

Gemeentelijk Verkeer- en VervoerPlan Dongeradeel

Beleidsdeel





Agendapunt: 14
No. 35/12

Raad d.d.	26 APR. 2012	nr.
Bestemming:	Conform	
in afstemming met:	Oopenbare Werken	

Dokkum, 6 maart 2012

ONDERWERP:
Vaststellen Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan (GVVP)

SAMENVATTING:

In de Planwet Verkeer en Vervoer is opgenomen dat de gemeente zorg moet dragen voor een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeer en vervoer. In februari 2010 is het (ontwerp-)GVVP besproken in de raadscommissie Grondgebied en is het daarna voorgelegd aan de provincie Fryslân. De reacties hieruit voortgekomen zijn verwerkt in het Ontwerp-GVVP. Op donderdag 14 juli 2011 heeft de gemeenteraad het (ontwerp) Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) vrijgegeven voor inspraak, volgens afdeling 3.4. van de Algemene wet Bestuursrecht. Het Ontwerp-GVVP heeft vervolgens zes weken ter inzage gelegen. Tijdens de inspraaktermijn (25 augustus 2011 – 3 oktober 2011) zijn er 15 reacties binnengekomen. Deze reacties zijn weergegeven in de Reactienota en voorzien van uitleg in hoeverre de reacties zijn meegenomen in het definitieve GVVP. Het document ligt nu op tafel voor een definitieve vaststelling.

Aan de gemeenteraad,

INHOUDELIJKE TOELICHTING

In de Planwet Verkeer en Vervoer is opgenomen dat de gemeente zorg moet dragen voor een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeer- en vervoerbeleid. In het GVVP wordt het verkeer- en vervoerbeleid voor de gemeente Dongeradeel beschreven. Het beleid is erop gericht om zowel de bereikbaarheid, verkeersveiligheid als leefbaarheid binnen de gemeente Dongeradeel zoveel mogelijk te waarborgen. De gemeente zet in op een verkeerssysteem dat logisch, begrijpelijk en toekomstvast is.

Het GVVP bestaat uit een:

Beleidsdeel

Het doel van het Beleidsdeel is het vastleggen van de beleidsuitgangspunten voor het verkeer en vervoer in de gemeente Dongeradeel voor de komende jaren, dat aansluit bij de (ruimtelijke) ambities die de gemeente heeft. Deze ambities kunnen al een verwezenlijkt worden in samenwerking met diverse partijen, zoals provincie, omliggende gemeentes, politie, dorpsbelangen, belangenorganisaties en de inwoners van Dongeradeel. Het GVVP is daarmee de handreiking bij de te voeren discussies op het gebied van verkeer en vervoer, die zich de komende jaren voordoen. De horizon ligt daarbij op het jaar 2020. Het stippeelt de te varen koers uit.

1. Inhoudsopgave

1. Inhoudsopgave	2
2. Inleiding	5
2.1. Waarom een GVVP	5
2.2. Doel van het GVVP	5
3. Uitgangspunten beleid	6
3.1. Rijksbeleid	6
3.2. Provinciaal beleid	7
3.3. Gemeentelijk beleid	8
4. Het verkeer- en vervoerbeleid tot 2020	9
4.1. Hoofdpijnen van het beleid	9
4.1.1. Goede bereikbaarheid van de gemeente Dongeradeel	9
4.1.2. Goed fietsnetwerk en voldoende fietsparkeervoorzieningen	9
4.1.3. Verdere verbetering kwaliteitsniveau openbaar vervoer	9
4.1.4. Terugdringen verkeersonveiligheid	9
5. Stand van zaken Duurzaam Veilig in Dongeradeel	10
5.1. Evaluatie Uitvoeringsprogramma Duurzaam Veilig 1999	10
5.2. Evaluatie en inventarisatie met dorpsbelangen	10
5.2.1. Overige verkeerszaken	12
6. Bereikbaarheid	13
6.1. Huidige situatie	13
6.2. Openbaar vervoer	16
6.2.1. Toegankelijke haltes	17
6.3. Landbouwverkeer	18
6.4. Vervoer over water	19
6.4.1. Beroepsvaarwegennetwerk	20
6.4.2. Recreatief vaarwegennet	20
7. Verkeersveiligheid	21
7.1. Objectieve verkeersveiligheid	21
7.2. Subjectieve verkeersonveiligheid	23
8. Wegcategorisering	26
8.1. Duurzaam Veilig	26
8.2. Indeling wegennet	27
8.2.1. Buiten de bebouwde kom	29
8.2.2. Binnen de bebouwde kom.	31
8.3. Inrichting	32

9. Educatie, voorlichting en handhaving	33
9.1. Educatie	33
9.2. Voorlichting	34
9.3. Handhaving	34
10. Fietsverkeer	36
10.1. Fietsnetwerk	36
10.1.1 Inrichting fietssnelwegen en hoofdfietsroutes	36
10.1.2 Overige fietsverbindingen	37
10.1.3 Toeristische fietsroutes	39
10.2. Oversteekbaarheid	39
10.3. Fietsparkeervoorzieningen	40
11. Voetgangers, verkeersdeelnemers met een functiebeperking	41
12. Parkeren	42
12.1. Inleiding	42
12.1.1. Binnenstad	42
12.1.2. Kernen en woonwijken	43
12.1.3. Parkeren grote voertuigen	43
12.1.4. Bedrijventerreinen	43
12.1.5. Parkeertoets voor bouwplannen en ontwikkelingen	44
13. Milieu	45
13.1. Luchtkwaliteit	45
13.2. Geluid	45
13.3. Route gevaarlijke stoffen	46
14. Schoolomgeving	47
15. Vervolgtraject	48
Bijlage 1: Specificaties Nota Mobiliteit	49
Bijlage 2: Provinciaal beleid, PVVP Fryslân (2006)	51
Bijlage 3a: Totaal ongevallen en slachtoffers (periode 2006 – 2010)	52
Bijlage 3b: Totaal ongevallen en slachtoffers (periode 2006 – 2010)	53
	53

2. Inleiding

2.1. Waarom een GVVP

In dit gemeentelijk verkeer- en vervoerplan (GVVP) is het integrale verkeers- en vervoersbeleid voor de komende jaren beschreven. Dit GVVP is de opvolger van het “Uitvoeringsprogramma Duurzaam Veilig”, die stamt uit 1999 en daarmee niet meer volledig actueel is. Verder hebben zich de afgelopen jaren in Dongeradeel diverse (ruimtelijke) ontwikkelingen voorgedaan die van invloed zijn geweest op de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Nog een reden om een GVVP op te stellen is dat de provincie Fryslân in 2006 een provinciaal verkeer- en vervoerplan heeft vastgesteld. Gemeenten hebben de verplichting om hun beleid hier op af te stemmen. Tijdens het besluitvormingsproces van dit GVVP heeft er een herziening plaatsgevonden van het PVVP 2006. Een aantal zaken van deze herziening zijn doorvertaald in het voorliggende GVVP.

2.2. Doel van het GVVP

Een actueel en integraal verkeers- en vervoerplan is zowel voor de gemeente als ook voor haar inwoners en bezoekers van belang. Uit het oogpunt van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid moet gestreefd worden naar een optimale inrichting van het gemeentelijk wegennet. Het GVVP is daarmee ‘aanjager’ voor het verkeerskundige belang.

Het doel van het GVVP is het vastleggen van de beleidsuitgangspunten voor het verkeer en vervoer in de gemeente Dongeradeel voor de komende jaren, dat aansluit bij de (ruimtelijke) ambities die de gemeente heeft. Deze ambities kunnen alleen verwezenlijkt worden in samenwerking met diverse partijen, zoals provincie, omliggende gemeentes, politie, dorpsbelangen, belangenorganisaties en de inwoners van Dongeradeel. Uitgangspunt voor dit GVVP is een vooruitblik met concrete acties, maar geeft ook een doorkijk voor de periode tot en met 2020.

Om uitvoering te geven aan deze uitgangspunten is ook een Maatregelenplan opgesteld.

3. Uitgangspunten beleid

3.1. Rijksbeleid

Om Nederland in beweging te houden is in 2004 een nationaal verkeer- en vervoerplan voor de periode tot 2020 gepresenteerd: de Nota Mobiliteit. In de Nota Mobiliteit heeft de rijksoverheid het gewenste verkeer- en vervoerbeleid tot 2020 beschreven. In deze nota staan, behalve een algemene visie op verkeer en vervoer, ook voorstellen om het wegverkeer, het openbaar vervoer, de luchtvaart en de scheepvaart zodanig te organiseren dat in 2020 95% van de reizigers op tijd zijn of haar bestemming bereikt. De Nota Mobiliteit is een uitwerking van de Nota Ruimte. De Nota Ruimte beschrijft de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en hoe deze kan bijdragen aan een sterke economie en een veilige en leefbare samenleving. De Nota Mobiliteit en de Nota Ruimte worden binnenkort vervangen door de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

Het motto van de Nota Mobiliteit is: “van deur tot deur, betrouwbaar, veilig en schoon”. Uitgangspunt van de Nota Mobiliteit is dat een goed functionerend systeem voor het vervoer van personen en goederen een essentiële voorwaarde is voor de economische ontwikkeling.

Het kabinet wil enerzijds de groei accommoderen en anderzijds zorgen voor een betrouwbare, vlotte en veilige mobiliteit binnen de (inter)nationale wettelijke en beleidsmatige kaders van veiligheid en leefomgeving.

De Nota Mobiliteit laat zien welke kwaliteit het Rijk kan bereiken in 2020. Versterking van de economische concurrentiepositie van Nederland heeft hierbij prioriteit. Het Rijk vraagt van de gemeenten een bijdrage te leveren aan de nationale doelen voor 2020 en een gemeentelijk beleid op te stellen conform de Planwet Verkeer en Vervoer. Volgens de Planwet Verkeer en Vervoer moet in een GVVP in ieder geval het volgende staan:

- de uitwerking van de essentiële onderdelen van het nationale verkeers- en vervoerplan en van het provinciale verkeers- en vervoerplan;
- de afstemming met andere beleidsterreinen, zoals ruimtelijke ordening, economie en milieu;
- de fasering, de prioriteitsstelling en een indicatie van de bekostiging;
- de termijn waarvoor het plan geldt.

De specificaties van de Nota Mobiliteit zijn weergegeven in Bijlage 1.

3.2. Provinciaal beleid

In 2006 is het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan (PVVP) vastgesteld. Het motto van het PVVP is Fryslân Feilich Foarút. De ambities van Fryslân op het gebied van verkeer en vervoer zijn tot 2020 vastgesteld. Het is “een realistisch investeringsprogramma voor wegen en vaarwegen, met een solide toekomstvisie voor het openbaar vervoer en een krachtig maatregelenpakket voor het fietsverkeer.” Het beleid in het PVVP 2006 is erop gericht om, tegen de groei van de mobiliteit in, de negatieve gevolgen voor mens en milieu terug te dringen. Dit geldt onder andere voor geluidhinder, versnippering en aantasting van het landschap en uitstoot van uitlaatgassen. In het plan zijn keuzes gemaakt die nodig zijn om de beleidsdoelen te halen. Vooral door de lagere financiële bijdrage van het Rijk zijn prioriteiten scherper gesteld. De infrastructuur wordt versterkt; tal van grote en kleine projecten komen tot uitvoering. Het openbaar vervoer wordt meer vraaggericht georganiseerd. Er is een nieuw fietsbeleid tot stand gekomen in nauw overleg met de gemeenten. Er heeft een heroriëntatie plaatsgevonden op de beroeps- en recreatieve vaarwegen. De veiligheid van het verkeer krijgt bredere aandacht, onder andere met permanente verkeerseducatie.

In de paragraaf “Essentiële onderdelen voor het gemeentelijk beleid” staan uitspraken, die een aanvulling vormen op de essentiële onderdelen uit de Nota Mobiliteit, die voor gemeenten van toepassing zijn voor het bereiken van de nationale en provinciale doelstellingen (zie bijlage 2). Er heeft een evaluatie van het PVVP plaatsgevonden in 2010. Op 15 december 2011 hebben Provinciale Staten hierover besloten. Zij hebben geconcludeerd dat het PVVP 2006 nog steeds een goed beleidskader is, maar dat dit op onderdelen aangepast moet worden. Provinciale Staten hebben daarvoor de richting aangegeven. Deze zaken zijn uitgewerkt in een Nota van Wijzigingen. Hierin zijn alleen de direct noodzakelijke wijzigingen opgenomen. Het gaat nadrukkelijk niet om een volledige actualisatie van de plantekst.

