	80 km/u
Boelenslaan			Augustinusga	
Boelenswei	30 km/u		It West	60 km/u
Gerkesklooster/Stroobos			Surhuizum	
Verlaatsterweg	50 km/u		Turfloane	60 km/u
Twijzel			Suderheawei/Miedwei	60 km/u
Mounewei	30 km/u		It Langfal	60 km/u
			It Noard	60 km/u

Bewonersmeldingen 2016-2021

Bewoners kunnen meldingen doen over de openbare ruimte. Vanaf 2021 kon dit via Fixi, daarvoor via de website of telefonisch. Deze meldingen zijn gefilterd op verkeer. Daaruit zijn onderstaande wegen naar voren gekomen.

2016		2019	
Tjerkebuorren	Twijzelerheide	Torenvalk	Surhuisterveen
Veenderij	Surhuisterveen	Nije Jirden	Surhuisterveen
Vermaning	Surhuisterveen	Groningerstreek	Gerkesklooster - Stroobos
Homear	Harkema	Vermaning	Surhuisterveen
Badlaan	Surhuisterveen	Geawei	Augustinusga
Homear	Harkema	Popels	Twijzelerheide
Geawei	Augustinusga	Doarpsstrjitte	Augustinusga
Bjirkewei	Twijzelerheide	Tjerkepaed	Twijzelerheide
Bernhardlaan	Buitenpost	Koarstmoas	Surhuisterveen
Geawei	Augustinusga	Bernhardlaan	Buitenpost
Casimirstrijtte	Kootstertille	Geawei	Augustinusga

2017		It West	Augustinusga
Homear	Harkema	Lytsewei	Drogeham
Homear	Harkema	Warreboslaan	Surhuisterveen
Bjirkewei	Twijzelerheide	De Dellen	Surhuisterveen
Wedze	Twijzel	Heideloantsje	Twijzelerheide
Bernhardlaan	Buitenpost	De Dellen	Surhuisterveen
Bernhardlaan	Buitenpost	Dr. Postmastraat	Buitenpost
Homear	Harkema	2020	
Bernhardlaan	Buitenpost	Kerkeboeren	Gerkesklooster - Stroobos
De Stuken	Harkema	De Singel	Harkema
2018		It Heideloantsje	Twijzelerheide
Grietmanstraat	Surhuisterveen	De Dellen	Surhuisterveen
Boskbei	Surhuisterveen	De Elzen	Twijzelerheide
Geawei	Augustinusga	Tjerkepaed	Twijzelerheide
Nijkamp	Harkema	Wibbrandstraat	Gerkesklooster - Stroobos
Optwizel	Twijzel	Boelenswei	Boelenslaan
Doarpsstrjitte	Surhuizum	Vierhuisterweg	Surhuisterveen
Bernhardlaan	Buitenpost	Wibbrandstraat	Gerkesklooster - Stroobos
Heideloantsje	Twijzelerheide	Torenvalk	Surhuisterveen
Heideloantsje	Twijzelerheide	Eringalaan	Buitenpost
De Kolk	Surhuisterveen	2021 (Fixi)	
Langelaan	Surhuisterveen	Oude Dijk	Buitenpost
Warmoltsstrjitte	Harkema	Blauwhuisterweg	Surhuisterveen
De Dellen	Surhuisterveen	Bethlehemsreed	Boelenslaan
Heideloantsje	Twijzelerheide	De Bonkelaar	Buitenpost
Warmoltsstrjitte	Harkema	Poelruit	Buitenpost
Langelaan	Surhuisterveen	Zegge	Buitenpost
		Johan Frisostraat	Buitenpost
		Hamsterpein	Drogeham
		Kuipersweg	Buitenpost
		Voorstraat	Buitenpost
		Warmoltsstrjitte	Harkema
		Betonwei	Harkema
		Droegehamsterfeart	Drogeham
		Oastkern	Kootstertille
		Rysloane	Surhuizum
		Mounewei	Twijzel
		Bernhardlaan	Buitenpost
		Johan ter Schoeleweg	Surhuisterveen
		Gealeloane	Augustinusga
		Mellereed	Harkema
		Nijkamp	Harkema
		Optwizel	Twijzel
		Doarpsstrjitte	Twijzelerheide

		Langelaan	Surhuisterveen
		Lytse Wei	Drogeham
		Nijkamp	Harkema
		Badlaan	Surhuisterveen
		Alde Dyk	Kootstertille
		Jeltingalaan	Buitenpost
		De Houtduif	Surhuisterveen
		Geawei	Augustinusga
		Eringalaan	Buitenpost
		Westkern	Kootstertille
		Reitsmastrjitte	Harkema

4. Stappenplan Risicoanalyse

Intro

In het 'Startakkoord Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030' is afgesproken dat elke regio een risicoanalyse maakt van het eigen verkeerssysteem. Zo'n risicoanalyse laat zien op welke punten het lokale verkeerssysteem moet worden verbeterd om onveilige situaties te voorkomen. Het brengt de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem in kaart: welke wegkenmerken, situaties of gedragingen van verkeersdeelnemers een potentieel gevaar voor de verkeersveiligheid in de regio vormen. Als hulpmiddel voor gemeenten heeft het Kennisnetwerk SPV hiervoor een praktische tool ontwikkeld: het Stappenplan Risicoanalyse.

Wegbeheerders kijken in beginsel naar drie belangrijke 'Safety Performance Indicators' (SPI's): de kwaliteit van infrastructuur, rijsnelheden en rijden onder invloed. Na deze risico-indicatoren worden ook de geregistreerde ongevallen geanalyseerd.

De zes stappen van het Stappenplan Risicoanalyse

➤	STAP 1 BEGIN MET DE BASIS: HOE IS DE BEVOLKING SAMENGESTELD?
➤	STAP 2 KIJK NAAR DE INFRASTRUCTUUR VAN WEGEN EN FIETSPADEN
➤	STAP 3 HOE HARD RIJDEN VERKEERSDEELNEMERS IN JOUW GEMEENTE?
➤	STAP 4 HOEVEEL BESTUURDERS RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL OF DRUGS?
➤	STAP 5 KIJK (OOK) NAAR ONGEVALLEN- EN SLACHTOFFERCIJFERS
➤	STAP 6 PRIORITEREN: WELKE RISICO'S PAKKEN WE ALS EERSTE AAN?

Verkeersveiligheidsmaatregelen onderbouwen

Een risicoanalyse brengt de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem in kaart. Verwacht wordt dat aan de ene kant de risico's voor kwetsbare verkeersdeelnemers (ouderen, kinderen) of van rijden onder invloed meestal niet veel afwijken van het landelijke beeld.

Aan de andere kant geeft de risicoanalyse belangrijke nieuwe inzichten in potentieel gevaarlijke knelpunten van de infrastructuur. Op die manier kan met een risicoanalyse onderbouwd worden welke wegen in de gemeente als eerste aangepakt moeten worden. En niet onbelangrijk: de risicoanalyse is bij uitstek geschikt om de belangrijkste interne stakeholders (wethouder, gemeenteraad) en de inwoners van de gemeente te overtuigen van de noodzaak van (infrastructurele) maatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid.

Stap 1 | Begin met de basis: hoe is de bevolking van gemeente Achtkarspelen samengesteld?

Conclusie: Het percentage kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers ligt in de gemeente Achtkarspelen hoger dan het landelijk percentage.

Voor de verkeersveiligheid ligt de nadruk op twee groepen verkeersdeelnemers: kwetsbare verkeersdeelnemers en onervaren verkeersdeelnemers. Voor deze risicoanalyse is gekeken naar twee groepen in de gemeente: kinderen en ouderen. Deze zijn als volgt verdeeld:

Kwetsbare verkeersdeelnemers	Aandeel gemeente Achtkarspelen	Aandeel Nederland
kinderen 0-15 jaar	17,1%	15,5%
ouderen > 65 jaar	20,5%	19,8%

1-1-2021

Het aandeel kwetsbare verkeersdeelnemers op basis van leeftijd binnen de gemeente Achtkarspelen wijkt minimaal af van het Nederlandse gemiddelde.

Onervaren verkeersdeelnemers	Aandeel gemeente Achtkarspelen	Aandeel Nederland
kinderen 0-15 jaar	17,1%	15,5%
Beginnende en jonge (t/m 25 jaar) automobilisten	29,3%	27,8%

1-1-2021

Stap 2 | Kijk naar de infrastructuur van wegen en fietspaden

Conclusie: Uit de risicoanalyse blijkt dat het wegennet van de gemeente Achtkarspelen vooral bestaat uit erftoegangswegen. De meeste winst is dan ook te behalen op 30 en 60 km-wegen. Deze wegen zullen verder onderzocht worden in een vormtoets. Dit geldt ook voor 50 km-wegen, waar de ongevallencijfers hoog zijn ten opzichte van het aandeel in weglengte.

Ter preventie van eenzijdige fietsongevallen wordt de nadruk gelegd op veilige fietspaden. Om conflicten tussen fietsers en andere verkeersdeelnemers te voorkomen, moeten vooral veilige kruispunten en fietsoversteken gerealiseerd worden.

De verschillende kenmerken van wegen en fietspaden zijn van invloed op de verkeersveiligheid. Voor deze risicoanalyse zijn zoveel mogelijk van deze kenmerken geïnterviewd voor wegen en fietspaden binnen de gemeente Achtkarspelen.

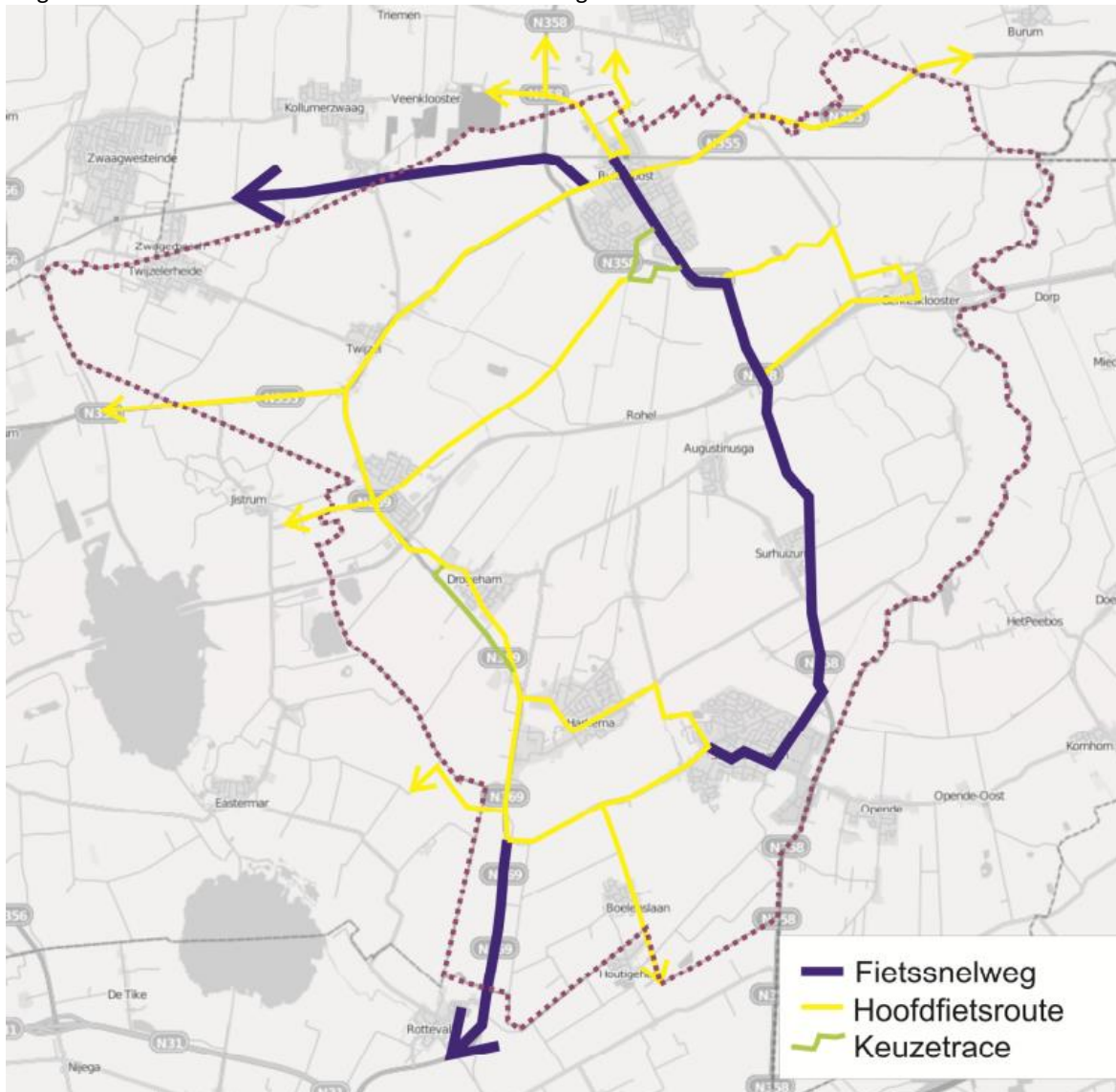
Weginfrastructuur

Voor weginfrastructuur binnen de gemeente Achtkarspelen worden zoveel mogelijk kenmerken verzameld. Hierbij wordt gemaakt van Nedbrowser voor de weginrichting, verkeerstellingen en wordt voor onderstaande type wegen antwoord gegeven op de bijbehorende vragen. In het kader van deze risicoanalyse wordt binnen de inventarisatie gekeken naar alle wegen die naar voren gekomen zijn in hoofdstuk 2. Voor onderstaande punten wordt voor deze wegen een vormtoets uitgevoerd. Alle wegen uit de voorgaande data krijgen een score in de vormtoets.