3.3. Gemeentelijk beleid

Een goede infrastructuur is onmisbaar voor de sociaal-economische ontwikkeling van de regio. Met de realisering van de Centrale As wordt een goede en verkeersveilige regionale verbinding tussen Dokkum en de N31, Leeuwarden - Drachten, een feit. Dit betekent concreet dat de reistijd van Dokkum naar Drachten of Leeuwarden aanzienlijk wordt verkort. Dit brengt ondernemers naar Dokkum, maar ook toeristen en nieuwe bewoners die met de komst van de Centrale As op kortere afstand elders in de regio hun werk vinden. Kortom, een belangrijke verbinding voor de ontwikkeling van de Regiostad Dokkum (Structuurvisie Bundelingsgebied Regiostad Dokkum).

Dokkum is in het Streekplan aangewezen als Regiostad en is daarmee een van de zes stedelijke centra die gezamenlijk het stedelijk netwerk Fryslân vormen. Zij wil deze belangrijke rol graag op zich nemen en deze met ambitie vervullen. De provincie zet in haar ruimtelijke visie voor Noordoost-Fryslân het benutten en versterken van de gebiedskwaliteiten als sociaaleconomische impuls voor de regio centraal. Met de komst van de Centrale As vindt de regio aansluiting op het nationale wegennet. De Regiostad Dokkum dient haar centrale positie te versterken. Vanwege de centrale positie in de regio is een betere wegaansluiting van Dokkum op de A7 van belang voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van heel Noordoost Fryslân. Daarnaast staat de gemeente Dongeradeel een vitaal en leefbaar platteland voor. Een belangrijke peiler vormt het ontwikkelen en uitbouwen van de recreatieve sector. Een goed voorbeeld hierin zijn de ontwikkelingen in Oostmahorn (Esonstad). Dergelijke ontwikkelingen zorgen voor extra verkeersbewegingen. Om deze doelstellingen te realiseren is een goede bereikbaarheid noodzakelijk met een robuust netwerk van wegen waarop de verkeersveiligheid gewaarborgd is.

In het Structuurplan Dongeradeel is de ruimtelijke visie voor de hele gemeente tot 2025 aangegeven. In het plan is onderscheid gemaakt tussen de kortere termijn (2000 - 2005) en de langere termijn (2005 - 2010). De volgende principes vormen de basis voor de visie:

- behouden en versterken van de hoge ruimtelijke kwaliteit;
- zorg dragen voor een vitaal en bruisend karakter;
- zorg dragen voor stevige economische dragers;
- bereiken van duurzaam en dynamisch evenwicht.

Het Structuurplan zet voor de toekomstige ontwikkeling van de bevolking en het wonen in Dongeradeel op een beleid gericht op versterking van de regiofunctie van Dokkum en het behoud van de leefbaarheid in de dorpen.

4. Het verkeer- en vervoerbeleid tot 2020

4.1. Hoofdpijnen van het beleid

4.1.1. Goede bereikbaarheid van de gemeente Dongeradeel

Een goede infrastructuur is onmisbaar voor de sociaal-economische ontwikkeling van de regio. Met de realisering van de Centrale As wordt een goede en verkeersveilige regionale verbinding tussen Dokkum en de N31, Leeuwarden - Drachten, een feit. Dit betekent concreet dat de reistijd van onze gemeente naar Drachten of Leeuwarden aanzienlijk wordt verkort. Dit brengt ondernemers naar de gemeente, maar ook toeristen en nieuwe bewoners die met de komst van de Centrale As op kortere afstand elders in de regio hun werk vinden. Kortom, een goede bereikbaarheid is van levensbelang voor onze gemeente. Ook bij de categorisering van wegen dient rekening gehouden te worden met een zo optimale bereikbaarheid in combinatie met een gewaarborgde verkeersveiligheid en leefbaarheid.

4.1.2. Goed fietsnetwerk en voldoende fietsparkeervoorzieningen

De gemeente Dongeradeel zet in op een goede fietsbereikbaarheid. De fiets is een milieuvriendelijk alternatief voor de auto en moet op met name de kortere afstanden als volwaardig alternatief gelden voor de auto. Fietsen is daarnaast nog gezond ook. Reden genoeg voor een goede fietsbereikbaarheid. Om deze goede bereikbaarheid te waarborgen, wordt ingezet op snelle, comfortabele en herkenbare fietsroutes binnen de gemeentegrenzen en naar omliggende gemeenten. Bij belangrijke bestemmingen, zoals de binnenstad van Dokkum wordt ingezet op voldoende gebruiksvriendelijke fietsparkeervoorzieningen.

4.1.3. Verdere verbetering kwaliteitsniveau openbaar vervoer

De gemeente vindt het belangrijk dat Dongeradeel goed ontsloten is en blijft met het openbaar vervoer. Naast het bieden van een alternatief voor het gebruik van de auto draagt het openbaar vervoer bij aan een leefbare gemeente. De gemeente zet in op een verdere verbetering van het kwaliteitsniveau van het openbaar vervoer, onder meer door middel van het verbeteren van de toegankelijkheid van bushaltes. Om dit te kunnen bewerkstelligen is samenwerking vereist met verschillende partijen, zoals de provincie.

4.1.4. Terugdringen verkeersonveiligheid

De gemeente Dongeradeel wil zich ervoor inzetten dat bewoners en bezoekers van Dongeradeel zich verkeersveilig binnen de gemeente kunnen verplaatsen. Een verkeersveilig gevoel draagt bij aan de leefbaarheid van Dongeradeel.

De gemeente wil de (ervaren) verkeersonveiligheid verder terugdringen door het aanpakken van knelpunten en door middel van een prominente rol voor verkeerseducatie, voorlichting en handhaving in samenwerking met o.a. het ROF (Regionaal Orgaan verkeersveiligheid Fryslân), politie en scholen. Ook de inrichting van wegen moet zo plaatsvinden dat dit bijdraagt aan de verkeersveiligheid.

5. Stand van zaken Duurzaam Veilig in Dongeradeel

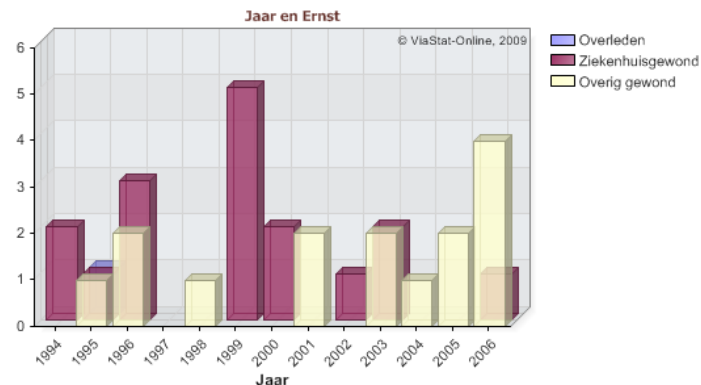
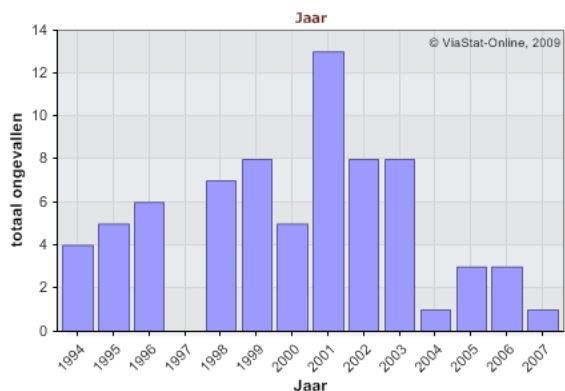
5.1. Evaluatie Uitvoeringsprogramma Duurzaam Veilig 1999

In het Uitvoeringsprogramma Duurzaam Veilig (1999) is het beleid beschreven met daaraan gekoppeld een maatregelenpakket. Van dit maatregelenpakket zijn de meeste maatregelen gerealiseerd. Zaken die nog open staan en voortvloeien uit de evaluatie zijn:

- Fietsoversteek Saatsenwei in fietsroute Anjum – Oostmahorn;
- Komtraverse Ee.

De bovenstaande locaties zullen meegenomen worden in de prioritering van het voorliggende GVVP. Overige belangrijke zaken in dit Uitvoeringsprogramma zijn inmiddels gerealiseerd in Dongeradeel, zoals de maatregelen over de Bromfiets op de rijbaan en Bestuurders van rechts voorrang.

Daarnaast was er een ongevalanalyse opgenomen voor de route Dokkum – Niawier – Metslawier. In de 1993 t/m 1997 zijn er 7 ongevallen met dodelijke of letselaflap en 10 ongevallen met uitsluitend materiële schade, op deze route gebeurd. De onderstaande tabel laat zien dat het aantal ongevallen (sterk) is afgenomen, maar ook de aard van de ongevallen. Het huidige ongevallenbeeld geeft geen aanleiding om hier versneld maatregelen te treffen.



5.2. Evaluatie en inventarisatie met dorpsbelangen

De meeste zaken zijn reeds gerealiseerd en de doorlooptijd van het plan (1999) loopt naar z'n einde. Alvorens over te gaan naar nieuw verkeersbeleid voor de komende jaren, is het gewenst de bestaande situatie in kaart te brengen en het Uitvoeringsprogramma Duurzaam Veilig te evalueren, om te bepalen of de reeds genomen maatregelen voldoende zijn geweest. De basis voor de evaluatie vormt een terugkoppeling met de verschillende dorpsbelangen in de gemeente. Een uitgebreide ongevalanalyse is minder zinvol doordat het aantal ongevallen niet hoog genoeg ligt om op basis van objectieve cijfers verantwoorde conclusies te kunnen trekken. Er

is een rondgang geweest langs de dorpsbelangen waarin de ervaringen en wensen naar voren kwamen.

In de winterperiode (2008/2009) hebben deze gesprekken plaatsgevonden met de verschillende afgevaardigden uit de dorpen. Naast de expliciete zaken uit het uitvoeringsprogramma zijn ook andere vraagstukken op het gebied van verkeer en vervoer geëvalueerd, zoals openbaar vervoer, fiets- wandelroutes en verkeersveilige schoolomgevingen. De evaluatie is gerubriceerd in:

- Categorisering van wegen. Zowel binnen de bebouwde kom (30 km/uur vs. 50 km/uur) als buiten de bebouwde kom (60 km/uur vs. 80 km/uur)
- Verkeersveiligheid. Objectief (ongevalstatistieken) en subjectief (gevoelens/beleving van onveiligheid)
- Openbaar vervoer. Busroutes, dienstregeling en haltes
- Parkeren
- Fiets en voetgangers. Fiets- en looproutes en stallingsmogelijkheden voor de fiets
- Verkeersveilige schoolomgeving
- Verkeerseducatie
- Sanering verkeersborden en handhaving

Over het algemeen wordt de huidige snelheidsverdeling van wegen als positief ervaren. Binnen de kom zijn de meeste wegen als 30 km/uur gecategoriseerd, enkele doorgaande routes hebben het regime van 50 km/uur. De desbetreffende dorpsbelangen geven aan de huidige wegvakken met 50 km/uur te willen behouden. Echter een juiste inrichting van wegen moet er toe leiden dat de toegestane maximumsnelheid ook daadwerkelijk wordt afgedwongen.

Buiten de bebouwde kom kunnen de dorpsbelangen zich unaniem vinden in het huidige gemeentelijke beleid. Het behoud van de maximumsnelheid van 80 km/uur en aan de hand van locatiespecifieke omstandigheden 60 km/uur instellen. Hierbij valt te denken aan lintbebouwing (geclusterd aantal uitritten), karakter weg en/of het onderdeel uitmaakt van een (belangrijke) fietsroute. In de huidige situatie zijn er en der in gemeente reeds 60 km/uur-zones gerealiseerd aan de hand van de bovenstaande criteria. Enkele dorpsbelangen gaven aan dat er nog enkele wegvakken zijn die hiervoor nog in aanmerking komen.

Met betrekking tot de verkeersveiligheid wordt aangegeven dat er objectief gezien weinig ongevallen plaatsvinden, maar er op tal van plekken wel gevoelens van verkeersonveiligheid heersen. Gevoelens zijn uiteraard lastig te meten maar te hard rijden, slechte onderhoudstoestand van wegen en overig ongewenst verkeersgedrag worden vaker genoemd. Naast de onvolkomenheden in de infrastructuur wordt erkend dat ongewenst verkeersgedrag veelal veroorzaakt wordt door de 'eigen' bewoners. Echter het blijft (ook) voor de dorpsvertegenwoordigers lastig om de desbetreffende weggebruikers op hun gedrag aan te spreken. De rode draad in deze materie is dat er een onlosmakende relatie is tussen goede infrastructuur, handhaving en verkeersgedrag. Het is dan ook een gezamenlijke opgave van verschillende partners (gemeente, politie, dorpsbelangen, bewoners) om dit met een breed gedragen pakket aan maatregelen te bewerkstelligen.

5.2.1. Overige verkeerszaken

In de evaluatie zitten vier hoofdzaken die veelvuldig terugkwamen bij de gesprekken met de verschillende dorpsbelangen, namelijk:

- doorgaande routes door de dorpen;
- oversteek provinciale wegen;
- onderhoudstoestand en subjectieve onveiligheid (gevoelens)

Doorgaande routes door de dorpen

Door het overgrote deel van de dorpsbelangen wordt opgemerkt dat de doorgaande routes onvoldoende zijn ingericht op de woonfunctie, naast die van ontsluitingsfunctie. Op deze wegen heeft de auto nog teveel prioriteit, waardoor de gevoelens van onveiligheid (leefbaarheid) ontstaan. Men ziet dan ook graag dat de ontsluitingsfunctie blijft bestaan, maar dat de auto meer 'te gast' is. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door het wegbeeld (breedte rijbaan, lange rechtstanden e.d) In het kader van het Uitvoeringsprogramma Duurzaam Veilig (1999) zijn alle dorpskommen (grotendeels) grotendeels als 30 km/uur aangemerkt. Destijds was er sprake van dat er grote subsidiestromen vanuit het Rijk aangeboden konden worden voor de inrichting van deze verblijfsgebieden. De subsidiestromen droogden echter al snel op en de gemeente was zelf niet in staat om alle dorpskommen optimaal in te richten, waardoor een versobering heeft plaatsgevonden. Het doet blijken uit de evaluatie dat een aantal doorgaande routes in de dorpen nog een kwaliteitsinjectie nodig hebben.

Oversteek provinciale wegen

Voor verschillende locaties in de gemeente wordt het oversteken van de provinciale weg als verkeersonveilig ervaren voor met name het langzame verkeer (fietsers en voetgangers). Dit is echter een taak voor de provincie (wegbeheerder). Veelal worden rotondes of fietstunnels genoemd als mogelijke oplossingen.

Onderhoudstoestand en subjectieve onveiligheid

Links en rechts zijn er nogal wat aanmerkingen op de onderhoudstoestand van sommige wegen maar ook van trottoirs. Slecht uitziende/onderhouden wegen vormen uiteindelijk een inbreuk op het woon- en leefgenot in de desbetreffende straat.

Veelal worden gevoelens van onveiligheid veroorzaakt door tal van aspecten. De hierboven genoemde items gelden hiervoor ook als voedingsbodem. Naast de bovengenoemde aspecten worden verkeersgedrag (automobilisten), en onduidelijke verkeerssituaties veelvuldig genoemd als de veroorzakers.

6. Bereikbaarheid

De Nota Mobiliteit stelt dat mobiliteit een voorwaarde is voor economische groei en sociale ontwikkeling in Nederland. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid zijn essentieel om de economie van Noord-Friesland te versterken. Dit kan alleen door extra samenhang tussen economie, ruimte en verkeer en vervoer te creëren. Verkeer en vervoer stopt niet bij de gemeentegrens. De gemeente zal daarom blijven samenwerken met de omliggende gemeentes en de provincie Fryslân om het verkeers- en vervoersnetwerk verder te verbeteren. Een goed voorbeeld is de ontwikkeling van de Centrale As.

De bereikbaarheid van bedrijventerreinen moet gewaarborgd blijven en in sommige gevallen verbeterd worden. Het gaat daarbij om een goede directe ontsluiting van verkeer en vrachtverkeer naar het hoofdwegennet, zodat dit (vracht)verkeer niet door woonwijken hoeft te rijden. De bereikbaarheid van centra voor winkeland publiek moeten eveneens gewaarborgd worden. Goede en voldoende parkeervoorzieningen dienen aanwezig te zijn met een goed parkeerverwijssysteem, zodat verkeer snel via hoofdroutes naar de parkeergelegenheden geleid worden. Hiermee wordt zoekgedrag vermeden. Het parkeerverwijssysteem in Dokkum is onlangs gerealiseerd. Ook woonwijken en dorpen dienen zo snel mogelijk ontsloten te worden op het hoofdwegennet.

Het is van belang dat de weerstanden op het hoofdwegennet zo laag mogelijk zijn, zodat het verkeer hier optimaal kan doorstromen. Dit moet ertoe leiden dat het verkeer zich bundelt op het hoofdwegennet. Deze zuigende werking moet er voor zorgen dat er geen ongewenst/oneigenlijk verkeer gebruik maakt van het onderliggende netwerk. De komst van de Centrale As en eventueel de Westelijke rondweg zal het verkeer bundelen waardoor de druk op het onderliggende wegennet zal afnemen. Voor Dongeradeel betekent dit dat het verkeer zich zo snel mogelijk moet bundelen op de (gebieds)ontsluitingswegen. Verkeer in de westzijde van de gemeente dient zo snel mogelijk geleid te worden naar de N356 (Holwerd – Dokkum), Westelijke rondweg en de Centrale as. De oostkant via de N361 (Lauwersoog – Dokkum) naar de Centrale as.

6.1. Huidige situatie

Van belang is het om te weten hoe de verkeersintensiteiten zich blijven ontwikkelen. Factoren die hierin meespelen zijn de prognoses voor het aantal inwoners van onze gemeente, toename van de autonome groei, ontwikkeling bedrijvigheid (aantal arbeidsplaatsen en werkgerelateerd verkeer) en intensivering van toerisme en recreatie.

Op met name de provinciale wegen en op het ontsluitingsnetwerk van Dokkum laten verkeersbewegingen zien van forse omvang. De uitschieter met veel verkeer is de Murmerwoudsterweg tussen de rotonde bij de Parklaan en rotonde met de Lauwersseewei, waar de werkdagemaalintensiteit boven de 15.000 motorvoertuigen per dag ligt. De maximale capaciteit (op de aangrenzende rotondes) is hier dan ook bijna bereikt en dit leidt er toe dat er vooral in de ochtend- en avondspits vertraging

(filevorming) optreedt. Gaandeweg de rondweg in noordelijke richting nemen de intensiteiten verder af. De kernen in het buitengebied en woonwijken laten een veel rustiger verkeersbeeld zien, maar de verkeersinfrastructuur (smalle wegen zowel in buitengebied als woonkernen) is hier ook niet op berekend. Het interpreteren van de verkeersintensiteiten vergt dan ook maatwerk.

Het intensiteitenpatroon, voor de ontsluitingswegen, van Dokkum zal wijzigen na de komst van de Centrale as en eventueel de Westelijke Rondweg. Ligt de centrale ontsluiting van Dokkum in de huidige situatie aan de zuidwestkant van de stad (Murmerwoudsterweg), straks met de komst van de Centrale As verplaatst dit zich naar de zuidoostkant. De verkeersstromen zullen zich daarmee ook anders oriënteren. De daadwerkelijke verkeersstromen zijn echter afhankelijk hoe het wegenpatroon er uiteindelijk uit komt te zien (wel of geen Westelijke rondweg) en hoe de wegen worden vormgegeven op wegvakken (versmallingen, snelheidsregime, snelheidsremmers e.d.) en op kruispunten (rotonde, voorrangskruispunten). Voor de realisatie van deze grote verkeersprojecten, zullen de gevolgen voor het gehele verkeerssysteem nauwlettend bekeken moeten worden, om geen ongewenste situaties te genereren. De komende periode zullen deze gevolgen integraal onderzocht worden.

In dit licht zal ook gekeken moeten worden naar de bereikbaarheid van de binnenstad zelf. Dit vergt extra gedetailleerd onderzoek. In het verleden zijn er vele discussies geweest in welke mate de binnenstad toegankelijk moet zijn voor (auto)verkeer. Afgelopen jaren is door middel van diverse herinrichtingen het doorgaande verkeer steeds verder ontmoedigd. Deze trend zal zich verder



doorzetten, echter de mate waarin vormt nog een punt van discussie en vergt daarmee extra onderzoek. Hiervoor dient een verkeerscirculatieplan opgesteld te worden. Wellicht vloeien hieruit nog de nodige maatregelen voort.

Regelmatig komen er klachten binnen die betrekking hebben over te hoge rijsnelheden, met name op doorgaande wegen door de verschillende kernen en wijken. Binnen de gemeente is weinig overlast van sluipverkeer. Alleen in en rondom Dokkum worden enkele routes als zodanig aangegeven. Zoals bijvoorbeeld de route via de Birdaarderstraatweg naar Burdaard, de verbinding tussen Dokkum en Leeuwarden en de route via Bornwird/Raard naar Tergracht, ook een sluiproute tussen Dokkum en Leeuwarden. Binnen de bebouwde kom zal met de realisatie van de Centrale As en de mogelijke Westelijke Rondweg de vinger aan de pols gehouden moeten worden om huidige sluiproutes op te lossen en juist nieuwe te voorkomen.

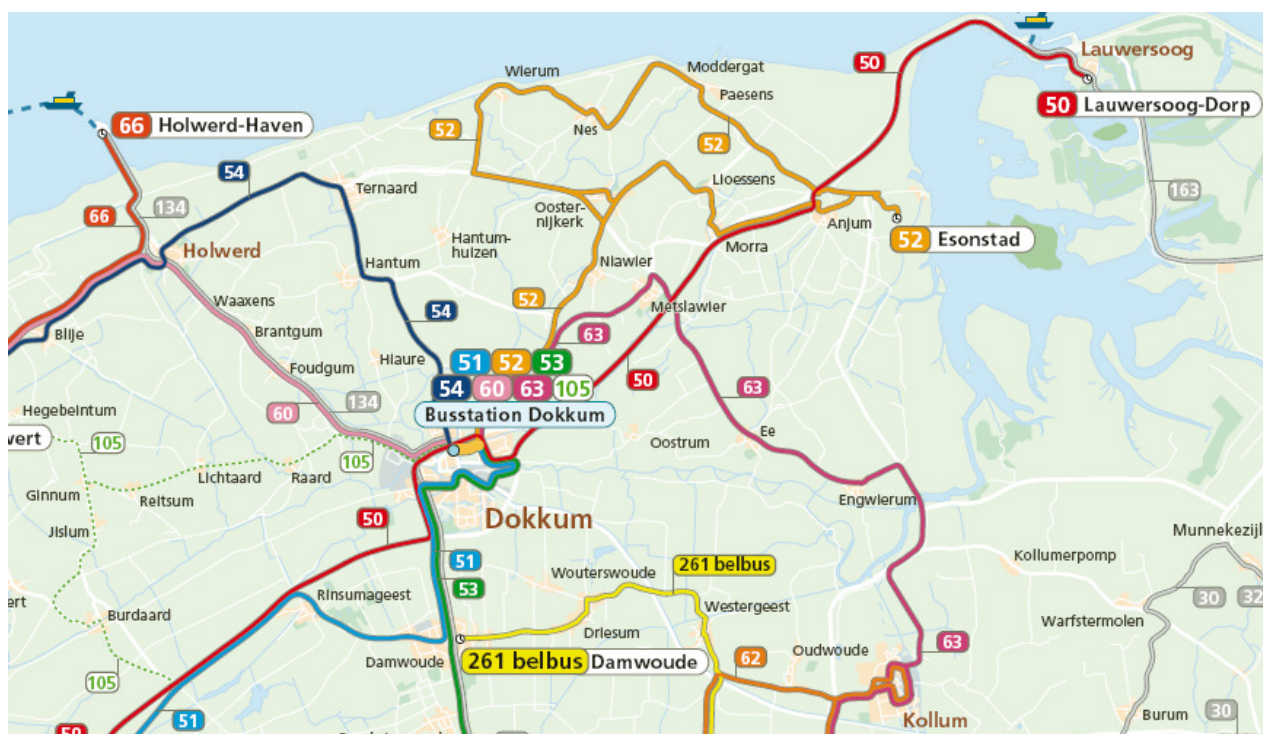
Op gebiedsontsluitingswegen in het buitengebied (provinciale wegen) dient de doorstroming te worden gegarandeerd, zodat verkeer geen sluiproutes kiest. De overige (erftoegangs)wegen hebben in meer of in mindere mate een verblijfsfunctie.