Type weg	Kenmerken
30 km/ uur	1. Liggen er snelheidsremmers op lange rechtstanden? 2. Bestaat het wegdek uit een andere verharding dan asfalt? 3. Zijn de intensiteiten passend voor een 30 km/uur-weg?
50 km/ uur	1. Zijn de kruispunten ingericht als rotonde (voorkeur) of VRI? 2. Heeft de weg vrijliggende fietspaden?
60 km/ uur	1. Ligt er een plateau op de kruisingen? 2. Zijn er snelheidsremmers op lange rechtstanden? 3. Rechtstanden zijn max. ca. 1200 meter?
80 km/ uur	1. Is de obstakelvrije afstand minimaal 5 meter of is er een geleiderail? 2. Is er een moeilijk of niet-overrijdbare middenbermscheiding? 3. Zijn er zo min mogelijk erfaansluitingen?

Fietsinfrastructuur

Op het merendeel van de wegen deelt de fietser binnen Achtkarspelen de rijbaan met het overig verkeer. De vormtoets die voor deze erftoegangswegen is uitgevoerd, beschrijft de risico's voor alle weggebruikers en dus ook voor fietsverkeer. Echter, de verplaatsingen over langere afstanden vinden niet alleen plaats via dit type wegen. Dit is te zien aan het hoofdfietsnetwerk van de gemeente:



Eenzijdige ongevallen

Zo zijn er binnen en buiten de bebouwde kom enkele gebiedsontsluitingswegen in de gemeente. Langs deze wegen is er ten minste een vrijliggend fietspad aanwezig, en wordt de kans op een conflict tussen verschillende verkeersdeelnemers dus nagenoeg uitgesloten. Landelijk is ongeveer de helft van alle ernstig verkeersgewonden slachtoffer van een fietsongeval zonder motorvoertuig (Weijermars, 2019). Daarom wordt er binnen de gemeente ook ingezet op preventie van eenzijdige fietsongevallen. Vooral met de opkomst van de e-bike worden snelheidsverschillen op fietspaden groter. In veel gevallen zijn deze al relatief groot doordat er relatief veel bromfietspaden in plaats van fietspaden in de gemeente zijn. Er dient dus meer aandacht besteed te worden aan 'voldoende veilige fietspaden'.

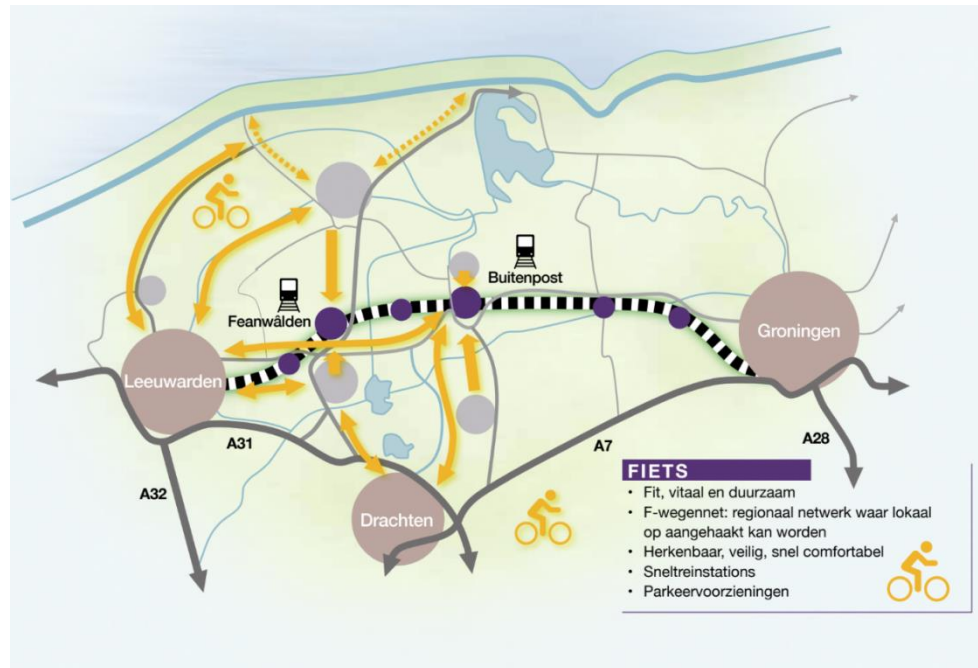
Ongevallen tussen verschillende verkeersdeelnemers

Tenslotte bestaan de verplaatsingen per fiets uit fietsoversteken en kruispunten. Hier is de kans op een ongeval tussen verschillende verkeersdeelnemers het grootst. Hier zijn de verschillen in massa, snelheid en richting namelijk groter dan op wegvakken. Dit verhoogt de kans op een ongeval.

F-wegennet Mobiliteitsvisie

Vanuit de ANNO Mobiliteitsvisie Noordoost Fryslân is er een opgave F-wegen tot stand gekomen. Deze opgave is uitgewerkt in een notitie om een hoogwaardig regionaal netwerk van fietsnetwerken te realiseren. Deze routes zijn herkenbaar, veilig, snel en biedt comfort aan. De routes worden binnen ANNO verder uitgewerkt en kunnen bijdragen aan een veiligere verbinding tussen de kernen/voorzieningen. De routes binnen Achtkarspelen zijn:

- Leeuwarden-Buitenpost
- Kollum-Buitenpost
- Buitenpost-Surhuisterveen-Drachten
- (Buitenpost-Groningen)



Stap 3 | Hoe hard rijden verkeersdeelnemers in jouw gemeente?

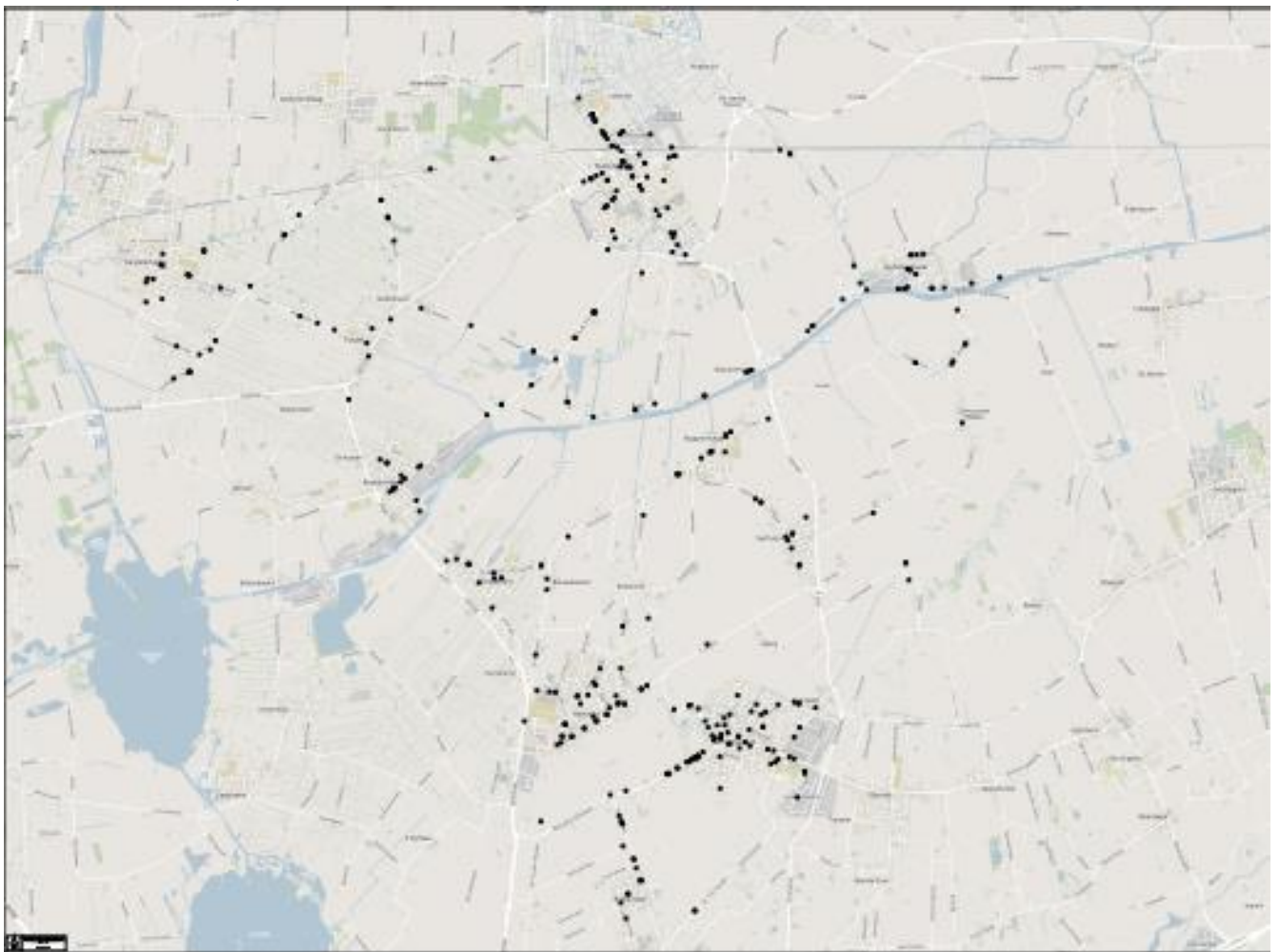
Conclusie: De categorie zware overtredingen (>10km/u) komt op basis van v85 het vaakst naar voren op erftoegangswegen bibeko (30 km/u) en erftoegangswegen bubeko(60 of 80 km/u).

Snelheid is een belangrijke risico-indicator voor de verkeersveiligheid. In deze paragraaf is op basis van verkeerstellingen/ speedprofiles onderzocht binnen de gemeente Achtkarspelen hoeveel bestuurders te hard rijden en op welke wegen of wegdelen. Welk aandeel van het verkeer in jouw gemeente houdt zich aan de snelheidslimiet?

Meetsystematiek

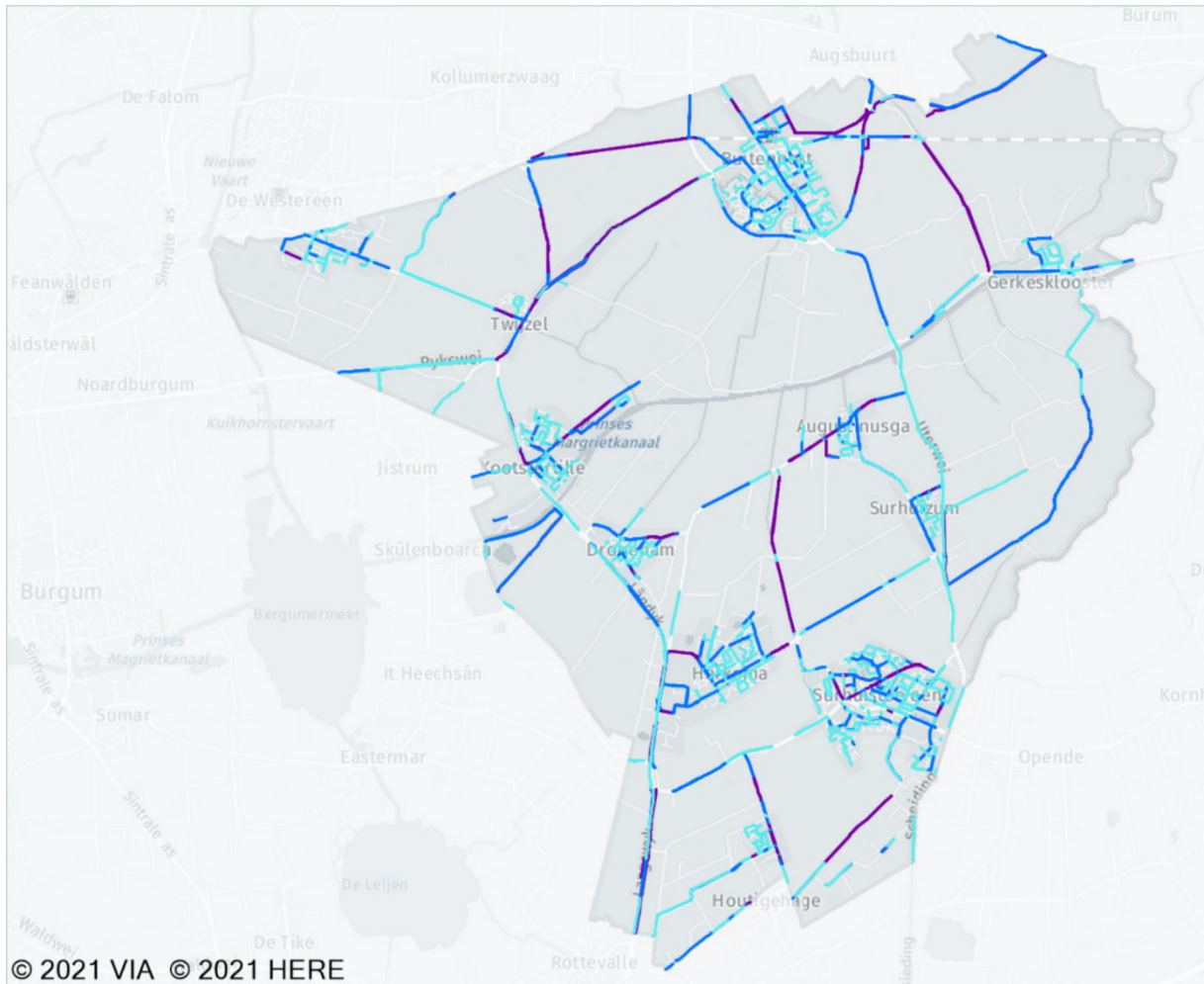
De gemeente voert structurele tellingen uit op gemeentelijke wegen om inzicht te krijgen in de huidige intensiteiten en snelheden. Daarnaast voert de gemeente tellingen uit naar aanleiding van klachten.