Een aandachtspunt is de bereikbaarheid van de landbouwbedrijven. De aspecten rondom de landbouw in Dongeradeel (schaalvergroting, functieveranderingen) is aanleiding geweest om een integrale gebiedsontwikkeling(Nije Maaie) in gang te zetten. Al liggen deze ontwikkelingen momenteel stil, deze knelpunten verdienen met betrekking tot landbouwverkeer de aandacht (zie ook par. 6.3). Het landbouwverkeer wordt steeds zwaarder en breder en levert steeds meer gevaar op, op bijvoorbeeld smalle wegen. Tegemoetkomend verkeer kan nauwelijks passeren, dit mede door de smalle bermen en slechte wegkanten. In Dongeradeel is dan ook een pilot-project opgezet om hierover een passend antwoord te vinden. Naast de landbouw wordt ook geprobeerd om de recreatie, natuur, water en plattelandsonwikkeling te verbeteren voor onze gemeente. Ruimtelijk gezien zijn er ook instrumenten om het landbouwverkeer op strategisch niveau te geleiden. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan de locatiekeuze en schaalgrootte in een bepaalde omgeving. Het is vanzelfsprekend dat de bereikbaarheid een belangrijke peiler binnen dit geheel is en mee zal moeten participeren in het proces.

Bedrijventerreinen/industrie dienen een goede bereikbaarheid te hebben. Er dient dus een goede en snelle ontsluiting naar het hoofdwegennet geboden te worden. De verschillende centra/bovenlokale voorzieningen dienen goed bereikbaar te zijn, echter met een gewaarborgde leefbaarheid en verkeersveiligheid. Het autoverkeer dient zoveel mogelijk tot aan de randen van de binnenstad te komen. In de binnenstad zelf wordt getracht de autointensiteit terug te dringen. Voor nieuwe woonwijken moet een goede ontsluiting geboden worden direct op het hoofdwegennet en niet via andere bestaande woonwijken.

6.2. Openbaar vervoer

Een goed systeem van openbaar vervoer is essentieel voor de bereikbaarheid en leefbaarheid. Vooral op sterke, drukke relaties heeft het openbaar vervoer een duidelijke eigen plek in de totale mobiliteit als een alternatief/concurrent voor de auto. Dit geldt met name voor de relatie Leeuwarden – Dokkum. In het landelijk gebied, waar de stromen dunner zijn, heeft het openbaar vervoer vooral een sociale functie. Het zorgt ervoor dat iedereen die afhankelijk is van het openbaar vervoer een gewenste verplaatsing kan maken. Met name voor de kleinere kernen ten noorden van Dokkum speelt de sociale functie de primaire rol. In de kleine kernen is het openbaar vervoer als algemene voorziening belangrijk voor de leefbaarheid. De leefbaarheid van deze kernen heeft het in de huidige situatie moeilijk (leegstaand, achteruitgang voorzieningen niveau e.d.). De gemeente is het veel aangelegen om de leefbaarheid op peil te houden dan wel te versterken. Een goed functionerend openbaar vervoer kan hier een (wezenlijke) bijdrage aan leveren. Er moet dan ook worden ingezet op het minimaal in stand houden van het huidige aanbod van openbaar vervoer.



Ov-netwerk

Holwerd vs. Dokkum

Extra aandacht verdient de verbinding tussen Dokkum en de pier van Holwerd. Hier ontbreekt een consequente rechtstreekse verbinding. Gezien de voorzieningen in Dokkum (binnenstad en zorginstellingen) is een rechtstreekse verbinding gewenst.

Veenwouden vs. Dokkum

Met de realisatie van de Centrale As ontstaan er mogelijkheden voor een betere busverbinding met Feanwâlden. Met de realisatie van een transferium te Feanwâlden kunnen de (overstap)mogelijkheden met de trein verbeterd worden en ontstaat daardoor o.a. een betere verbinding met de Groningen en Leeuwarden. Deze ontwikkeling zal een kwaliteitsinjectie geven voor het openbaar vervoer in onze gemeente.

6.2.1. Toegankelijke haltes

In het nationale verkeer- en vervoerbeleid heeft de verbetering van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer hoge prioriteit. Optimale toegankelijkheid wil zeggen dat er in principe geen fysieke en mentale belemmeringen zijn om gebruik te maken van het openbaar vervoer. Dit geldt voor alle reizigers: jong en oud, met of zonder bagage, kinderwagen of hulpmiddel en met of zonder functiebeperking.

Het is van belang dat mensen met een functiebeperking zoveel mogelijk dezelfde bestemmingen kunnen bereiken als alle andere mensen. Een belangrijk voorwaarde voor het op peil houden van de leefbaarheid in de dorpen. Hierin schuilt het belang dat het openbaar vervoer zo optimaal mogelijk dient te worden gemaakt. Hoe toegankelijker het reguliere openbaar vervoer is des te minder beroep er gedaan hoeft te worden op specifieke vervoersvoorzieningen, zoals in het kader van de WMO. De toenemende vergrijzing is ook een belangrijk argument om bushaltes toegankelijk te maken.

Goed en toegankelijk openbaar vervoer vormt daarnaast ook één van de ingrediënten voor de ontwikkeling van toerisme en recreatie in Dongeradeel.

Onlangs is er een vooruitstrevende ambitie gepresenteerd waarbij de gemeente

Dongeradeel in de komende tien jaar een groei van 25% wil realiseren in de werkgelegenheid binnen de sector toerisme en recreatie. Een bouwsteen voor realisatie van deze doelstelling is een goede bereikbaarheid van verschillende (toeristische en recreatieve) voorzieningen. Denk hierbij met name aan Esonstad.

Een onderdeel van een goede bereikbaarheid is toegankelijk openbaar vervoer. In het Nationaal Mobiliteitsberaad zijn afspraken gemaakt over de invulling en fasering voor het toegankelijk maken van bushaltes. Het is de bedoeling om 44% van de haltes (in Fryslân) toegankelijk te maken. Hierdoor kan ongeveer 68% van de doelgroep op een toegankelijke halte in- en uitstappen. De implementatietermijn mag doorlopen tot uiterlijk 2015 mits een onderbouwing aanwezig is. Deze inspanning voor de provincie wordt ook doorvertaald naar de gemeente Dongeradeel. Voor de gemeente Dongeradeel (als wegbeheerder) betekent deze eis dat er (minimaal) 40 haltes aangepast dienen te worden. In 2010 zijn 47 haltes aangepast en daarmee zijn voor Dongeradeel de landelijke doelstellingen gehaald. De overige haltes zullen aangepast worden tijdens regulier onderhoud en herinrichtingen.



Dit is exclusief de haltes langs de provinciale wegen, die de door provincie (als wegbeheerder) dienen te worden aangepakt.

Naast de toegankelijkheid van de perrons dragen voorzieningen zoalsabri's, fietsenstallingen e.d bij aan de kwaliteit van openbaar vervoer. Dit vergt maatwerk voor elke halte. Daarnaast dient gekozen te worden voor duurzame oplossingen. Momenteel zijn deabri's zeer gevoelig voor vandalisme. De gemeente heeft er daarom voorlopig voor gekozen om deabri's niet te herstellen, vanwege zeer grote kans op vernielingen. Hierdoor kan een neerwaartse spiraal ontstaan. De kwaliteit van haltevoorziening gaat achteruit, waardoor minder mensen met het openbaar vervoer gaan reizen, waardoor mogelijk uiteindelijk de vervoerder de frequentie van het openbaar vervoer naar beneden gaat aanpassen. Het is uiteraard de kunst deze ontwikkeling om te buigen. Het is daarom van belang om te kijken naar duurzame oplossingen, waarmee de kwaliteit (van bijvoorbeeld eenabri) zoveel mogelijk gewaarborgd kan worden. Inmiddels loopt er een proef met een tweetal "vandalismebestendige"abri's.

6.3. Landbouwverkeer

De landbouw is een belangrijke economische motor voor onze gemeente. In Dongeradeel maakt landbouwverkeer ook een wezenlijk onderdeel uit van het totale verkeersaanbod. Dit verkeer oefent zijn invloed uit op de verkeers(on)veiligheid. De combinatie van de steeds sneller rijdende voertuigen en toenemende massa versterken de focus op de verkeersonveiligheid veroorzaakt door landbouwverkeer.

Naast het aantal ongelukken levert deze ontwikkeling ook veel gevoelens van onveiligheid op. Met name het massa- en volumeverschil tussen landbouwvoertuigen en fietsers. Een belangrijk knelpunt hierin vormen de parallelwegen waar fietsers en landbouwvoertuigen gezamenlijk gebruik van maken. Het is daarmee gewenst om het fiets- en landbouwverkeer zoveel mogelijk van elkaar te scheiden. Bovendien kan gesteld worden dat de breedte en zwaarte van landbouwverkeer eveneens een bijdrage levert aan schade aan wegen en bermen.



Het aantal voertuigkilometers van landbouwvoertuigen neemt toe door schaalvergroting en doordat gebruik in de Wegenverkeerswet niet meer gekoppeld is

aan de land- en bosbouw. De voordelen van landbouwvoertuigen ten opzichte van vrachtauto's zijn dusdanig dat het steeds aantrekkelijker wordt om deze voertuigen in te zetten voor andere dan agrarische werkzaamheden.

Het is echter zo dat ze in de eerste plaats ingericht zijn op het verrichten van werkzaamheden en niet specifiek op deelname aan het verkeer. De bovengenoemde problemen vereisen een gezamenlijke aanpak tussen de verschillende partners en overheden.

De gemeente kan dit niet alleen aangezien sommige oplossingsrichtingen buiten de bevoegdheid van de gemeente liggen (casus rondom kentekenvoering) en anderzijds een maatregelenpakket integraal en breed gedragen dient te zijn. De gemeente Dongeradeel vindt dat de landbouw zo goed mogelijk dient te worden gefaciliteerd, maar in goede verstandhouding met een gewaarborgde verkeersveiligheid. Hierin wordt ook nadrukkelijk een verantwoordelijkheid gevraagd van de landbouwers zelf. Gezien de problematiek (steeds zwaardere en grotere voertuigen die het wegennet belasten) kan in sommige gevallen een bijdrage gevraagd worden van de landbouw zelf. De gemeente houdt ontwikkelingen dan ook nadrukkelijk in de gaten en wil waar nodig actief participeren om te komen tot een uitgebalanceerd beleid rondom landbouwverkeer. De provincie is gestart met een pilot project over het creëren van een kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer. Hierbij worden de belangrijkste landbouwroutes in kaart gebracht. Voor deze routes worden de knelpunten in kaart gebracht. Dongeradeel is hiervoor het pilot-gebied.

Ferreedzje of Ferbreedzje

De schaalvergroting in de landbouw en de steeds groter en zwaarder wordende landbouwvoertuigen leiden in sommige gevallen tot verkeersonveilige situaties en vormt een toenemende belasting van het wegennet. Daarnaast geven de beperkte budgetten voor wegenonderhoud aanleiding om kritisch te kijken naar het te hanteren onderhoudsniveau van de verschillende wegen in het buitengebied. Daarnaast kan er met ruimtelijke sturing (vestigingsbeleid landbouw) antwoord gegeven worden om bepaalde activiteiten juist wel of niet te stimuleren. Bovenstaande aspecten worden integraal meegenomen in nieuw te vormen beleid, dat zal luistert naar de naam: *"Ferreedzje of Ferbreedzje"*.

6.4. Vervoer over water

Dongeradeel kent van oudsher een uitgebreid stelsel aan sloten en vaarten. Eertijds was het vervoer over het water een zeer belangrijke verbinding tussen de verschillende kernen. In het huidige landschap is dit nog goed terug zien aan de vele opvaarten die Dongeradeel nog rijk is. De functie van deze vaarten als verbinding tussen de dorpen is al lang vervallen. Vanaf ca. 1950 zijn vooral in de dorpen delen van deze vaarwegen gedempt en voor uitbreiding van het wegennet gebruikt. In het kader van de ruilverkaveling zijn een aantal van deze vaarten nog verder buiten gebruik gesteld door de aanleg van wegen en ontsluitingen waarbij duikers en lage bruggen zijn toegepast waardoor ook de doorvaarthoogte nog verder werd beperkt. Enkele van deze vaarten worden nog gebruikt voor recreatief vaarkeer. Beroepshalve is alleen de Dokkumer Ee/Dokkumer Grootdiep nog een verbinding die als zodanig gebruikt kan worden.

6.4.1. Beroepsvaarwegennetwerk

Goederenvervoer vindt in Dongeradeel zeer beperkt plaats. De enige mogelijkheid voor vervoer over water is via de Dokkumer Ee en het Dokkumer Grootdiep. Deze vaarweg is geschikt voor boten volgens klasse I (CEMT-klasse). Dit houdt in dat schepen tot 450 ton gebruik kunnen maken van deze route.

6.4.2. Recreatief vaarwegennet

De watersportmogelijkheden in Dongeradeel variëren van kanomogelijkheden tot de staandemastroute. Voor de vaartoerist moet Dokkum goed bereikbaar zijn en zullen er voldoende aanlegplaatsen nabij het centrum moeten zijn. De bereikbaarheid over water is vanuit het oosten goed op peil door de realisatie van de Lits-Lauwersmeerroute. Vanuit het zuidwesten is Dokkum al goed bereikbaar over de Dokkumer Ee (Bzm-klasse).

Om meer vaartoeristen naar Dokkum te trekken, zullen er voldoende aanlegplaatsen moeten zijn en mogen aanvullende voorzieningen niet ontbreken. Daarnaast trekt het Lauwersmeer veel vaarkeer aan. Bij Oostmahorn zijn hier ook de nodige voorzieningen aanwezig. Tevens is er bij het Lauwersmeer de mogelijkheid om de Waddenzee op te varen. In het kader van het “rondje Dongeradeel” worden de mogelijkheden onderzocht voor het bevaarbaar maken van de Suder Ie.

De belangrijkste toeristische vaarweg is de Dokkumer Ee/Dokkumer Grootdiep. Deze vaarbinding maakt onderdeel uit van het provinciale net en valt onder de Bzm-klasse. Dit betekent dat deze vaarweg geschikt dient te zijn als verbindingfunctie voor middelgrote boten. De overige (nog bestaande) vaarten kunnen worden gebruikt voor roeiboten en kanoërs en schaatser. Uiteraard is dit afhankelijk van de geschiktheid van de vaarweg m.b.t. doorvaarthoogte, doorvaartdiepte e.d. Alleen de Suder Ie wordt er momenteel uitgelicht om te zien, of er mogelijkheden liggen voor het opwaarderen van deze route.

7. Verkeersveiligheid

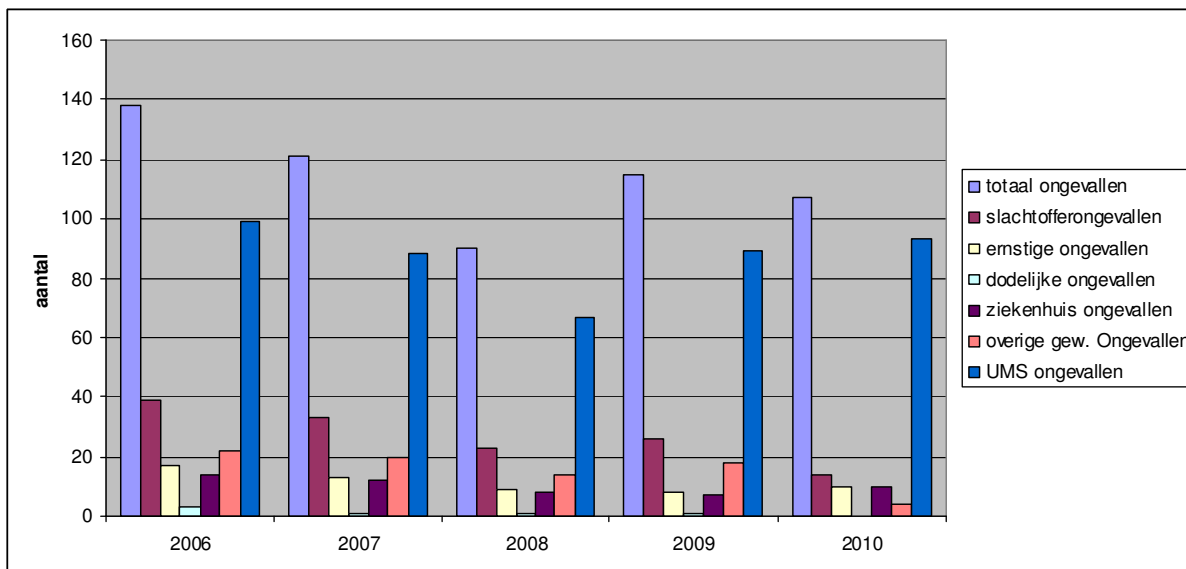
7.1. Objectieve verkeersveiligheid

De Nota mobiliteit heeft als hoofddoel de verbetering van de betrouwbaarheid van het verkeerssysteem. De centrale gedachte in de visie op verkeer en vervoer is het versterken van de economie. Mobiliteit is een noodzakelijke voorwaarde voor economische groei en sociale ontwikkeling in Nederland. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. Dit kan alleen door extra samenhang tussen economie, ruimte en verkeer en vervoer te bewerkstelligen. Overeenkomstig de Planwet Verkeer en Vervoer geeft de Nota Mobiliteit aan welke nationale doelen moeten doorwerken in het provinciaal beleid. Indirect werkt de Nota daarmee ook door naar gemeenten omdat het PVVP essentiële uitspraken moet bevatten waarmee gemeenten hun beleid in overeenstemming moeten brengen.

De nationale doelen hebben betrekking op het rijkswegennet, de verkeersveiligheid, het openbare vervoer en de internationale kaders voor milieu en leefomgeving:

- in 2020 een landelijke daling van 45% verkeersdoden (maximaal 580) en 34% ziekenhuiscgewonden (maximaal 12.250) ten opzichte van 2020. Inmiddels is deze doelstelling aangescherpt tot een daling van 53% (maximaal 500) verkeersdoden in 2020;
- versterken van de economie door middel van goed functionerende infrastructuur netwerken;
- betrouwbaarheid van het verkeerssysteem. Dit betekent dat in 95% van de reizen de reiziger op tijd aankomt;
- provincies leveren maatwerk zodat voorzieningen in heel het land bereikbaar blijven met openbaar vervoer;
- naleven van (inter)nationale afspraken over emissiereductie voor verkeer en vervoer

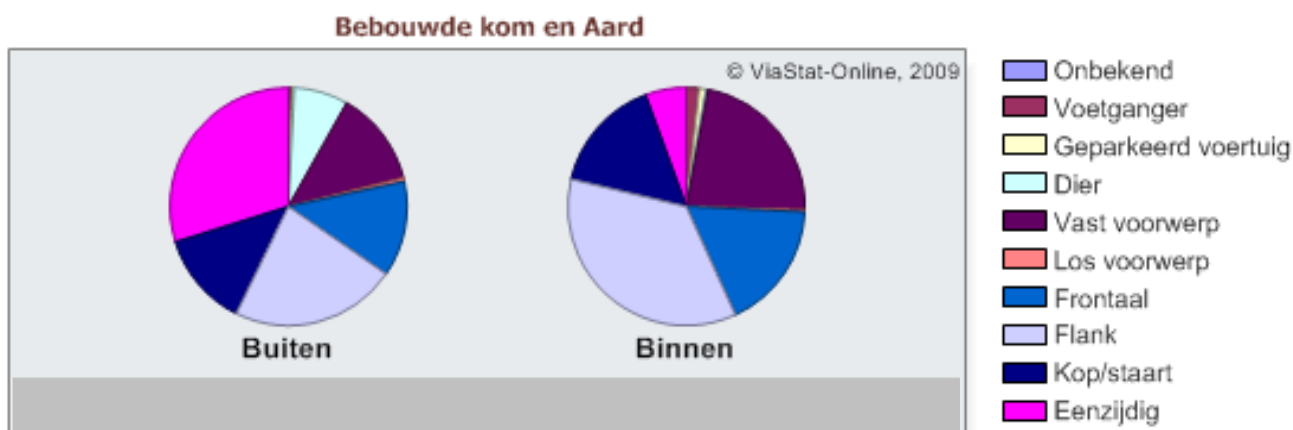
Eén op één doorvertaling van deze doelstelling voor Dongeradeel is niet verstandig. De absolute waarden liggen dermate laag, dat procentuele stijgingen of afnamen op jaarbasis sterk kunnen fluctueren. De trends in het aantal ongevallen en slachtoffers zijn over een periode van 5 jaar in beeld gebracht. De ongevallen analyse is met behulp van het ongevallenanalyseprogramma VIA-stat uitgevoerd. VIA-stat maakt gebruik van de ongevalgegevens die door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) worden verzameld. De politie levert de geregistreerde ongevalgegevens aan AVV, maar niet alle ongevallen worden even goed geregistreerd. Ongevallen met slachtoffers worden merendeels geregistreerd, maar veel ums-ongevallen worden slecht of zelfs helemaal niet geregistreerd (de politie wordt niet in kennis gesteld van een ongeval). Dit heeft dus invloed op de resultaten van de ongevallenanalyses. In Bijlage 3 is op kaart het ongevallenoverzicht voor de gemeente Dongeradeel over de periode 2006 – 2010 aangegeven.



UMS: Uitsluitend Materiële Schade

Uit de gegevens kan men afleiden dat het aantal ongevallen met slachtoffers is afgenomen en ook het totaal aantal ongevallen loopt terug. Een positieve ontwikkeling dat het aantal ongevallen terugloopt, maar elk (slachtoffer)ongeval is er één te veel!!!

De aard van al deze ongevallen over dezelfde periode is in de onderstaande diagram weergegeven. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom.



Buiten de bebouwde kom komen eenzijdige en flankongevallen het meest voor. Binnen de kom geldt dit voor flank- en frontale ongevallen en is er een fors aandeel voor ongevallen met een vast voorwerp.

Ongevallen vinden zeer verspreid over de gemeente plaats (zie de bijlage). Gelukkig zijn er binnen de gemeentegrenzen geen zogenaamde Blackspots en VOC's

aanwezig. Dit brengt inherent met zich mee dat het zoveel mogelijk voorkomen van ongevallen een lastige opgave is aangezien de ongevallen zeer verspreid

Blackspot: een kruispunt waar in een periode van drie achtereenvolgende jaren 6 of meer ongevallen met letsel hebben plaatsgevonden.

VOC (verkeersongevallenconcentratie): een kruispunt waarin een periode van drie achtereenvolgende jaren minimaal 12 ongevallen hebben plaatsgevonden, waarvan minder dan ongevallen met letsel.

plaatsvinden. Echter elk (ernstig) ongeval moet zoveel mogelijk voorkomen worden. Het menselijk leed die ongevallen met zich mee kunnen brengen geeft de noodzaak aan om het aantal ongevallen zoveel mogelijk terug te dringen. Om het verkeersgedrag te beïnvloeden om daarmee het aantal ongevallen te verminderen staan de drie E's centraal:

- Engineering (infrastructuur)
- Education (educatie)
- Enforcement (handhaving)

Om tot efficiënt verkeersveiligheidsbeleid te komen is een samenspel tussen bovengenoemde instrumenten (de 3 E's) nodig. Voor een goed resultaat kunnen de drie E's niet zonder elkaar. Dit verdient dus een integrale aanpak.

De ongevallenreductie willen we bereiken door:

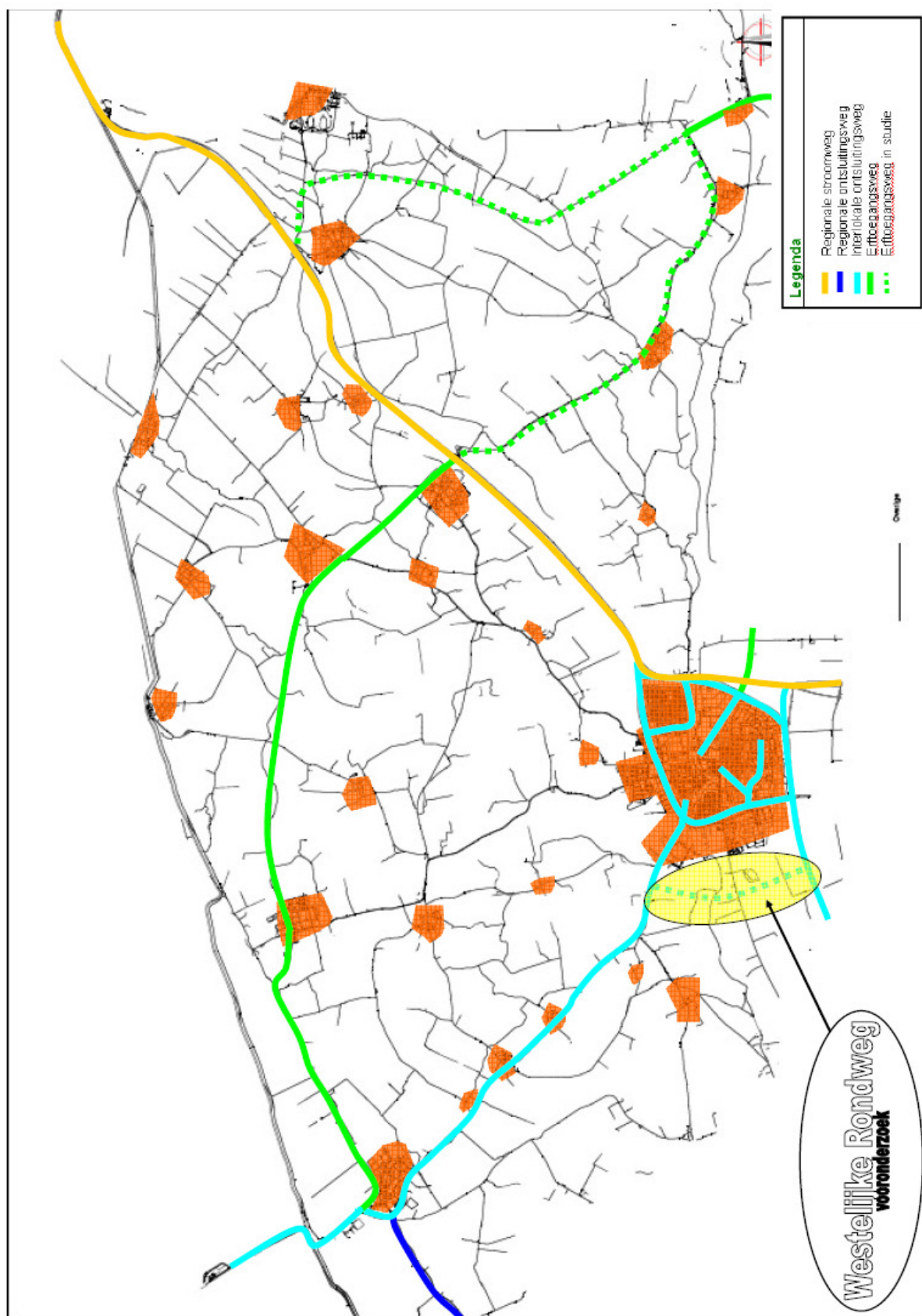
- Aanpak relatief onveilige locaties;
- Wegcategorisering;
- Duurzaam veilige inrichting wegennet
- Voorlichting, educatie en handhaving;
- Aandacht voor verkeersveilige schoolomgevingen.