Overzichtskaart telpunten



Speedprofiles

Op basis van Floating Car Data uit voertuigen (zoals navigatiesystemen) worden snelheden geregistreerd. Om een beeld te krijgen wordt de v85 toegepast. Dit is de snelheid waar 85% zich aan houdt. In de maand oktober van 2021 kwam onderstaand overzicht naar voren. Deze wegen waar een zware overtreding van toepassing is worden hieronder benoemd.



- Ondergrens voor boete
- Minder dan 10 km overschrijding
- 10 km en meer overschrijding

Overtredingsklassen V85 voor de maand oktober 2021

Snelheidsbeeld gemeente Achtkarspelen

Uit de speedprofiles, klachten van bewoners en de verkeerstellingen komen de 30km/uur en 60km/uur het meest naar voren als wegen met de meeste snelheidsovertredingen.

Stap 4 | Hoeveel bestuurders rijden onder invloed van alcohol en drugs?

Conclusie: Het rijden onder invloed van alcohol en drugs wordt in de gemeente dermate weinig geregistreerd, dat er geen significante conclusie getrokken kan worden betreffende dit onderdeel van de risicoanalyse.

Alcohol-, drugs- en in sommige gevallen medicijngebruik is een belangrijke risico-indicator voor de verkeersveiligheid. Onderzoek naar de hoeveel bestuurders die onder invloed op de weg zitten, is enorm belangrijk. Er zijn landelijk (nog) geen bruikbare cijfers beschikbaar die kunnen worden uitgesplitst naar gemeenten.

Beeld rijden onder invloed binnen gemeente Achtkarpelen

Rijden onder invloed is een thema dat moeilijk te duiden is aangezien er zeer beperkte data beschikbaar is. Er is wel informatie beschikbaar alleen wordt het gebruik van alcohol, drugs of medicijnen nauwelijks geregistreerd.

Alcohol	Partijen	Slachtoffers
Ja, geconstateerd	27	8
Artikel 8 niet geconstateerd, wel alcohol	16	6
Geen alcohol	3	2
Niet ingevuld	1412	152

1 januari 2014 t/m 15 november 2021

Drugs- en medicijn	Partijen	Slachtoffers
Ja, geconstateerd	13	5
Niet ingevuld	1101	163

1 januari 2014 t/m 15 november 2021

Stap 5 | Kijk (ook) naar de ongevallencijfers

Conclusie: Uit de ongevallencijfers is gebleken dat het ongevallenbeeld in de gemeente Achtkarspelen past bij de landelijke trends qua verkeersveiligheid. De opkomst van de e-bike zorgt voor relatief veel ongevallen onder ouderen. Verkeersdeelnemers uit deze leeftijdscategorie lijkt de meeste moeite te hebben met 50 km-wegen, waar de relatief hoge verkeersintensiteit van invloed zal zijn.

Ook past het relatief hoge aantal ongevallen onder onervaren verkeersdeelnemers (18 tot 24-jarigen) met personenauto's bij het landelijke ongevallenbeeld. Zij zijn relatief vaak betrokken bij eenzijdige ongevallen op 60 km-wegen.

Onderdeel van deze risicoanalyse zijn ongevalscijfers, nog steeds een onmisbare informatiebron. Net als in Stap 1 ligt de nadruk hierbij op kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers binnen onze gemeente. Het aantal dodelijke en ernstige slachtoffers onder deze groepen zijn daarom afgezet tegen die populatie onder de totale bevolking in de gemeente. Net als in Stap 2 is naar de infrastructuur gekeken en is voor de verschillende type wegen (30/ 50/ 60/ 80) en fietspaden gekeken naar het bijbehorende ongevallenbeeld. Om een beeld te vormen van de totale ongevalscijfers van 2014 tot en met 2020 in Achtkarspelen is hieronder een overzicht.

Jaar	Aantal slachtoffers	Aantal gewonden	Aantal dodelijk
2014	19	17	2
2015	18	17	1
2016	22	18	4
2017	18	17	1
2018	19	19	0
2019	29	29	0
2020	22	22	0

Het verkeerssysteem bestaat uit 3 elementen; de mens, infrastructuur en het voertuig. De wegbeheerder kan vanzelfsprekend veel invloed uitoefenen op een veilige infrastructuur. Daarnaast is het door middel van gedragsbeïnvloeding steeds beter mogelijk om ook veilige verkeersdeelnemers te krijgen. Het voertuig is een onderdeel waar de wegbeheerder maar weinig invloed op heeft. De eerste twee elementen zijn dus het meest van belang voor de wegbeheerder. De ongevallencijfers onder verschillende wegcategorieën (infrastructuur) en verschillende verkeersdeelnemers (mens) worden hieronder afgebeeld. Later wordt dit afgezet tegen andere belangrijke kenmerken zoals vervoerswijzen en typen ongevallen. In de meeste tabellen worden niet de ongevallen, maar de partijen aangegeven. Soms zijn er meerdere mensen betrokken bij een ongeval. Bij enkel de registratie van een ongeval wordt daardoor een deel van de betrokkenen niet meegenomen in de analyse.

De tabellen dienen van links naar rechts afgelezen te worden. De getallen kunnen op relatieve basis geïnterpreteerd worden doordat er per kenmerk (zoals wegcategorie) wordt gekeken naar welke leeftijdscategorie hierin het grootste aandeel heeft.

Een ongeval kan meerdere partijen bevatten, elke partij kan op zijn beurt meerdere betrokkenen hebben. Een betrokkene kan gewond of dood zijn. Deze tezamen zijn slachtoffers.

Partijen afgezet tegen leeftijd en snelheidslimiet

Leeftijd	4 – 11 jaar	12 – 15 jaar	16 – 17 jaar	18 – 24 jaar	25 – 59 jaar	60 +	TOTAAL
30 km/u	3	4	3	32	104	33	179
50 km/u	2	2	3	38	111	45	201
60 km/u	0	1	5	45	100	24	175
80 km/u	0	1	2	30	82	30	145
TOTAAL	5	8	13	145	397	132	700

De ongevallen op 15 km/u wegen worden achterwege gelaten. De cijfers zijn hier betrekkelijk laag. Er kan daardoor geen conclusie getrokken worden voor deze wegcategorie.

Ook wordt er uit de leeftijdscategorie 25 tot 59-jarigen geen conclusie getrokken. Deze groep is verreweg het grootst en verplaatst zich ook het meest. Logischerwijs is deze groep dan ook het vaakst betrokken bij ongevallen. Het is daardoor niet redelijk om deze groep in de analyse mee te nemen. Wat overblijft zijn de onervaren en kwetsbare verkeersdeelnemers. Ook waardes kleiner dan 5 worden niet gebruikt om een conclusie over te schrijven.

Partijen afgezet tegen leeftijd en vervoerswijze

Vervoerswijze	4 – 11 jaar	12 – 15 jaar	16 – 17 jaar	18 – 24 jaar	25 – 59 jaar	60 +	TOTAAL
Personenauto	0	0	2	185	488	124	799
Bestelauto	0	0	1	15	85	17	118
Fiets	2	11	4	6	9	12	44
Bromfiets +	0	0	7	4	19	10	40
Overige	2	2	2	4	18	8	36
Vrachtauto	0	0	0	2	24	3	29
Motor	0	0	0	4	17	4	25
E-bike	0	2	0	1	0	15	18
Voetganger	2	1	0	2	2	3	10
TOTAAL	6	16	16	223	662	196	1.119

Gebied: Gemeente Achtkarspelen

Ongevallen van 01 januari 2014 t/m 12 december 2021.

Selectie: Inleverende Instantie (Politie (vanaf 2014))

Partijen afgezet tegen leeftijdscategorie en type ongeval

Type ongeval	4 – 11 jaar	12 – 15 jaar	16 – 17 jaar	18 – 24 jaar	25 – 59 jaar	60 +	TOTAAL
Flank	2	8	9	61	249	88	417
Vast voorwerp	0	0	1	46	60	19	126
Kop/staart	0	0	0	44	147	21	212
Frontaal	1	4	1	22	56	17	101
Eenzijdig	0	0	1	14	26	8	49
Los voorwerp	0	0	0	9	12	6	27
Dier	0	0	0	4	14	2	20
Voetganger	2	0	0	1	8	5	16
Geparkeerd voertuig	1	0	0	3	9	2	15
TOTAAL	6	12	12	204	581	168	983

Gebied: Gemeente Achtkarspelen

Ongevallen van 01 januari 2014 t/m 12 december 2021.

Selectie: Inleverende Instantie (Politie (vanaf 2014))

Ongevalscijfers geregistreerd bij ziekenhuizen of spoedeisende hulp

Aanvullend op bovenstaande ongevalscijfers worden ongevallen geregistreerd bij ziekenhuizen of de spoedeisende hulp. Hieronder een overzicht van de aantallen en de locaties.

gemeente Achtkarspelen: 23 fietsongevallen 2020 waarvan exacte locatie bekend is (=blauwe stip); daarnaast nog 3 fietsongevallen in gemeente. bron VeiligheidNL (uit ambulance- en ziekenhuisdata). De donkere grafiekkleuren horen bij de 23 fietsongevallen



Ongevallenbeeld gemeente Achtkarspelen

Binnen de leeftijdscategorie;	Zijn partijen relatief vaak betrokken bij ongevallen op;	Is dit de vervoerswijze die daarbij relatief vaak betrokken is;	En komt dit type ongeval relatief vaak voor:
4 – 11 jaar	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
12 – 15 jaar	n.v.t.	Fiets	n.v.t.
16 – 17 jaar	n.v.t.	Bromfiets	n.v.t.
18 – 24 jaar	60 km-wegen	Personenauto	Kop-staart Frontaal Eenzijdig Los / vast object
60 +	50 km-wegen	Bromfiets Fiets E-bike	Flank Voetganger

4 – 11 jaar

Er is binnen deze leeftijdscategorie geen verschil tussen de fiets en de voetgangers als vervoerswijze die het vaakst betrokken is bij ongevallen. Daarnaast zijn de getallen te laag om een specifieke wegcategorie aan te wijzen waar relatief de meeste ongevallen plaatsvinden. De focus moet gelegd worden op wegen waarvan verkeersdeelnemers binnen deze leeftijdscategorie het meest gebruik maken; 30 km-wegen binnen verblijfsgebieden.

12 – 15 jaar

Binnen de leeftijdscategorie 12 tot 15-jarigen zijn er relatief veel fietsers betrokken bij ongevallen. Dit zijn in de meeste gevallen schoolgaande kinderen. Hierbij moet de focus gelegd worden op de complete fietsroute; zowel buiten als binnen de bebouwde kom.

16 – 17 jaar

Deze leeftijdscategorie is een kleine groep, maar wanneer bromfietsers betrokken zijn bij ongevallen zijn de bestuurders relatief vaak 16 of 17 jaar oud. Vanaf deze leeftijd is het AM-rijbewijs te behalen. Ongevallencijfers wijzen dus uit dat kinderen van deze leeftijd nog niet altijd de gevaren inzien van het verkeer. Ook binnen deze leeftijdscategorie kan er vanwege de lage ongevallencijfers geen specifieke wegcategorie aangewezen worden om de focus op te leggen.

18 – 24 jaar

Binnen deze leeftijdscategorie zijn er veel beginnende autobestuurders en kunnen daarom als onervaren verkeersdeelnemers gezien worden. De ongevallencijfers bevestigen dit, want 18 tot 24-jarigen zijn relatief vaak betrokken bij ongevallen met een personenauto. Logischerwijs zijn de volgende typen ongevallen het meest vertegenwoordigd binnen deze leeftijdscategorie; kop-staart, frontaal of eenzijdig met een boom, lichtmast of wegmeubilair. Ten opzichte van andere leeftijdscategorieën zijn 60 km-wegen relatief onveilig voor 18 tot 24-jarigen.

60 +

Fietsers, bromfietsers en e-bikes zijn relatief gezien het vaakst betrokken bij een ongeval binnen de leeftijdscategorie 60 jaar en ouder. Flankbotsingen en ongevallen met een voetganger zijn de typen ongevallen die het vaakst voorkomen ten opzichte van andere leeftijdscategorieën. 60-plussers zijn relatief het meest betrokken bij ongevallen 50 km-wegen. Het is goed mogelijk dat de hogere intensiteit op gebiedsontsluitingswegen een hoger attentieniveau vraagt voor ouderen. Het feit dat de voetganger vaak slachtoffer is bij ongevallen met 60-plussers past ook in dit beeld.