7.2. Subjectieve verkeersonveiligheid

Een aspect dat een grote rol speelt is de subjectieve onveiligheid. Regelmatig hoort men de opmerking 'ze rijden hier met 80 door de straat', 'het is hier levensgevaarlijk' of 'moet er soms eerst iets gebeuren voordat er maatregelen getroffen worden'. Dergelijke uitspraken komen voort uit het gevoel van onveiligheid dat men heeft bij een locatie. Het gaat over het gevoel dat men heeft over de onveiligheid van een bepaalde verkeerssituatie die niet gestaafd worden door ongevalcijfers. Een sprekend voorbeeld is de woonwijk waar een 30 km/uur regime geldt. Velen beleven een daar harder dan 30 km/u rijdende auto (en dat doet het merendeel) als zeer onveilig, terwijl objectief gezien binnen woonwijken heel weinig letselongevallen plaatsvinden. Vaak wordt de wens geuit prioriteit te geven aan het "oplossen" van een subjectief verkeersveiligheidsprobleem, terwijl er objectief gezien niets op te lossen valt. Dit leidt weer tot onbegrip bij bewoners. Aangezien voorkomen beter blijft dan genezen, dienen meldingen van subjectief onveilige locaties nauwlettend bekeken te worden. Subjectief onveilige locaties zijn soms een voorbode voor ongevallen. Individuele meldingen dienen afzonderlijk behandeld te worden en kan desgewenst contact gezocht worden met derde partijen, zoals dorpsbelang en politie. Daarnaast heeft de gemeente de mogelijkheid om gevoelens objectief te meten. De gemeente beschikt

over een viertal telkantraders die verkeersmetingen kunnen doen en die gemakkelijk ergens geplaatst kunnen worden.

In samenwerking met verschillende partners gaat de gemeente intensief verder met verkeerseducatie (zie paragraaf 9.1) om de weggebruiker (van voetganger tot vrachtwagenchauffeur) bewust te maken van het gewenste verkeersgedrag, wat bij zal dragen aan een verkeersveilige, maar ook leefbare gemeente. Het blijkt zelfs dat de eigen bewoner vaak zelf debet is aan de verkeersonveiligheid in eigen buurt. De bekendheid met de eigen omgeving heeft een dermate invloed op het gedrag. Ook hierin ligt nog een opgave om een ieder bewust te maken van zijn of haar eigen gedrag.



8. Wegcategorisering

Om een bijdrage te leveren aan de veiligheid en bereikbaarheid van de gemeente Dongeradeel is een kwalitatief hoogwaardig wegennet van groot belang. Stapsgewijs wordt geprobeerd een robuust en verkeersveilig netwerk te creëren voor zowel het autoverkeer, openbaar vervoer, landbouw- als fietsverkeer en voetgangers. De gemeente heeft dit proces reeds in 1999 in gang gezet met het Uitvoeringsprogramma Duurzaam Veilig. Deze fase betrof de inrichting op sobere basis omdat er onvoldoende geld voor beschikbaar was. De sobere inrichting kenmerkt zich in het instellen van de 30km en 60km zones, de daarbij horende inrichting op de zone- en komgrenzen en op een aantal knelpunten.

Voor de tweede fase, vervolmaking van de 60km en 30km zones, is vanuit het Rijk geen specifiek geld beschikbaar gesteld. Men kan wel beroep doen op de subsidieregelingen voorheen GDU en nu de BDU. Echter de huidige BDU - subsidie is door de provincie slechts zeer beperkt bestemd voor gemeentelijke infrastructurele projecten. Vanuit het PVVP wordt het geld ingezet op de provinciale hoofdinfrastructuur, verkeerseducatie en openbaar vervoer.

In de beleving van vele bewoners is de sobere duurzaam veilige inrichting niet veilig genoeg en wordt er steeds vaker gevraagd om de inrichting te vervolmaken. Voor het ontwikkelen van nieuw verkeers- en vervoerbeleid heeft een evaluatie plaatsgevonden van het huidige beleid. Naast een beleidsmatige analyse heeft een uitgebreide evaluatie plaatsgevonden met de verschillende dorpsbelangen (zie hoofdstuk 5.2)

8.1. Duurzaam Veilig

Duurzaam Veilig wil ongevallen voorkomen en daar waar dat niet kan de kans op letsel nagenoeg uitsluiten. Om de doelen van Duurzaam Veilig te bereiken, wordt de mens als maat der dingen genomen. De mens is immers de centrale spil in het verkeer en bovendien de belangrijkste bron van onveiligheid. De menselijke maat kenmerkt zich door twee eigenschappen:

- De mens maakt, hoe goed opgeleid en gemotiveerd ook, fouten en houdt zich niet altijd aan de regels; hierdoor is de mens een belangrijke veroorzaker van ongevallen;
- De mens is fysiek kwetsbaar en dus gevoelig voor letsel.

Duurzaam veilig is erop gericht fouten en overtredingen minder gemakkelijk te laten optreden of de consequenties ervan op te vangen. Uitgangspunten voor Duurzaam Veilig zijn:

- Het voorkomen van (ernstige) ongevallen en daar waar dat niet kan het nagenoeg uitsluiten van de kans op ernstig letsel;
- De mens als maat der dingen vanuit diens cognitieve kwaliteiten en beperkingen (zoals feilbaarheid en overtredingsgedrag);

- De integrale aanpak van op de menselijke maat afgestemde elementen mens-voertuig-omgeving;
- De proactieve aanpak van hiaten in het verkeerssysteem.

Het verkeer kent twee verkeerskundige functies: stromen en uitwisselen. Deze functies zijn totaal verschillend en vragen om een eigen inrichting en gebruikseisen. Het Duurzaam Veilig-principe van functionaliteit van wegen is gebaseerd op deze verkeerskundige indeling. Volgens deze indeling vervullen wegen elk idealiter slechts een functie (monofunctionaliteit).

Stroomwegen (100/120 km)

Stroomwegen dienen om te stromen en moeten zo zijn ingericht dat het snelverkeer veilig met hoge snelheid van A naar B kan rijden. Dit zijn bij uitstek wegen voor doorgaand verkeer. Verkeer zou het liefst voor een zo groot mogelijk deel over de stroomwegen moeten rijden.

Gebiedsontsluitingswegen (80/50 km)

Daarna volgen de verbindingswegen. Dit type wegen heeft een stroomfunctie op wegvakken en een uitwisselfunctie op kruisingen. Dit wegtype verbindt stroomwegen met erftoegangswegen, maar ook stroomwegen en erftoegangswegen onderling.

Erftoegangswegen (60/30 km)

Erftoegangswegen dienen om toegang te verschaffen tot bestemmingen. Op deze wegen is snelverkeer gemengd met kwetsbare verkeersdeelnemers zoals voetgangers en fietsers. "Verblijven" staat centraal en het (snel)verkeer is er te gast. Ook dit vraagt om een eigen geheel andere inrichting.

8.2. Indeling wegennet

In het provinciaal verkeer- en vervoerplan (PVVP) van 2006 heeft de provincie de kaders aangegeven voor de gemeentelijke categorisering. Binnen de gemeente Dongeradeel komen al de drie bovengenoemde categorieën (Stroomwegen, Gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen) voor. Echter in de herziening (2011) van het PVVP 2006 is de categorisering van wegen aangepast. In de Nota van Wijzigingen is dit als volgt verwoord:

Er wordt niet meer fasegewijs toegewerkt naar een ideaalprofiel, maar er wordt gekozen voor een passende weginrichting, waarbij voor de verkeersveiligheid continuïteit, zichtbaarheid en maximum snelheid belangrijke uitgangspunten zijn. Er worden nieuwe provinciale richtlijnen wegontwerp opgesteld (PRW). Hierin wordt per wegfunctie een optimaal profiel aangegeven met de Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken (EHK).

Het bereiken van het optimale profiel is (ontwerp)uitgangspunt. In de praktijk is het echter dikwijls onmogelijk of uiterst kostbaar om over het gehele tracé het optimale profiel te realiseren. Daarom wordt binnen de nieuwe richtlijnen ook aangegeven wat minimum vereisten zijn binnen het optimale maar sobere profiel. Insteek van Duurzaam Veilig is het onderscheid van wegen in drie hoofdfuncties, nl. stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Binnen deze hoofdfuncties wordt op inrichtingsniveau het volgende onderscheid gemaakt:

- *Landelijke stroomwegen welke de verschillende landsdelen verbinden en ontsluiten. Stroomwegen zijn gericht op doorstroming op wegvakken en kruispunten; dit zijn in feite de autosnelwegen en de autowegen*
- *Regionale stroomwegen: onderdeel van de stroomwegennet zijn de verbindingen die regionaal gezien gebieden en steden op Friese schaal verbinden en ontsluiten. Ook deze wegen zijn gericht op het laten stromen van verkeer*
- *Gebiedsontsluitingswegen hebben een hoofdfunctie voor de afwikkeling van regionaal verkeer, deze verbindingen ontsluiten de Friese regionale centra*
- *Regionale ontsluitingswegen: deze wegen vormen een verbindingen tussen tussen de belangrijkere kernen in Fryslân en de stroomwegen. Op inrichtingsniveau is het verschil vooral gelegen in de maximaal toelaatbare maximum rijsnelheid, de vormgeving van de kruispunten en het wel of niet toestaan van bepaalde weggebruikers*
- *Interlokale gebiedsontsluitingswegen zijn ook onderdeel van het ontsluitende net, maar dan gericht op belangrijke recreatiekernen of regionale bedrijfsconcentratiekernen. Deze verbindingen takken aan op het stroomwegennet of op de regionale ontsluitingswegen.*
- *Erftoegangswegen: dit zijn wegen met een functie voor de afwikkeling van (inter)lokaal verkeer; dit zijn 60 km/h-wegen. Deze wegen vervullen in principe geen rol binnen het provinciale wegennet en dienen bij voorkeur overgedragen te worden aan de desbetreffende gemeente(n).*

De indeling van wegen zoals voorgesteld in het Uitvoeringsprogramma Duurzaam Veilig Dongeradeel (1999) zal grotendeels in stand worden gehouden met een actualisatie. Naast de vermindering van het aantal wegcategorieën vanuit Duurzaam Veilig (geen A en B categorie meer) speelt voortschrijdend inzicht en de ervaringen/belevingen een rol.