Tenslotte blijkt uit de registratie door ziekenhuizen en spoedeisende hulp dat in de gemeente Achtkarspelen fietsongevallen vaak eenzijdig zijn. Andere verkeersdeelnemers zijn vaker niet dan wel betrokken bij een fietsongeval.

Stap 6 | Prioriteren, welke risico's pakken we als eerste aan?

Deze risicoanalyse brengt niet alleen de belangrijkste risico's in kaart, het biedt onze gemeente de mogelijkheid om helder te krijgen welke risico's prioriteit moeten krijgen. In onderstaande paragrafen is beschreven waar binnen de gemeente Achtkarspelen de grootste problemen zitten en met welke risico's we als eerste aan de slag gaan.

Conclusies

In de voorgaande hoofdstukken is duidelijk geworden dat:

- Het percentage kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers in de gemeente hoger ligt dan het landelijk percentage;
- De categorie zware overtredingen (>10km/u) op basis van v85 het vaakst naar voren komen op erftoegangswegen bibeko (30 km/u) en erftoegangswegen bubeko (60 of 80 km/u);
- De ongevallencijfers op gebiedsontsluitingswegen bibeko (50 km/u) relatief hoog zijn;
- De kans op eenzijdige fietsongevallen het grootst is op (brom)fietspaden;
- De kans op ongevallen tussen fietsers en verschillende verkeersdeelnemers het grootst is op kruispunten en fietsoversteken;
- Wegen buiten de bebouwde kom (60 en 80 km/u) het vaakst naar voren komen in de CROSS-methodiek;
- Op kruispunten de kruisende wegen vaak gebiedsontsluitingswegen of erftoegangswegen bubeko zijn in de CROSS-methodiek;
- Deskundigen van de gemeente aangeven dat de erftoegangswegen bibeko (30 km/u) en erftoegangswegen bubeko (60 of 80 km/u) extra aandacht verdienen;
- Meldingen van bewoners het vaakst gaan over erftoegangswegen bibeko (30 km/u);
- De erftoegangswegen bubeko (60 km/u) verreweg het hoogste risico kennen in vergelijking met de hele provincie;
- 4 tot 11-jarigen zich het meest verplaatsen binnen 30 km-zones en dat het risico voor deze leeftijdscategorie daardoor op deze wegen het grootst is;
- 12 tot 15-jarigen relatief vaak als fietser betrokken zijn bij een ongeval. Het risico is buiten de bebouwde kom even groot als binnen de bebouwde kom;
- 16 tot 17-jarigen relatief vaak als bromfietser betrokken zijn bij een ongeval. Het risico is buiten de bebouwde kom even groot als binnen de bebouwde kom;
- 18 tot 24-jarigen relatief vaak betrokken zijn bij ongevallen op 60 km-wegen en dat de personenauto hierbij de meest betrokken vervoerswijze is;
- 60-plussers relatief vaak betrokken zijn bij ongevallen op 50 km-wegen en dat de bromfiets, fiets en e-bike relatief de meest betrokken vervoerswijzen zijn;

Daarom gaan wij met deze risico's aan de slag:

1. Veilige wegen | Erftoegangswegen bubeko (60 en 80 km/u)
2. Veilige fietspaden | Eenzijdige ongevallen
3. Veilige kruispunten | Conflicten tussen verschillende verkeersdeelnemers
4. Onervaren verkeersdeelnemers | Schoolgaande kinderen
5. Onervaren verkeersdeelnemers | Beginnende bestuurders
6. Kwetsbare verkeersdeelnemers | (E)-fietsers
7. Kwetsbare verkeersdeelnemers | Ouderen
8. Veilige snelheden | Erftoegangswegen bibeko (30 km/u)
9. Veilige snelheden | Erftoegangswegen bubeko (60 en 80 km/u)

5. Verdieping van de risico's

In deze risicoanalyse zijn de knelpunten in de gemeente naar voren gekomen. Deze knelpunten maken in sommige gevallen al onderdeel uit van lopende projecten maar er zijn ook nieuwe knelpunten naar voren gekomen. Regulier wegenonderhoud is een aanleiding om deze knelpunten te verhelpen maar er zal ook een uitvoeringsprogramma worden opgesteld die onderdeel zal uitmaken van de kadernota 2023 en verder. Daarnaast is het zo dat medio 2022 een Rijkssubsidie beschikbaar komt die verkeersveiligheidsmaatregelen moet stimuleren.

In de risicoanalyse zijn de risico's qua verkeersveiligheid op een rij gezet. Dit hoofdstuk beschrijft de oorzaken van de verschillende risico's. Op basis hiervan kunnen gerichte maatregelen genomen worden.

Veilige wegen | Erftoegangswegen bubeko (60 en 80 km/u)

Uit de risicoanalyse is gebleken dat:

- Wegen buiten de bebouwde kom (60 en 80 km/u) het vaakst naar voren komen in de CROSS-methodiek;
- Deskundigen van de gemeente aangeven dat de erftoegangswegen bibeko (30 km/u) en erftoegangswegen bubeko (60 en 80 km/u) extra aandacht verdienen;
- De erftoegangswegen bubeko (60 km/u) verreweg het hoogste risico kennen in vergelijking met de hele provincie;

Binnen de CROSS-methodiek wordt er onderscheid gemaakt tussen wegen met een hoge snelheidsscore en ongevallenscore. De meest onveilige wegen scoren hoog op beide onderdelen. Erftoegangswegen (60 en 80 km/u) hebben in de gemeente Achtkarspelen vooral een hoge snelheidsscore. Daarnaast kennen enkele wegen ook een hoge ongevallenscore. Deze laatste score is binnen dit kader het meest van belang.

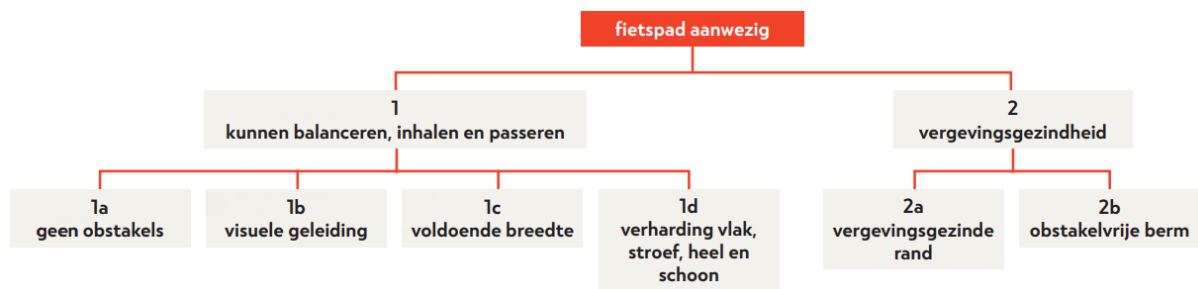
Veilige fietspaden | Eenzijdige ongevallen en fietsers onderling

Uit de risicoanalyse is gebleken dat:

- De kans op eenzijdige fietsongevallen het grootst is op (brom)fietspaden;

Fietsers worden vaak als kwetsbare verkeersdeelnemers gezien ten opzichte van het overig verkeer. Dit is terecht, maar ook zonder aanwezigheid van andere verkeersdeelnemers kunnen fietsers kwetsbaar zijn. Zo neemt landelijk, maar ook in de gemeente Achtkarspelen het aantal eenzijdige fietsongevallen toe. De kans op zo'n ongeval is het grootst op vrijliggende (brom)fietspaden, doordat de ruimte soms beperkt is of dat de verharding aan onderhoud toe is. Het Kennisnetwerk SPV heeft een SPI ontwikkeld waarmee de veiligheid van (brom)fietspaden bepaald kan worden. Aan de hand van deze kenmerken zal de fietsinfrastructuur in de gemeente getoetst worden om zo de meest risicovolle (brom)fietspaden in beeld te krijgen. Kort samengevat is een fietspad 'voldoende veilig' als:

- fietsers veilig in balans kunnen blijven zodat ze niet vallen;
- het is voorzien van een vergevingsgezinde rand en berm voor het geval fietsers van het fietspad af raken;
- er voldoende ruimte is om elkaar veilig in te halen en/of tegenliggers te passeren.



De breedte van fietspaden wordt een steeds belangrijker kenmerk. Door de opkomst van de e-bike worden snelheidsverschillen op het fietspad groter, waardoor er meer ingehaald wordt door fietsers. Hiervoor moet dus voldoende ruimte aanwezig zijn en dienen bermen en randen vergevingsgezind te zijn. Landelijk gezien hebben bestuurders van e-bikes een groot aandeel in eenzijdige fietsongevallen (Vlakveld, 2016).

<https://verkeersveiligheidsvergelijker.nl/wegdekverlichting/>

Veilige kruispunten | Conflicten tussen verschillende verkeersdeelnemers

Uit de risicoanalyse is gebleken dat:

- De kans op ongevallen tussen fietsers en verschillende verkeersdeelnemers het grootst is op kruispunten en fietsoversteken;
- Op kruispunten de kruisende wegen vaak gebiedsontsluitingswegen of erftoegangswegen bubeko zijn in de CROSS-methodiek;

Voor de toetsing van voldoende veilige kruispunten en fietsoversteken wordt er gekeken naar het verschil in massa, snelheid en richting op de kruisende weg. Hoe groter deze verschillen, hoe hoger de kans op een ongeval op het betreffende kruispunt. De grootste risico's zullen zich afspelen op oversteken bij provinciale wegen. Hier is het aandeel zwaar verkeer vaak groter dan 5%, is het snelheidsverschil het grootst en is ook de verkeersintensiteit hoger dan op andere wegen.

Om dit te relativeren wordt er een tweede verdiepingsslag gemaakt. Hierbij is er gebruik gemaakt van de eisen die er aan kruispunten worden gesteld qua verkeersveiligheid volgens de Ontwerpwijzer Fietsverkeer. De belangrijkste 3 eisen zijn: zichtbaarheid, snelheidsreductie en herkenbaarheid.

Vooropgesteld moet worden dat er een grote verscheidenheid bestaat in de typen wegcategorieën en hun vormgeving. Hierdoor is het vooral voor kinderen lastig om in te schatten welk gedrag er van ze wordt verwacht. Daarnaast kan niet op alle kruispunten een snelheidsreductie gerealiseerd worden. Vooral op wegen met een ontsluitende functie is dit niet haalbaar. Daarom zullen er naar alle waarschijnlijkheid extra maatregelen getroffen moeten worden op het vlak van zichtbaarheid en herkenbaarheid. Een herkenbare inrichting van de kruispunten begint dus bij herkenbare wegcategorieën. Dit is nog niet optimaal geregeld in de gemeente Achtkarspelen.

Verder bleek uit de risicoanalyse dat de onveilige kruisende wegen vaak van het type gebiedsontsluitingsweg bubeko zijn, volgens de CROSS-methodiek. In een aantal andere gevallen zijn het ook erftoegangswegen met een ontsluitende functie die als onveilige kruisende weg gezien kunnen worden. Wat deze typen wegen gemeen hebben is dat ze vaak een hoge verkeersintensiteit kennen. Daardoor zijn ze voor fietsers vaak moeilijk oversteekbaar en neemt men meer risico bij het oversteken.

Onervaren verkeersdeelnemers | Schoolgaande kinderen

Uit de risicoanalyse is gebleken dat:

- 4 tot 11-jarigen zich het meest verplaatsen binnen 30 km-zones en dat het risico voor deze leeftijdscategorie daardoor op deze wegen het grootst is;
- 12 tot 15-jarigen relatief vaak als fietser betrokken zijn bij een ongeval. Het risico is buiten de bebouwde kom even groot als binnen de bebouwde kom;

Schoolgaande kinderen van 4 tot 11 jaar zijn de meest onervaren, en tegelijkertijd de meest kwetsbare verkeersdeelnemers. Ondanks dit gegeven zijn de ongevallencijfers binnen deze categorie laag in de gemeente Achtkarspelen. Een logische verklaring hiervoor is dat deze groep zich minder vaak verplaatst dan andere leeftijdsgroepen. Daarnaast zijn gebieden rondom de meeste scholen in de gemeente veelal ingericht als schoolzones in de afgelopen jaren. Hiermee wordt de automobilist erop geattendeerd dat er kinderen in het gebied aanwezig zijn en plots de weg over kunnen steken. Het is zaak om te onderzoeken rondom welke scholen dit nog niet het geval is, en ook deze gebieden in te richten als schoolzone.

Verder moet er aandacht besteed worden aan een herkenbare weginrichting. Kinderen hebben immers weinig ervaring in het verkeer. Ze moeten daarom zoveel mogelijk begeleid worden. Zowel door de ouder, maar ook door de weginrichting. Vanwege de kwetsbaarheid van kinderen, moet er een zo laag mogelijke snelheid van het verkeer afgedwongen worden. Dit verkleint de kans op ongevallen en de ernst van een mogelijk ongeval. Hier wordt verder op ingegaan onder het kopje: 'Veilige snelheden | Erftoegangswegen bibeko (30 km/u).

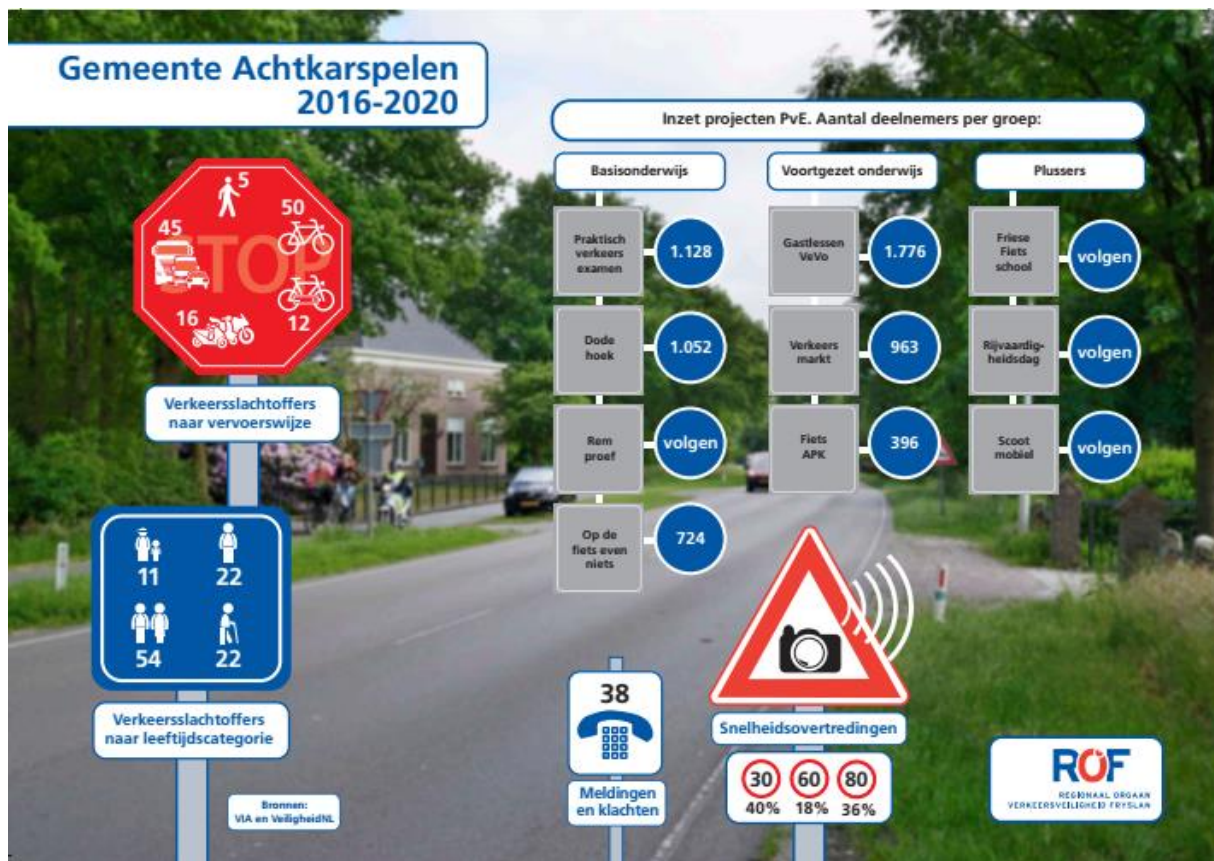
Vanaf het moment dat kinderen van de basisschool naar de middelbare school gaan, zien de verplaatsingen voor veel kinderen er heel anders uit. In de meeste gevallen is de middelbare school verder van de woning verwijderd dan de basisschool. Kinderen die anders te voet naar school gingen, moeten dan ineens gebruik maken van de fiets. Of kinderen die voorheen vrijwel nooit buiten de bebouwde kom fietsten, moeten dat vanaf dat moment ineens wel. Ongevallencijfers bevestigen dat 12 tot 15-jarigen relatief vaak als fietser betrokken zijn bij een ongeval. Voor deze leeftijdscategorie is dus een veilige fietsinfrastructuur van groot belang. Om dit belang mee te laten wegen, worden de drukst bereden fietsroutes richting middelbare scholen zwaarder gewogen ten aanzien van verkeersveiligheid.

Onervaren verkeersdeelnemers | Beginnende bestuurders

Uit de risicoanalyse is gebleken dat:

- 16 tot 17-jarigen relatief vaak als bromfietser betrokken zijn bij een ongeval. Het risico is buiten de bebouwde kom even groot als binnen de bebouwde kom;
- 18 tot 24-jarigen relatief vaak betrokken zijn bij ongevallen op 60 km-wegen en dat de personenauto hierbij de meest betrokken vervoerswijze is;

16 tot 17-jarigen en 18 tot 24-jarigen kunnen ook tot de groep gerekend worden waarbij het menselijk brein nog niet volledig ontwikkeld is. Dit zorgt ervoor dat men nog niet goed de consequenties van bepaalde handelingen in het verkeer inziet. Voor deze leeftijdsgroepen geldt dat verkeerseducatie zeer belangrijk is. Om onervaren verkeersdeelnemers meer kennis bij te brengen over het verkeer is de gemeente Achtkarspelen actief bezig op het gebied van verkeerseducatie. In samenwerking met verschillende instanties zoals Veilig Verkeer Nederland, Stichting Bevordering Verkeerseducatie, buurgemeenten en de Provincie Fryslân is er vanaf 2011 veel geïnvesteerd in verkeerseducatie voor jong en oud. In de periode van 2016-2020 worden de projecten hieronder weergegeven. Voor de periode van 2021-2025 is het project Permanente Verkeers Educatie weer verlengd en wordt per jaar gekeken hoe elke doelgroep het beste bereikt kan worden op basis van de cijfers die elk jaar beschikbaar komen.



Binnen deze maatregelenrichting zou de focus voor 16 tot 17-jarigen op het gebruik van bromfietsen gelegd moet worden en voor 18 tot 24-jarigen op de 60 km-wegen en de personenauto.

Kwetsbare verkeersdeelnemers | (E)-fietsers

Uit de risicoanalyse is gebleken dat:

- De kans op eenzijdige fietsongevallen het grootst is op (brom)fietspaden;
- De kans op ongevallen tussen fietsers en verschillende verkeersdeelnemers het grootst is op kruispunten en fietsoversteken;
- 60-plussers relatief vaak betrokken zijn bij ongevallen op 50 km-wegen en dat de bromfiets, fiets en e-bike relatief de meest betrokken vervoerswijzen zijn;

Zoals aangegeven is de opkomst van de e-bike ook merkbaar in de gemeente Achtkarspelen. Dit heeft tot gevolg dat snelheidsverschillen op (brom)fietspaden groter worden, waardoor fietsers nog kwetsbaarder worden. Daarom zijn voldoende brede fietspaden van groot belang voor bestuurders van e-bikes en voor fietsers. Daarnaast dienen berm en randen vergevingsgezind te zijn. Dit is onderdeel van de 'Vormtoets Fietspaden'.

Snelheidsverschillen in 30 km-zones worden juist kleiner. Dit vraagt om een hogere attentie bij automobilisten ten opzichte van e-bikes. Het verwachtingspatroon verandert namelijk qua naderingssnelheid. Dit is een gegeven waar de wegbeheerder weinig invloed op heeft. Het is tenminste belangrijk dat bestuurders van e-bikes tijdig zichtbaar zijn voor automobilisten. Wellicht dat dit onderdeel meegewogen kan worden in de vormtoets voor erftoegangswegen bubeko (30 km/u). Vooralsnog heeft onderzoek nog niet aangetoond dat e-bikes in 30 km-zones voor meer verkeersonveiligheid zorgen.

Tenslotte valt het op dat vaak ouderen betrokken zijn bij een ongeval met (brom)fietsen of e-bikes. Omdat de cijfers in de gemeente laag zijn, worden landelijke cijfers over dit onderwerp verder verdiept. Het SWOV heeft

onderzoek gedaan naar ongevallen met oudere fietsers en factoren die daarbij een rol spelen (Weijermars, 2020). Hieronder de voornaamste ongevalsfactoren bij oudere fietsers:

- Functieverlies (beperkt gezichtsveld, evenwichts- en coördinatieproblemen en hogere kwetsbaarheid)
- Fiets biedt weinig bescherming bij een ongeval (balansproblemen bij op- en afstappen, wegglijden of oneffenheden in de wegverharding)
- Ongevallen met motorvoertuigen (ontbreken van vrijliggende fietspaden of oversteken in twee etappes zijn vaak oorzaken van ongevallen bij het linksaf slaan op voorrangskruispunten)
- Eenzijdige ongevallen (oudere fietsers zijn vaker betrokken bij eenzijdige ongevallen dan jongeren)

De preventie van eenzijdige ongevallen werd eerder al toegelicht. Daarom wordt er verder ingegaan op ongevallen tussen fietsers en motorvoertuigen. Voor de gemeente Achtkarspelen geldt allereerst dat er duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen het mengen of scheiden van verschillende verkeersdeelnemers. Dit is in sommige gevallen namelijk nog onduidelijk. Bij het mengen van verkeer moet er een veilige snelheid van gemotoriseerd verkeer afgedwongen worden, terwijl bij het scheiden van verkeer fietsers de mogelijkheid moeten krijgen om de rijbaan in twee etappes over te steken. Vooral op wegen met een hoge intensiteit is dit van belang.

Om dit mee te nemen in een vervolgonderzoek wordt in de 'Vormtoets Erftoegangswegen Bubeko' gekeken naar de aanwezigheid van snelheidsremmers op kruispunten. Op voorrangskruispunten moet dus de oversteekbaarheid onderzocht worden. Dit valt onder de 'Vormtoets kruispunten'.

Kwetsbare verkeersdeelnemers | Ouderen

Uit de risicoanalyse is gebleken dat:

- 60-plussers relatief vaak betrokken zijn bij ongevallen op 50 km-wegen en dat de bromfiets, fiets en e-bike relatief de meest betrokken vervoerswijzen zijn;
- De ongevallencijfers op gebiedsontsluitingswegen bibeko (50 km/u) relatief hoog zijn;

Het verband tussen ouderen en de vervoerswijzen die daarbij het meest betrokken zijn bij ongevallen werd hiervoor al toegelicht. Daarom wordt er nu verder ingegaan op de wegcategorie waarop 60-plussers relatief vaak betrokken zijn bij ongevallen, namelijk; gebiedsontsluitingswegen bibeko (50 km/u). Kruispunten op deze wegen zijn vaak uitgevoerd als voorrangskruispunten. Eerder werd duidelijk dat fietsende ouderen vaak moeite hebben met de linksafslaande beweging op dit soort kruispunten. Dit zou een verklaring kunnen zijn voor het hoge aandeel in de ongevallencijfers. Daarnaast liggen er altijd vrijliggende fietspaden langs dit type wegen, wat dus ook een verklaring zou kunnen zijn gezien het aandeel in eenzijdige fietsongevallen.

Een ander kenmerk van deze wegcategorie is dat de verkeersintensiteit relatief hoog is. Dit vergt dus een hoger attentieniveau van de verkeersdeelnemer. Van ouderen is bekend dat ze over het algemeen minder snel kunnen reageren op onverwachte verkeerssituaties. Overstekend langzaam verkeer vormt daarbij een risico voor zowel de overstekende 60-plusser als de oudere automobilist.

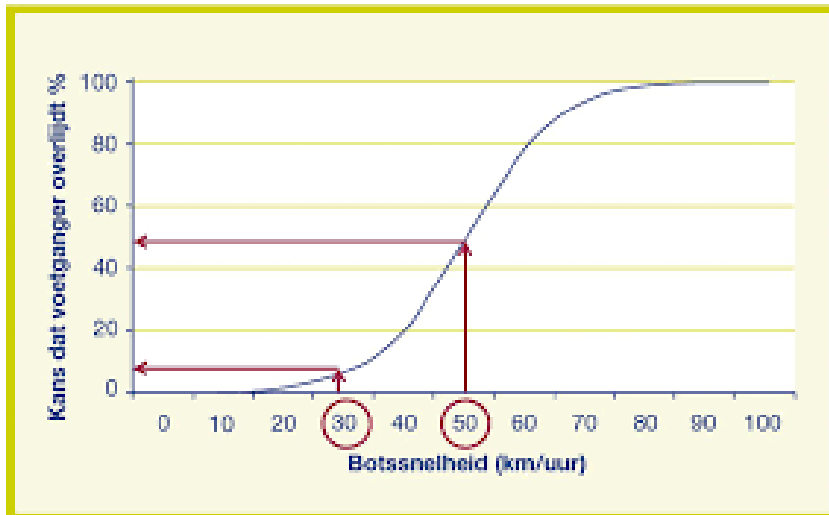
Daarom wordt er ook voor de wegcategorie gebiedsontsluitingsweg bibeko een vormtoets uitgevoerd, waarbij er aandacht moet zijn voor de attentie van overstekend langzaam verkeer.