Wegcategorie	buiten de bebouwde kom	binnen de bebouwde kom
Stroomweg	100/120 km/uur Gescheiden rijbanen Ongelijkvloerse kruisingen Geen langzaam verkeer Geen erfaansluitingen Volledige markering	N.v.t. in dongeradeel
Gebiedsontsluitingsweg	80 km/uur Rijbaanscheiding Breed wegprofiel Geen langzaam verkeer Beperkt aantal erfaansluitingen Volledige markering	50 km/uur Breed wegprofiel Geen langzaam verkeer Beperkt aantal erfaansluitingen Volledige markering
Erftoegangsweg	60 km/uur Gelijkwaardige kruispunten Smal wegprofiel Langzaam verkeer op rijbaan Erfaansluitingen Geen markering	30 km/uur Gelijkwaardige kruispunten Smal wegprofiel Langzaam verkeer op rijbaan Erfaansluitingen Geen markering

8.2.1. Buiten de bebouwde kom

Stroomwegen

De gemeente Dongeradeel beheert geen wegen die aangemerkt zijn als stroomweg, behoudens de zuidoostelijke rondweg van Dokkum. De provinciale weg N361 (Lauwersseewei) is aangemerkt als (regionale) stroomweg. Met de komst van de Centrale As zal deze die functie overnemen. De Lauwersseewei tussen Dokkum en de Trynwâlden zal afgewaardeerd worden tot interlokale ontsluitingsweg.

Gebiedsontsluitingswegen

In de hiërarchische opbouw van het wegennet vormen de gebiedsontsluitingswegen de schakel tussen stroomwegen en erftoegangswegen. Op gebiedsontsluitingswegen ligt de nadruk op doorstroming van het verkeer op de wegvakken en uitwisseling van verkeer op de kruispunten. Om dit op een duurzaam veilige manier te kunnen realiseren is het van belang dat op de wegvakken scheiding van verkeersstromen plaatsvindt en dat op het bij voorkeur beperkte aantal kruispunten de snelheid van het verkeer laag ligt. Voor gebiedsontsluitingswegen heeft de provincie Fryslân een aantal vormgevingcriteria gesteld. Binnen de gemeentegrenzen beheert de provincie een aantal gebiedsontsluitingswegen:

- N356 (Holwerd – Dokkum – Damwâld – Burgum). Met de komst van de Centrale As vervalt het huidige tracé van Dokkum naar Damwâld
- N357 (Leeuwarden – Holwerd)

Ten opzichte van het PVVP 2006 is de functie van de volgende wegen veranderd:

- N358 (Holwerd – Metslawier – Dokkumer Nieuwe Zijlen). Deze is door provincie in zijn geheel gecategoriseerd als erftoegangsweg
- N910 (Dokkum – Buitenpost) Deze is door provincie in zijn geheel gecategoriseerd als erftoegangsweg

Gezien deze verandering van functie in het provinciale beleid pleitten wij ervoor dat de maximumsnelheid van 80 km/uur op deze wegen zoveel mogelijk gehandhaafd blijft, uitgezonderd gedeeltes van de N358 en N910 die al een maximumsnelheid kennen van 60 km/uur. Motivering hiervoor vindt op de volgende pagina plaats.

De gemeente Dongeradeel heeft in het Uitvoeringsprogramma Duurzaam Veilig (1999) een tweetal gebiedsontsluitingswegen opgenomen:

- Wegvak Dokkumer Nieuwe Zijlen – Anjum (Saatsenwei/Skanserwei);
- Wegvak Dokkum – Ternaard.

In het voorgestelde beleid kunnen deze beide wegen de status krijgen van erftoegangsweg. De motivering hiervoor, staat in de volgende paragraaf aangegeven.

Erftoegangswegen

Ten aanzien van de erftoegangswegen wordt voorgesteld af te wijken van het landelijke herkenbaarheidskenmerk van de maximumsnelheid van 60 km/uur. Dit standpunt wordt hieronder gemotiveerd.

Er wordt voorgesteld, in afwijking van de reguliere uitwerking van het programma Duurzaam veilig, de maximumsnelheid op erftoegangswegen in het buitengebied in

beginsel op 80 km/uur te houden en alleen een snelheidsverlaging toe te passen bij bijzondere punten, zoals kruisingen en (clusters van) uitritten. De toepassing van maatregelen vinden selectief plaats, bijvoorbeeld op basis van het ongevallenbeeld.

Het buitengebied van de gemeente Dongeradeel bestaat uit een wijds gebied, waarbij het grondgebruik voornamelijk uit landbouwgronden bestaat. De uitgestrektheid kenmerkt zich verder door een tal aan (kerk)dorpen die verspreid in het landschap te vinden zijn. Deze structuur van de ruimte heeft gevolgen voor de richtlijnen van duurzaam Veilig:

- Lange rechtstanden betekent dat er weinig bochten in de weg zitten. Een bochtige weg is een natuurlijke snelheidsremmer voor het verkeer;
- Lange rechtstanden betekent dat er weinig variatie in de weg zit, waardoor de oplettendheid afneemt. Bij onverwachte situaties zal de ongevallenkans groter zijn door het lage attentieniveau.

Het eerste punt is moeilijk tot niet te wijzigen. Aan het tweede punt kan wel wat worden gedaan. Het verlagen van de maximumsnelheid conform het herkenbaarheidskenmerk van Duurzaam Veilig biedt hierbij echter geen uitkomst. De wegen zullen 'recht en saai' blijven en bij een lagere snelheid zal men een langere tijd op deze soort wegen zitten. Hierbij spelen ook mee, de relatief lage intensiteiten op de buitenwegen, waardoor een lagere snelheid zonder een geloofwaardige inrichting of voortdurende inzet van de politie moeilijk is af te dwingen.

Inzet voor een hoger attentie niveau dient daarom te gebeuren op die plaatsen waar het voor de veiligheid echt gewenst is. Dit is op kruispunten en bij uitritten. Hiervoor bestaat de mogelijkheid om op zulke locaties de maximumsnelheid terug te schroeven.

Naast de puur verkeerstechnische invalshoek zijn er meer argumenten die pleitten voor een zorgvuldige afweging voor 80 km/uur of 60 km/uur.

De gemeente wil de economie de nodige impulsen geven. Het vergt veel energie om de bedrijvigheid en (winkel)voorzieningen te behouden voor de (kleine) kernen. Deze neerwaartse spiraal kan leiden tot verdere uitkleding van deze kernen en leiden tot leegstand en verdere (sociale) achterstand. De gemeente steekt er veel energie in om deze situatie om te buigen en is het daarmee gewenst dat verkeer en vervoer ook een positieve bijdrage zal geven. Belangrijke facetten voor de leefbaarheid met als raakvlak verkeer en vervoer zijn:

- **Bereikbaarheid dorpen**

Belangrijke impulsen voor de lokale economie is een goede bereikbaarheid. Een belangrijk motief voor De Centrale As is bijvoorbeeld het versterken van de economie voor heel Noordoost Fryslan. Lokaal speelt dit dus ook een belangrijke rol. Voor het op peil houden van de bereikbaarheid zal deze bij een algehele invoering van 60 km/uur achteruit gaan en ten koste gaan van de leefbaarheid in de (kleine) kernen.

- **Openbaar vervoer**

Openbaar vervoer draagt bij aan de bereikbaarheid van het buitengebied. Het biedt immers mobiliteit, vooral aan degenen die niet over een auto willen of kunnen beschikken. Snelheidsverlaging van de buitenwegen zal per saldo een verslechtering betekenen voor de kwaliteit van het openbaar vervoer. Aangezien het gebruik van de buslijnen in de kleine kernen relatief laag liggen, zal daarmee de dienstregeling/frequentie onder druk komen te staan.

- **Landbouwverkeer**

Om de snelheid van 60 km/uur te behalen zal dit redelijkerwijs ook afgedwongen moeten worden door de inrichting van de weg. Echter verkeersremmende maatregelen (drempels, plateaus, wegversmallingen enz.) zorgen voor de nodige hinder bij landbouwverkeer. Echter de landbouw is een belangrijke economische factor in de regio.

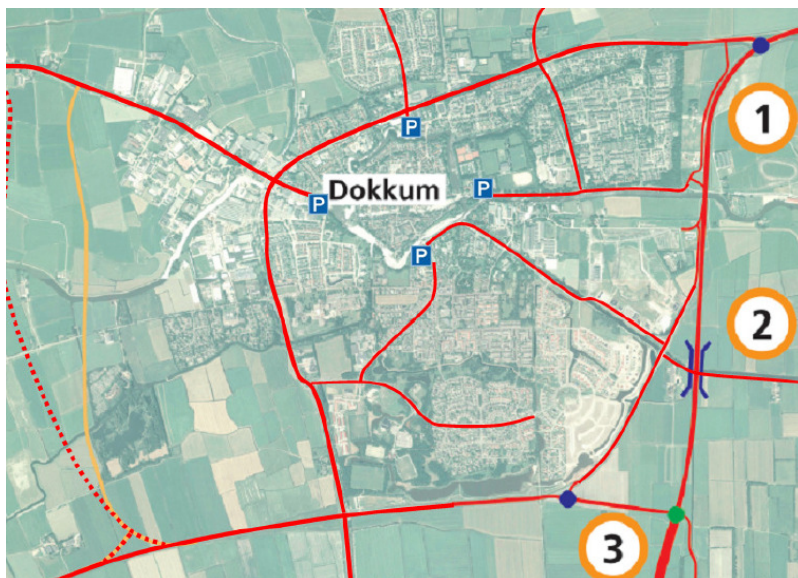
Voor het buitengebied wordt kortweg het “80 km/uur tenzij”-principe gehanteerd, in tegenstelling tot de provincie, die het “60 km/uur tenzij”-principe voorstaat. De overige uitvoeringskenmerken (m.b.t. erftoegangswegen) zullen zoveel mogelijk worden toegepast. Bovenstaande categorisering wordt tevens ondersteund door de hulpdiensten, voor snelle aanrijtiden bij calamiteiten.

8.2.2. Binnen de bebouwde kom.

Gebiedsontsluitingswegen

Deze wegen vormen de schakel tussen de erftoegangswegen binnen de bebouwde kom en het wegennet buiten de kom. De ontsluitingswegen binnen de kom van Dokkum zijn aangemerkt als gebiedsontsluitingsweg. Deze wegen dienen als ontsluiting van de verschillende wijken, inclusief de binnenstad. Daarnaast bieden ze de ontsluiting voor de vier belangrijke parkeerterreinen rondom de binnenstad.

In de dorpen zijn de provinciale wegen 50 km/uur, behoudens de Aldbuorren/Tsjerkestrjitte te Ternaard. Voor Dokkum zijn op de onderstaande kaart de belangrijkste wegen aangegeven, incl de 50 km/uur wegen binnen de bebouwde kom.



Erftoegangswegen

Op de gemeentelijke wegen zijn alle wegen 30 km/uur, uitgezonderd enkele doorgaande routes zoals in Metslawier (Roptawei) en Ternaard (Stationswei). Om de doorgaande route in stand te houden (m.b.t. busroute e.d) zal de maximumsnelheid niet verlaagd worden, tenzij de inrichting van de straat hier aanleiding toe moet geven.

Aan de hand van de bovenstaande overwegingen is de uitwerking wegcategorisering voor de gemeente Dongeradeel vormgegeven. Als aanpassing op de huidige categorisering zal het aantal 60 km/uur-zones (beperkt) worden uitgebreid.

8.3. Inrichting

De daadwerkelijke inrichting van een wegvak en/of kruispunt vergt maatwerk. Geen situatie is gelijk, waardoor geen generieke inrichting mogelijk is en per locatie gekeken moet worden aan de hand van locatiespecifieke kenmerken. De Duurzaam Veilig richtlijnen vormen het uitgangspunt waarna in samenspraak met bewoners en belanghebbenden de plannen worden uitgewerkt. Afhankelijk van het type vraagstuk (omvang, impact e.d.) zal een passend participatieproces worden opgezet.

Verder zal er nauw worden samengewerkt met de andere beleidsdimensies, zoals ruimtelijke ordening, water, groen en stedenbouw.

Uiteindelijk moet dit leiden tot een breed gedragen en integraal plan. Daar waar de locatie het mogelijk maakt, zal de planvorming geïnspireerd worden door de grondbeginselen van Shared Space. Waar mogelijk wordt dit gedachtegoed toegepast in samenhang met de uitgangspunten van Duurzaam Veilig en de locatie specifieke kenmerken. In de lijn van Shared Space wordt terughoudend omgegaan met de willekeurige aanleg van drempels. Op voorhand lijken drempels “de oplossing”, maar brengen naderhand ook veel problemen met zich mee, zoals geluids- en trillingshinder en hinder voor de hulpdiensten en landbouwverkeer.

9. Educatie, voorlichting en handhaving

Om een structurele verlaging van het aantal verkeersslachtoffers in de toekomst te realiseren, zijn op landelijk en ook op gemeentelijk niveau nog behoorlijke inspanningen nodig. Naast het duurzaam veilig inrichten van het wegennet conform de categorisering wordt daarom ingezet op acties op het gebied van educatie, voorlichting en handhaving, kortom de gedragsbeïnvloeding. In de tweede fase van het programma Duurzaam Veilig vormt deze gedragsbeïnvloeding een belangrijke component van het pakket aan maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid.