Veilige snelheden | Erftoegangswegen bibeko (30 km/u)

Uit de risicoanalyse is gebleken dat:

- De categorie zware overtredingen (>10km/u) op basis van v85 het vaakst naar voren komen op erftoegangswegen bibeko (30 km/u) en erftoegangswegen bubeko (60 of 80 km/u);
- Deskundigen van de gemeente aangeven dat de erftoegangswegen bibeko (30 km/u) en erftoegangswegen bubeko (60 of 80 km/u) extra aandacht verdienen;
- Meldingen van bewoners het vaakst gaan over erftoegangswegen bibeko (30 km/u);

Eerder werd al kort toegelicht waarom er een lage snelheid van het verkeer in 30 km-zones afgedwongen moet worden. De volgende grafiek laat dit zien:



De grafiek is niet gebaseerd op kwetsbare verkeersdeelnemers, maar op een gemiddelde. Voor 4 tot 11-jarigen en 60-plussers is de kans dat men overlijdt dus over het algemeen nog groter bij een botsing met een motorvoertuig. Wat opvalt aan de Speedprofiles is dat het vooral wegen zijn met een relatief hoge intensiteit en met lange rechtstanden, waar er >10 km/u op basis van de V85 gereden wordt. Deze kenmerken worden daarom als belangrijke factor gezien in de 'Vormtoets Erftoegangswegen bibeko'.

Veilige snelheden | Erftoegangswegen bubeko (60 en 80 km/u)

Uit de risicoanalyse is gebleken dat:

- Wegen buiten de bebouwde kom (60 en 80 km/u) het vaakst naar voren komen in de CROSS-methodiek;
- De categorie zware overtredingen (>10km/u) op basis van v85 het vaakst naar voren komen op erftoegangswegen bibeko (30 km/u) en erftoegangswegen bubeko (60 of 80 km/u);
- Deskundigen van de gemeente aangeven dat de erftoegangswegen bibeko (30 km/u) en erftoegangswegen bubeko (60 of 80 km/u) extra aandacht verdienen;

Het wegennet van de gemeente Achtkarspelen bestaat, op 30 km-wegen na, voor het grootste gedeelte uit erftoegangswegen bubeko (60 en 80 km/u). Hierin wordt er onderscheid gemaakt tussen wegen met een ontsluitende functie en wegen met een erftoegangsfunctie. Echter, dit onderscheid is niet zichtbaar in de weginrichting. Het aanpassen van de inrichting op de functie staat aan de basis van een veilige weg met veilige snelheden.

Daarnaast zijn de erftoegangswegen bubeko vaak langgerekte wegen, met lange rechtstanden. Hierdoor komt de geloofwaardigheid van 60 km/u als snelheidslimiet in het gedrang. Ook in situaties waar fietsers niet op de rijbaan fietsen, is 60 km/u als snelheidslimiet een stuk minder geloofwaardig.

Dit terwijl er ook nog erftoegangswegen in de gemeente zijn waar fietsers wél de rijbaan delen met het autoverkeer, maar de snelheidslimiet nog 80 km/u is. Voor fietsers is dit geen veilige snelheid, en voor automobilisten ook niet gezien de functie van de weg.

Om deze redenen wordt er een vormtoets opgezet waarin er onderscheid gemaakt wordt tussen erftoegangswegen met een ontsluitende functie en een erftoegangsfunctie. De inrichting zal hierop aangepast moeten worden. Hiermee kan ook de uitvoering van kruispunten verduidelijkt worden. In de vormtoets moet ook duidelijk worden in hoeverre de snelheidslimiet geloofwaardig is. Tenslotte zal voor de 80 km-wegen bepaald moeten worden in hoeverre deze limiet veilig is, of dat deze wegen afgewaardeerd moeten worden naar 60 km/u.

Knelpuntenonderzoek

De oorzaken van de verschillende risico's zijn in deze risicoanalyse zoveel mogelijk in beeld gebracht. Door middel van vormtoetsen worden de verschillende risico's beoordeeld. Onderstaande onderzoeken worden uitgevoerd om tot een uitvoeringsprogramma met prioritering te komen:

- Veilige Wegen - Vormtoets ETW bubeko (focus op veilige inrichting: obstakelafstand, openbare verlichting, hellingen taluds en vergevingsgezinde bermen)
- Vormtoets fietspaden (focus op verschil in snelheid en drukke schoolfietsroutes)
- Vormtoets kruispunten (focus op herkenbare kruispuntuitvoering (mengen of scheiden), snelheidsremmers bij mengen en oversteken in twee etappes bij scheiden)
- Schoolzones rondom scholen
- Verkeerseducatie voor 16 tot 17-jarigen (focus op bromfiets)
- Verkeerseducatie voor 18 tot 24-jarigen (focus op personenauto en 60 km-wegen)
- Vormtoets GOW bibeko (focus op overstekend langzaam verkeer)
- Vormtoets ETW bibeko (focus op hoge intensiteiten en lange rechtstanden)
- Vormtoets ETW bubeko 80 km/u (veilige snelheid)
- Veilige Snelheden - Vormtoets ETW bubeko 60 km/u (focus op herkenbare inrichting en geloofwaardigheid)

6. Begrippenlijst

Begrip	Definitie
Bibeko	Binnen de bebouwde kom
Bubeko	Buiten de bebouwde kom
Gebiedsontsluitingsweg	Wegcategorie die wegen met een verblijfsfunctie (erftoegangswegen) verbindt met wegen met een stroomfunctie (stroomwegen).
Erftoegangsweg	Wegcategorie waarbij de verblijfsfunctie centraal staat.
SPI	Indicatoren waarmee de veiligheidsrisico's in het verkeerssysteem geïdentificeerd kunnen worden.
V85	85% van het verkeer rijdt niet harder dan deze xx km/uur.
Intensiteit	Het aantal motorvoertuigen dat binnen een bepaald tijdsbestek een weg passeert.
Eenzijdig ongeval	Ongeval waarbij maximaal 1 persoon bij betrokken is.

7. Bronnenlijst

<https://www.kennisnetwerkspv.nl/Aan-de-slag/Meetinstrumenten>

<https://www.kennisnetwerkspv.nl/Risicoaanpak>

<https://www.swov.nl/publicatie/prestatie-indicatoren-voor-verkeersveiligheid-spis>

<https://kennisnetwerkspv.nl/Nieuws/Wanneer-zijn-wegen-en-fietspaden-voldoende-veilig>

https://www.bliq.report/nl-NL/NLD/2021_06/1_1607#53.2075/6.1277/11.0066

<https://www.via.software/>

Bijlage B: Overzicht heatmaps enquêtes

Hierna zijn de heatmaps aangegeven als resultaten uit de enquête.

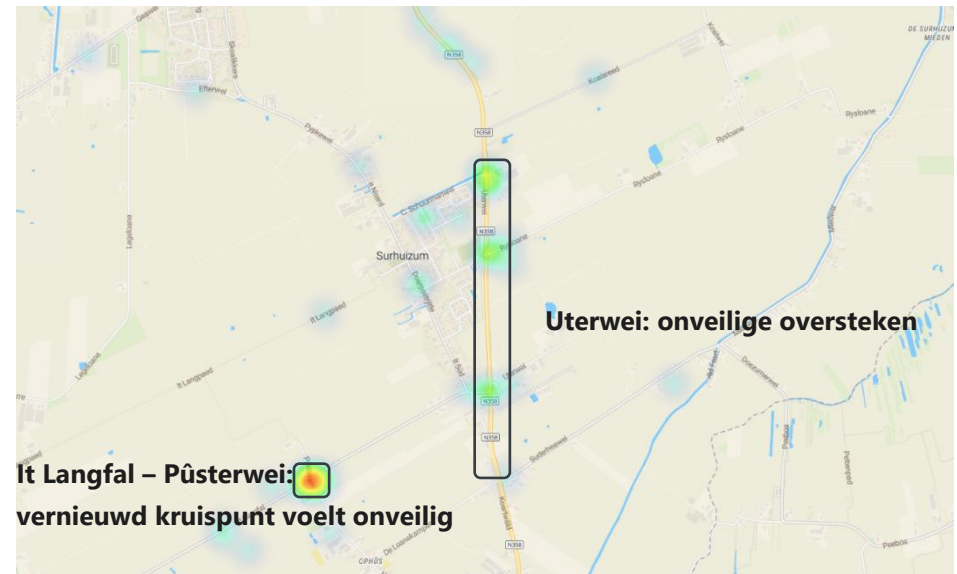
VERBETERPUNTEN BUITENPOST:



VERBETERPUNTEN TWIJZELERHEIDE, TWIJZEL EN KOOTSTERTILLE:



VERBETERPUNTEN SURHUIZUM:



VERBETERPUNTEN SURHUISTERVEEN:



VERBETERPUNTEN HARKEMA:



Bijlage C: Knelpuntenlijst

Aandachtspunten vanuit inwoners¹

Kern	Locatie	Knelpunt/Wens	Veiligheid	Leefbaarheid	Bereikbaarheid	Duurzaamheid	Oplossingsrichting (optioneel)	Maatregel	Wegbeheerder
Twijzelerheide	Bjirkewei tussen De Elzen en Wyldekamp	Het parkeren wordt ervaren als hinderlijk en zorgt voor onveilige situaties.						Samen met dorpsbelang kijken naar oplossingsrichtingen en inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving.	Gemeente
Twijzel	Optwizel - Mounewei	Gevaarlijke oversteekplaats voor fietsers en voetgangers tijdens de spitstijden, door de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer en het ontbreken van verkeersborden of een voetgangersoversteekplaats.						In overleg met gemeente over mogelijke verbetermaatregelen.	Provincie en gemeente
Buitenpost	Jeltingalaan	Een drukke straat met gemengd verkeer en geparkeerde auto's zorgt voor een rommelige en vervelende ervaring voor alle verkeersdeelnemers.						Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving.	Gemeente
Buitenpost	Voorstraat - Stationsstraat - Kuipersweg	Een onveilig kruispunt voor fietsers, voetgangers en overig verkeer. Waar het lastig is om andere auto's aan te zien komen. Het verkeer komt van alle kanten aangereden.						Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving.	Gemeente
Buitenpost	Kuipersweg t.h.v. Zwembad de Kûpe	Fietsers die vanaf het zwembad komen, krijgen hier meestal geen voorrang. De situatie is onduidelijk. Ook zijn er veel hardrijders op de Kuipersweg. Vrachtwagen rijdt snel over drempels en zorgt voor overlast, zoals trillingen in huis.						Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving.	Gemeente
Buitenpost	Eringalaan bij CBS De Lichtbron	Er worden hoge snelheden ervaren en het is onoverzichtelijk voor fietsers (door hoge begroeiing). Ook is het druk veel verkeer i.v.m. school.						Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving. Samen met school ook ouders benaderen om in te zetten op meer fietsgebruik van en naar school.	Gemeente
Augustinusga	Izermieden - N358	Afslag bevindt zich te dicht op de brug.						In overleg met de provincie om mogelijke maatregelen te treffen.	Provincie
Surhuizum	N358 nabij Koaisreed	Hinder door langzaam rijdend landbouwverkeer. Vanaf de rotonde Opende tot ver na Blauforlaet zijn er geen landbouwpasseerstroken. Bereikbaarheid Buitenpost - A7 kan beter: onnodige hinder.						In overleg met de provincie over nadere verbetermaatregelen.	Provincie
Surhuizum	N358 - Rysloane	Onveilige situatie wat betreft de fietsoversteek over de N358.						De provincie gaat een fietstunnel realiseren ter hoogte van de Rysloane	Provincie
Surhuizum	N358 - It Langfal	Vanaf It Langfal richting Buitenpost is er een onoverzichtelijk punt. Weggebruikers moeten ver naar voren rijden om te kunnen zien of er iets van rechts aan komt. Door drukte duurt het lang voordat er opgereden kan worden.						Op deze locatie is inmiddels een ovonde gepland.	Provincie
Surhuizum	Pûsterwei - It Langfal	Sinds de verandering van het kruispunt is het zicht op het kruispunt verslechterd (met name vanuit de Pûs). Het is onoverzichtelijk, fietsers kunnen met die verhoging geen kant op of uitwijken.						Situatie is pas kortgeleden aangepast. De komende periode nader monitoren.	Gemeente
Surhuizum	It Langfal - Turfloane	Het kruispunt is 'scheef' aangelegd waardoor men ver moet oprijden om goed zicht te hebben. Hierdoor staat men halverwege het kruispunt.						Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving.	Gemeente
Surhuizum	Koartwâld fietspad	Verlichting ontbreekt.						Deze fietsverbinding wordt nader geoptimaliseerd met onder andere belijning als onderdeel van het F-wegennet.	Gemeente
Surhuisterveen	Groningerstraat - Molenweg	De opstelkans is onduidelijk.						Situatie is onlangs aangepast. Eerst geen infrastructurele aanpassingen.	Gemeente
Surhuisterveen	Groningerstraat - N358	Voor fietsers is het lastig om op drukke tijden over te steken op de rotonde. Sommige automobilisten geven voorrang uit goede wil, maar dit gaat niet altijd goed.					Vorrang voor fietsers op de rotonde.	In overleg met de provincie over middensteunpunt aan de noordzijde van de rotonde.	Provincie en gemeente

¹ Alleen de frequente opmerkingen op wegen/kruispunten zijn meegenomen (3 opmerkingen of meer). Opmerkingen die zeer vaak zijn gemaakt zijn gearceerd.

Kern	Locatie	Knelpunt/Wens	Veiligheid	Leefbaarheid	Bereikbaarheid	Duurzaamheid	Oplossingsrichting (optioneel)	Maatregel	Wegbeheerder
Surhuisterveen	Gedempte Vaart - Jan Binneslaan	Onhandige samenkomst van wegen waarbij niet duidelijk is wat rechtdoor en de bocht om is en wie hier voorrang heeft. Hierdoor ontstaan onveilige situaties. Ook voor de fiets is het onveilig door het abrupt ophouden van de fietsstroken.						Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving	Gemeente
Surhuisterveen	Gedempte Vaart - Vierhuisterweg	Voor fietsers een niet logische rotonde, waarbij richting het centrum niet duidelijk is hoe je moet fietsen en het oversteken gevaarlijk maakt						Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving	Gemeente
Surhuisterveen	N358 ten zuiden van Surhuisterveen buiten de bebouwde kom	Geregeld (bijna) ongelukken door afslaand verkeer.						In het kader van maatregelen aan de Skieding wordt de doorstroming verbeterd.	Provincie
Harkema	Reitsmastrjitte - N369	Gevaarlijke oversteek, aangezien doorgaand verkeer 80 km/h mag rijden, zeker tijdens spits. Met name voor fietsers zorgt de korte afstand tussen deze twee kruispunten voor een onoverzichtelijke en onveilige situatie.						In overleg met provincie over mogelijke verbetermaatregelen.	Provincie en gemeente
Kootstertille	Brug Hege Dyk	Verkeerslichten op de brug, waardoor bus en auto hier vaak vertraging oplopen.					Een nieuwe brug met genoeg ruimte of de brug verbreden en in twee richtingen maken.	Deze situatie wordt momenteel nader uitgewerkt door verschillende oplossingsrichtingen te onderzoeken.	Provincie
Kootstertille	Alde Dyk	Een vrijliggend fietspad, omdat de fietsers tussen de auto's blijven fietsen. Bij kruispunt Alde Dyk - Van Harinxmastrjitte is een aanpassing gedaan voor fietsers om veiliger over te kunnen steken, resultaat blijft achter. Kinderen moeten in deze situatie nog beter opletten.						De weg wordt opnieuw ingericht waarbij met maatregelen ingezet wordt op een lagere snelheid van het autoverkeer.	Gemeente
Kootstertille	Linthorst Homanloane t.h.v. Kânselarije	Er ontstaan onveilige situaties doordat automobilisten langs de weg parkeren. Oversteken is voor voetgangers onoverzichtelijk. Verkeer van/naar de Kânselarije moeten regelmatig omrijden doordat ze niet de ruimte hebben. Fietsers hebben weinig overzicht door geparkeerde auto's.						Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving.	Gemeente

Aandachtpunten vanuit belangengroepen

Kern	Locatie	Knelpunt/Wens	Veiligheid	Leefbaarheid	Bereikbaarheid	Duurzaamheid	Oplossingsrichting (optioneel)	Maatregelen mobiliteitsvisie	Wegbeheerder
Twijzel	N355 t.h.v. gereformeerde kerk	Onoverzichtelijke situatie voor fietsers en voetgangers						Samen met de provincie aanvullende maatregelen onderzoeken.	Provincie
Twijzel	N355 vanuit Twijzel naar Buitenpost	Goede busverbinding met Buitenpost/Kollum						Eind 2024 start een nieuwe concessie met een nieuwe vervoerder op basis van het opgestelde programma van eisen. De nieuwe dienstregeling is op dit moment nog niet bekend. Mocht het nodig zijn gaan we in overleg met de provincie over mogelijke oplossingsrichtingen. De gemeente is echter geen beheerder van de concessie.	Provincie
Twijzel	Mounewei	Beter maai- en snoeibeleid						Meenemen met beheer en onderhoud.	Gemeente
Buitenpost	Jeltingalaan	Te hoge snelheden en automobilisten verlenen geen voorrang. Hoge aantallen vrachtverkeer.						Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving. In overleg met dorpsbelang kleine verbetermaatregelen onderzoeken.	Gemeente
Buitenpost	Herbrandastraat	Hinderlijk parkeren en verkeersoverlast						Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving. In overleg met dorpsbelang kleine verbetermaatregelen onderzoeken.	Gemeente

Kern	Locatie	Knelpunt/Wens	Veiligheid	Leefbaarheid	Bereikbaarheid	Duurzaamheid	Oplossingsrichting (optioneel)	Maatregelen mobiliteitsvisie	Wegbeheerder
Augustinusga	Kolonelsdiep	Kolonelsdiep alleen toestaan voor bestemmingsverkeer						Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving. In overleg met dorpsbelang kleine verbetermaatregelen onderzoeken.	Gemeente
Surhuisterveen	Trochrinner - Nije Jirden	Te hoge snelheden en fietsers krijgen vaak geen voorrang.						Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving. In overleg met dorpsbelang kleine verbetermaatregelen onderzoeken.	Gemeente
Boelenslaan	Pieter Jellesstrjitte, Zijlstrastrjitte en Boelenswei	Verkeersoverlast (en onveilige situatie)						Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving. In overleg met dorpsbelang kleine verbetermaatregelen onderzoeken.	Gemeente
Drogeham	N369 - Skieppedrifte	Oversteek is niet overzichtelijk, levert gevaarlijke situaties op						In overleg met provincie over mogelijke verbetermaatregelen.	Provincie

Aandachtpunten vanuit landbouwverkeer

Kern	Locatie	Knelpunt/Wens	Veiligheid	Leefbaarheid	Bereikbaarheid	Duurzaamheid	Oplossingsrichting (optioneel)	Maatregelen mobiliteitsvisie	Wegbeheerder
Buitenpost	Bruggelaan (N358)	Bij gebruik van landbouwpasseerstrook laten automobilisten de tractoren er nauwelijks tussen. Na eindelijk invoegen ontstaan alsnog gevaarlijke inhaalacties. Ook staan er vaak mensen geparkeerd zoals vrachtwagens.						In overleg met provincie over mogelijke verbetermaatregelen.	Provincie
Gerkesklooster	Verlaatsterweg	Een tractor met mesttank is drie meter breed. Dit voertuig past bijna niet op de weg. Tractor kan net tussen obstakels door en ter hoogte van de scheepswerf is het bijna niet mogelijk om vrachtwagens te passeren.						In combinatie met gepland onderhoud mogelijke verbetermaatregelen doorvoeren.	Gemeente

Aandachtpunten vanuit scholieren

Kern	Locatie	Knelpunt/Wens	Veiligheid	Leefbaarheid	Bereikbaarheid	Duurzaamheid	Oplossingsrichting (optioneel)	Maatregelen mobiliteitsvisie	Wegbeheerder
Buitenpost	Voorstraat - Stationsstraat - Kuipersweg	Onveilige situatie en verkeersoverlast. Op gehele Kuipersweg onveilige situatie voor fietsverkeer.						Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving.	Gemeente
Surhuizum	N358 t.h.v. De Loanekampen	Gevaarlijke situatie voor oversteken. Te drukke route en langs de N358 weinig verlichting. Vooral in de wintermaanden een onveilig gevoel op de fiets.						Nadere uitwerking fietsroute langs de N358 als onderdeel van het F-wegennet	Provincie
Surhuisterveen	Lauwersweg	Combinatie vrachtverkeer en fietsers op de rijbaan, met hoge snelheidsverschillen.						Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving.	Gemeente
Surhuisterveen	Molenweg	Veel verkeer vanuit het centrum. Er wordt hard gereden door auto's, terwijl hier veel scholieren langs komen. Ter hoogte van Lauwersweg kan je auto's niet zien aankomen.						Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving. In overleg met dorpsbelang kleine verbetermaatregelen onderzoeken.	Gemeente
Surhuisterveen	Langelaan bij VO Surhuisterveen	Automobilisten houden geen rekening met scholieren bij de uitrit van parkeerterrein bij VO Surhuisterveen. Er wordt hinderlijk geparkeerd.						Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving. In overleg met dorpsbelang kleine verbetermaatregelen onderzoeken.	Gemeente
Surhuisterveen	Gedempte Vaart - Vierhuisterweg	De rotonde is aangepast, toch blijft het voor fietsers lastig en onveilig om over te steken vanwege de drukte. Het is niet duidelijk waar fietsers						Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving. In overleg met	Gemeente

Kern	Locatie	Knelpunt/Wens	Veiligheid	Leefbaarheid	Bereikbaarheid	Duurzaamheid	Oplossingsrichting (optioneel)	Maatregelen mobiliteitsvisie	Wegbeheerder
		moeten fietsen op de rotonde. Vrachtverkeer met aanhangers moeten ruime bochten nemen, waardoor fietsers moeten uitwijken.						dorpsbelang kleine verbetermaatregelen onderzoeken.	
Surhuisterveen	Gedempte Vaart nabij nr. 21	Onduidelijk voor fietsers waar ze moeten fietsen: pp de weg of op het voet-/fietspad. Fietspad houdt zomaar op.						Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving. In overleg met dorpsbelang kleine verbetermaatregelen onderzoeken.	Gemeente
Surhuisterveen	Vierhuisterweg ten zuiden van Inkelspul	Onoverzichtelijke situatie voor fietsers, die hier moeten oversteken naar het fietspad. Druk bereden route.						Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving. In overleg met dorpsbelang kleine verbetermaatregelen onderzoeken.	Gemeente
Surhuisterveen	Blauwhuisterweg - Boelenswei	Gemotoriseerd verkeer rijdt hier hard. Meerdere ongevallen met fietsers/voetgangers.						Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving. In overleg met dorpsbelang kleine verbetermaatregelen onderzoeken.	Gemeente
Harkema	Reitsmastrjitte - N369	Verkeer komt van alle kanten, waardoor het moeilijk is om over te steken.						Locatie wordt aangepast als maatregel	Provincie / Gemeente

Bijlage D: Overzicht parkeernormen

	Centrum	Schil	Rest bebouwde kom
Woningen			
Woning duur (> €300.000,-)	1,8 per woning	2,2 per woning	2,4 per woning
Woning midden (€150.000 – €350.000)	1,7 per woning	2,0 per woning	2,2 per woning
Woning goedkoop (<€150.000/huur)	1,6 per woning	1,7 per woning	1,9 per woning
Serviceflat/aanleunwoning	1,4 per woning	1,4 per woning	1,5 per woning
Detailhandel/Winkels			
Hoofdwinkelgebied	3,3 per 100 m² BVO	-	-
Supermarkt	4,0 per 100 m² BVO	5,2 per 100 m² BVO	6,2 per 100 m² BVO
Grootchalige detailhandel	-	7,3 per 100 m² BVO	7,4 per 100 m² BVO
Commerciële dienstverlening			
Kantoren met baliefunctie	2,5 per 100 m² BVO	3,0 per 100 m² BVO	3,6 per 100 m² BVO
Kantoren zonder baliefunctie	1,9 per 100 m² BVO	2,4 per 100 m² BVO	2,6 per 100 m² BVO
Horeca			
Café/bar/discotheek/cafetaria	6,0 per 100 m² BVO	6,0 per 100 m² BVO	7,0 per 100 m² BVO
Restaurant	11,0 per 100 m² BVO	11,0 per 100 m² BVO	15,0 per 100 m² BVO
Cultuur e.d.			
Museum/bibliotheek	0,5 per 100 m² BVO	0,8 per 100 m² BVO	1,2 per 100 m² BVO
Cultureel centrum/wijkgebouw	3,4 per 100 m² BVO	3,4 per 100 m² BVO	4,1 per 100 m² BVO
Arts/maatschap/kruisgebouw/therapeut	2,3 per behandelkamer	2,8 per behandelkamer	3,3 per behandelkamer
Religiegebouw	0,2 per 100 m² BVO	0,2 per 100 m² BVO	0,2 per 100 m² BVO
Sport			
Sporthal	1,6 per 100 m² BVO	2,2 per 100 m² BVO	2,9 per 100 m² BVO
Sportveld	20,0 per 100 m² BVO	20,0 per 100 m² BVO	20,0 per 100 m² BVO
Sportschool	1,4 per 100 m² BVO	3,4 per 100 m² BVO	4,8 per 100 m² BVO
Tennisbanen	0,3 per 100 m² BVO	0,4 per 100 m² BVO	0,5 per 100 m² BVO
Zwembaden	-	10,7 per 100 m² bassin	1,5 per 100 m² bassin
School			
Voorbereidend beroepsonderwijs	3,7 per 100 lln.	4,6 per 100 lln.	4,9 per 100 lln.
Basisonderwijs	0,8 per leslokaal	0,8 per leslokaal	0,8 per leslokaal
Crèche/peuterspeelzaal/kinderdagverblijf	1,0 per 100 m² BVO	1,2 per 100 m² BVO	1,4 per 100 m² BVO

De parkeernormen zijn ontleend aan publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren van het CROW. Daarbij is voor de gemeente Achtkarspelen uitgegaan van de stedelijkheidsgraad 'niet stedelijk'.

Overzicht aanwezigheidspercentages

Functie	Werkdag (in %)					Zaterdag (in %)		Zondag (in %)
	Overdag	Middag	Avond	Koop- avond	Werkdag- nacht	Middag	Avond	Middag
Woningen - bewoners	50	50	90	80	100	60	80	70
Woningen – bezoekers	10	20	80	70	0	60	100	70
Detailhandel	30	60	10	75	0	100	0	0
Kantoor/ bedrijven	100	100	5	5	0	0	0	0
Commerciële dienstverlening	100	100	5	75	0	0	0	0
Grootschalige detailhandel	30	60	70	80	0	100	0	0
Sociaal medisch	100	75	10	10	0	10	10	10
Supermarkt	30	60	40	80	0	100	40	0
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0	0
Avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0	0
Bioscoop/ theater/podium	5	25	90	90	0	40	100	40
Verpleeg-/verzorgings-tehuis.	50	50	100	100	25	100	100	100
Ziekenhuis-patiënten (incl. bezoekers)	60	100	60	60	5	60	60	60
Ziekenhuis medewerkers	75	100	40	40	25	40	40	40
Sport (binnen)	50	50	100	100	0	100	100	75
Sport (buiten)	25	25	50	50	0	100	25	100

De manier waarop het aanbod aan parkeerplaatsen op eigen terrein bij de functie wonen wordt bepaald, is verschillend. Dit is afhankelijk van de vraag of een garage, oprit of carport als volwaardige of als halve parkeerplaats meetelt. Onderstaande tabel beschrijft de rekenfactor voor de bepaling van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein.

Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen woningen in relatie tot 'eigen' terrein

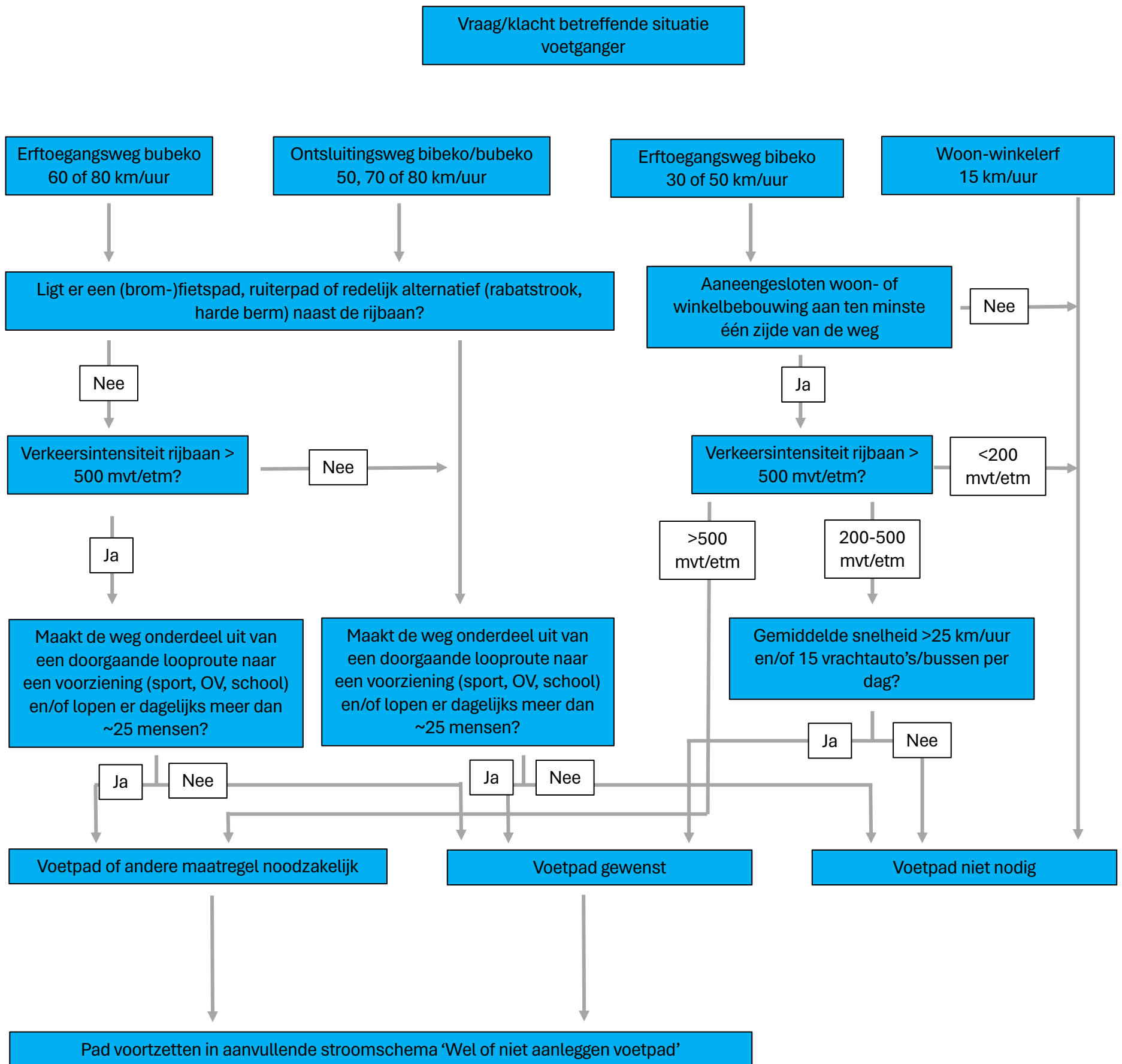
Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekenings- aantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit min. 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit min. 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	Oprit min. 5,0 meter diep.
Garage met lange oprit	3	1,3	
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit min 4,5 meter breed

In een woonwijk met veel garages met dubbele opritten zijn in theorie voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. In de praktijk zal blijken dat een groot gedeelte van het theoretische aanbod niet wordt gebruikt. De hiervoor genoemde cijfers zijn gebaseerd op de CROW-publicatie 182 'Parkeerkencijfers'. Regelmatig verschijnen nieuwe publicaties met de meest actuele kencijfers.

Bijlage E: Stroomschema voetpaden

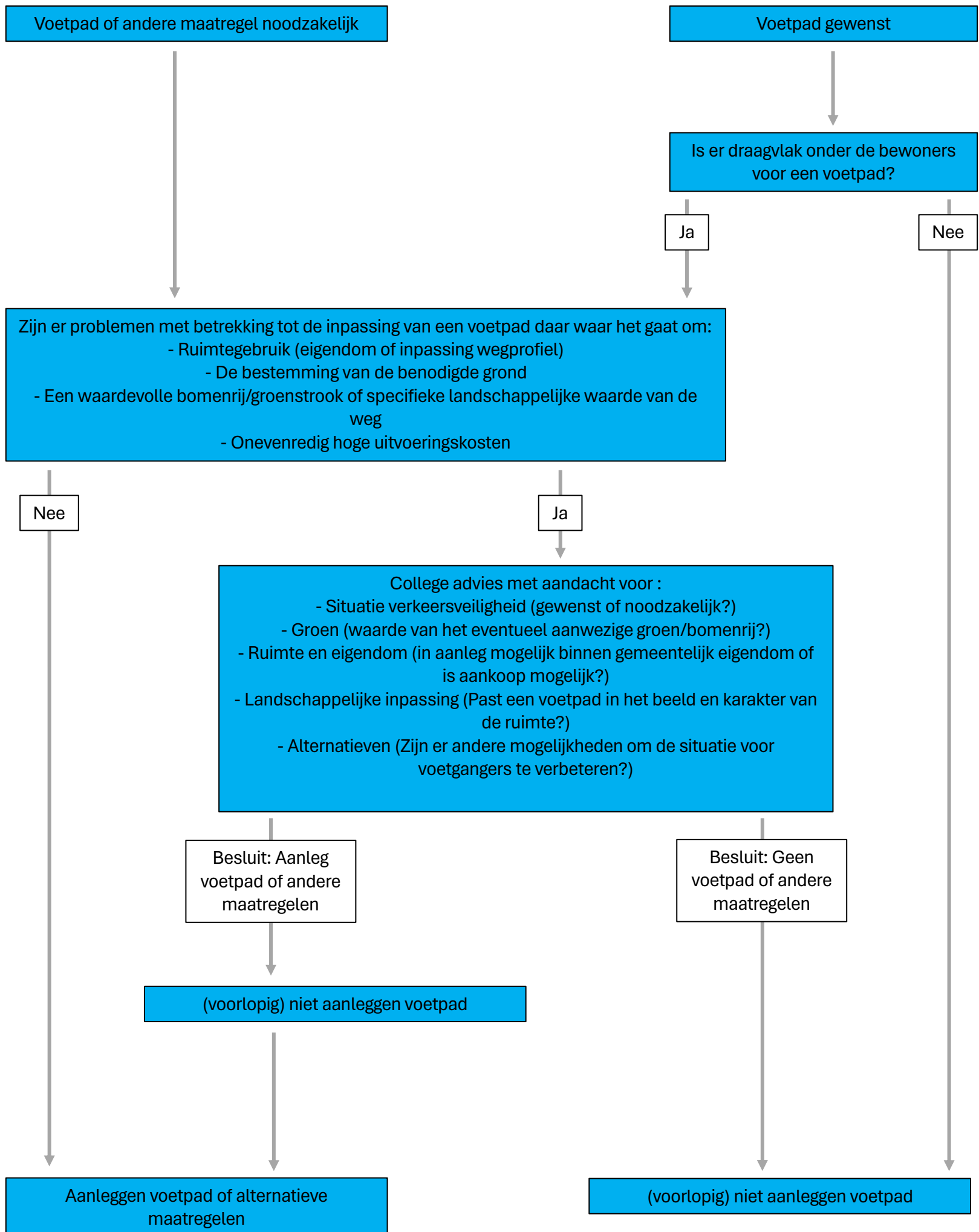
Stroomschema Voetpaden

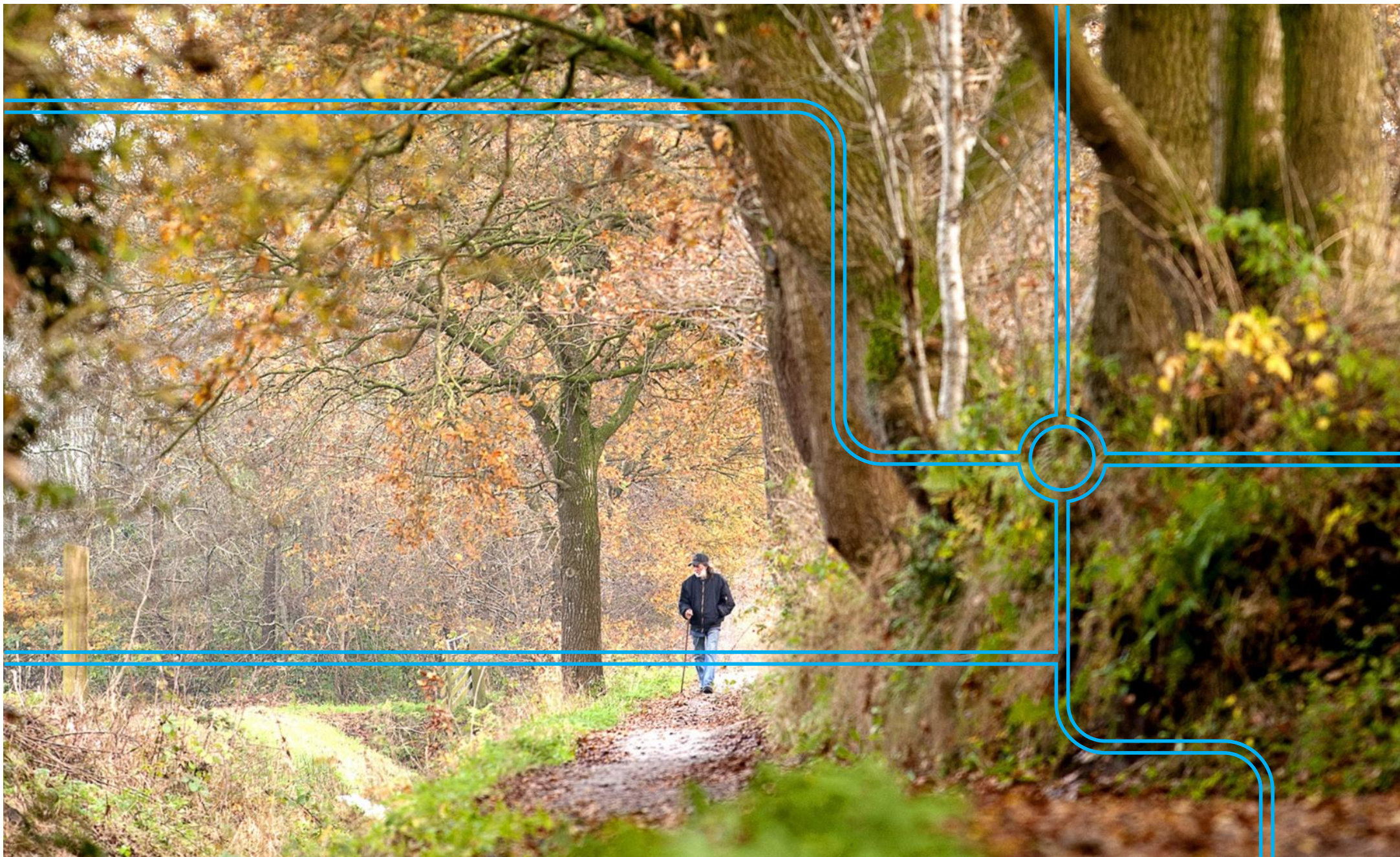
Wel of niet aanleggen voetpad



Stroomschema Voetpaden

Noodzakelijk, gewenst of niet nodig





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