De acties in het kader van educatie, voorlichting en handhaving zijn opgenomen in het Manifest Verkeersveiligheid Fryslân 2011-2015. Om in te kunnen spelen op de actuele ontwikkelingen met betrekking tot de onveiligheid wordt dit plan na 2015 geactualiseerd. Het Manifest, inclusief kostenraming, vormt de basis van de jaarlijks in te dienen aanvraag voor de provinciale subsidie die voor educatieve verkeersveiligheidsacties kan worden verkregen.

9.1. Educatie

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

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

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

Fryslân 2011 – 2015 fungeert hiervoor als leidraad. Enkele activiteiten die (bijna) jaarlijks plaatsvinden in de gemeente zijn:

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

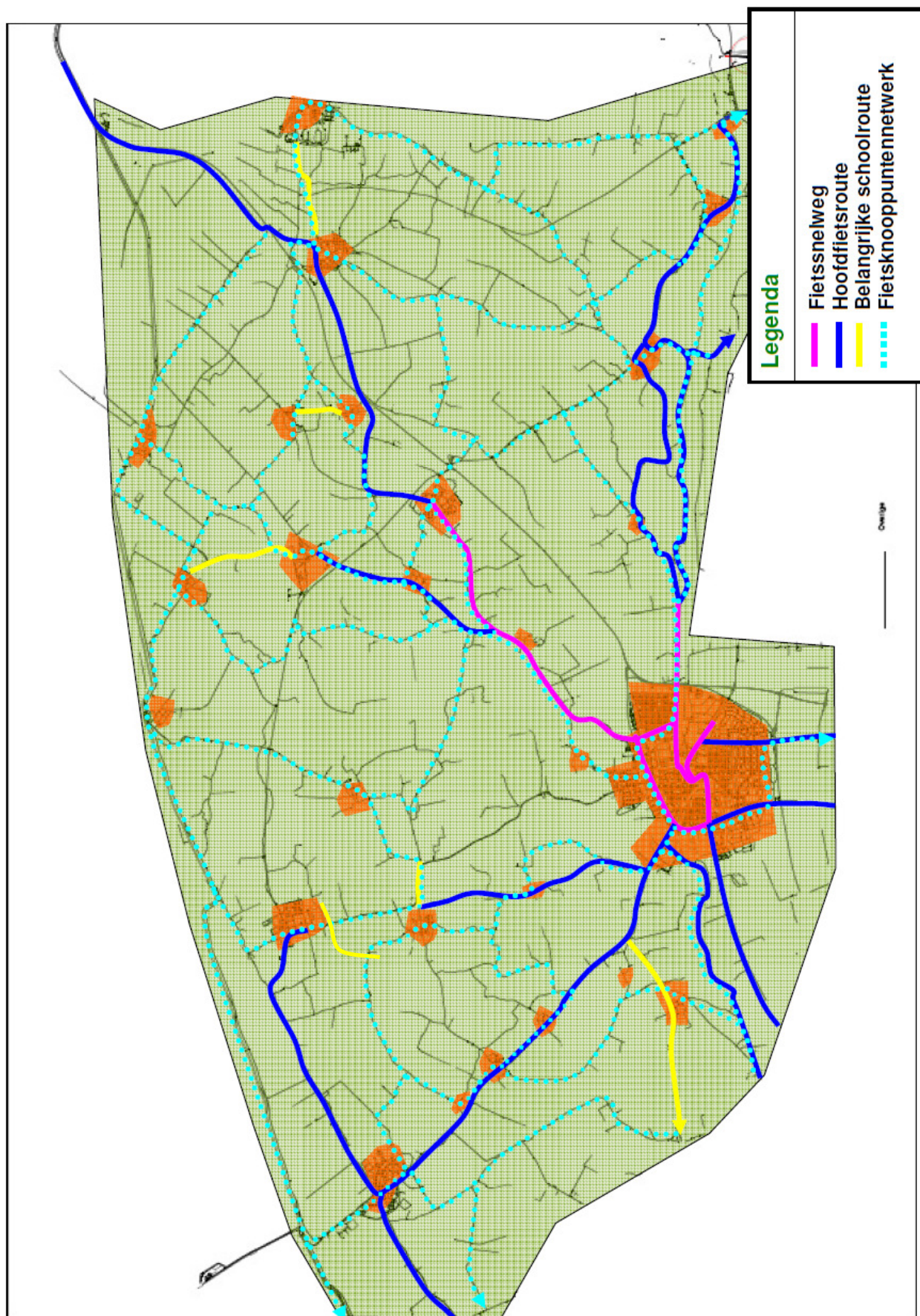
9.2. Voorlichting

Hieronder worden feitelijk de (massa)mediale campagnes geschaard die gericht zijn op het informeren en beïnvloeden van het gedrag van verkeersdeelnemers. Dit betreft campagnes van organisaties zoals VVN, ANWB, ROF. Ook kan hieronder worden verstaan de activiteiten i.h.k.v. duurzame mobiliteit (autoloze zondag, fietsen naar je werk e.d.).

In principe betreft deze pijler activiteiten van anderen waar we al dan niet aan mee kunnen doen omdat ze bijdragen aan onze verkeersveiligheidsdoelstellingen.

9.3. Handhaving

Acties op het gebied van handhaving worden uitgevoerd door de politie. In overleg wordt bekeken of de gemeentelijke aandachtspunten betreffende handhaving ingepast kunnen worden in het werkplan van de politie.



10. Fietsverkeer

Onze gemeente zet in op het stimuleren van het fietsverkeer. Zo heeft de gemeente al jarenlang ingezet op een duurzame inrichting van fietspaden, door deze zoveel mogelijk in een betonverharding uit te voeren. Het gaat dan zowel om utilitair als recreatief/toeristisch fietsroutes, ook in relatie met ons beleid om toerisme en recreatie verder te ontwikkelen. Ten aanzien van het utilitair fietsverkeer zijn de voordelen duidelijk: een milieuvriendelijk alternatief voor de auto dat bovendien weinig ruimte vraagt voor het stallen. Het stallen verdient apart aandacht, met name in de centra en bij publieksaantrekkende voorzieningen. Een integrale benadering is van belang voor het succes van het beleid.

Nadruk wordt gelegd op:

- goed fietsroutenetwerk;
- oversteekbaarheid;
- fietsparkeren.

10.1. Fietsnetwerk

Om het gebruik van de fiets verder te stimuleren dient een fijnmazig netwerk van directe, comfortabele en veilige fietsvoorzieningen aangeboden te worden. Naast de lokale verbindingen tussen de verschillende kernen zijn er ook verbindingen die een bovenlokale functie vervullen als een bundeling van en naar verschillende kernen en kan gemeentegrens overschrijdend zijn. Om de continuïteit van de belangrijkste fietsroutes te waarborgen, heeft de provincie een integraal provinciaal netwerk gedefinieerd in het PVVP bestaande uit:

- **Fietssnelwegen**
De fietssnelwegen zijn de routes die in potentie het hoogste gebruik kennen. Vaak zijn dit verbindingen tussen de (grotere) kernen. Comfort en een ongehinderde afwikkeling zijn de belangrijkste uitgangspunten bij de inrichting van deze routes. De fietssnelwegen voor Dongeradeel liggen in Dokkum en de verbindingen met Damwâld en Metslawier.
- **Hoofd fietsroutes**
De fietsroutes vormen samen met de fietssnelwegen het samenhangende fietsnetwerk van de provincie. Het netwerk verbindt de belangrijkste voorzieningen en kernen met meer dan 750 inwoners. Voor Dongeradeel zijn dit met name schoolroutes en/of belangrijke recreatieve verbindingen.

10.1.1 Inrichting fietssnelwegen en hoofd fietsroutes

De provincie heeft aan het netwerk van fietsroutes richtlijnen c.q. eisen voor wat betreft de inrichting gekoppeld. De gemeente dient deze richtlijnen voor haar onderdelen van het netwerk te implementeren. In de volgende tabel zijn zowel het minimale inrichtingsniveau als de streefwaarden aangegeven.

		Minimaal inrichtingsniveau Hoofdfietsrouten netwerk Fietssnelwegen		Streefwaarde Hoofdfietsrouten netwerk Fietssnelwegen	
Kruispunten	Snelheid op kruispunten			30	30
	Kruispunten stroomwegen	Tunnel of brug	Tunnel of brug	Idem	Idem
	Voorrang		Voorrang voor de fiets	Voorrang voor de fiets	
Wegvakken	Verschijningsvorm	Afhankelijk van intensiteitcombinaties. Binnen de kom maatwerk	Vrijliggend of via verkeersluw alternatief. Binnen de kom maatwerk	Vrijliggend/parallelweg	
	Ontwerp	Voorkomen krappe boogstralen	Voorkomen krappe boogstralen	idem	idem
	Breedte				
	Eenrichting bereden	Min. 2.0m.	Min. 2,5m.	Min. 2,5m	Min. 2,5m
	Tweerichtingen bereden	Min. 2,75m.	Min. 3,5m.	Min. 3,5m.	Min. 3,5m.
	Verharding				
	Soort verharding	Asfalt SMA 0.6, beton of vergelijkbaar	Asfalt SMA 0.6, beton of vergelijkbaar	idem	idem
	Kleur verharding	Licht, met hoge reflectiewaarde	Licht, met hoge reflectiewaarde	idem	Aanvullend: rode kleur op oriëntatiepunten en binnen stedelijke gebieden
	Verlichting	Aandachtspunten, waaronder kruispunten, bochten en sociaal onveilige locaties	Aandachtspunten, waaronder kruispunten, bochten en sociaal onveilige locaties	idem	Aandachtspunten en routes naar scholen, avondbestemmingen en met hoge intensiteiten
Overig	Aansluiting stedelijke netwerken	Max. omrijfactor t.o.v. autoverkeer = 1	Max. omrijfactor t.o.v. autoverkeer = 1	idem	idem
	Bewegwijzering	Uniform en voldoen aan de kwaliteitseisen ANWB	Uniform en voldoen aan de kwaliteitseisen ANWB	idem	idem
	Korte wachttijden	Maximaal 1,5 min.	Maximaal 1 min.	Maximaal 1 min.	Maximaal 1 min.
	Luwte beplanting			Bij aanleg nieuwe infrastructuur	Bij aanleg nieuwe infrastructuur

Om het fietsnetwerk verder op het gewenste niveau te brengen, kan de gemeente aanspraak doen op BDU-middelen van de provincie. Buiten de bebouwde kom kunnen kruisingen met hoofdfietsroutes fietsvriendelijker worden gemaakt wanneer de gebieden bijvoorbeeld heringericht worden tot 60 km/u gebieden.

10.1.2. Overige fietsverbindingen

Het netwerk voor fietsers gaat verder dan alleen de hoofdfietsroutes en fietssnelwegen. Alle paden en wegen waar fietsers gebruik van mogen maken, vormen tezamen het fietsnetwerk. Voor niet alle verbindingen in het netwerk zijn criteria en eisen opgesteld.

Hierbij valt te denken aan belangrijke schoolroutes naar het primaire onderwijs. Dit betekent niet dat de dergelijke fietsverbindingen geen optimale kwaliteit dienen te hebben. Met betrekking tot de inrichting van de (nieuwe) routes worden zoveel mogelijk de landelijke richtlijnen van het CROW gevolgd.

Specifieke aandachtspunten wat betreft de overige fietsverbindingen zijn:

- Maaswijdte netwerk. Is het aanwezige netwerk toereikend qua dichtheid? Zijn de omrijafstanden beperkt?
- Verkeersveiligheid. Voor nieuwe en bestaande wegen en fietspaden geldt: Is de veiligheid gewaarborgd? Zijn er aanwijsbare knelpunten die binnen het kader van de wegcategorisering niet worden opgelost?

Naast de gemeentelijke fietsstructuur heeft Dokkum ook zijn eigen netwerk. Belangrijke (ruimtelijke) elementen hierin vormen de binnenstad, Dokkumer Ee/Dokkumer Grootdiep, scholen en de interne (ontsluiting woonwijken) en externe (ontsluiting dorpen) fietsverbindingen.

De gewenste fietsstructuur heeft een radiale vorm (vergelijkbaar met een fietswiel). Deze structuur is ook zichtbaar in Dokkum. De binnenstad vormt het verzamelpunt (as) van vele verbindingen richting woonwijken en dorpen (spaken). Daarnaast loopt er langs de Rondweg Noord/West een belangrijke route om de verschillende spaken te verbinden. Belangrijke barrières zijn de beperkte toegangen tot de binnenstad per fiets en de oversteek van de Dokkumer Ee/Dokkumer grootdiep. Echter het huidige netwerk kent aan de hand van deze benadering een aantal ontbrekende schakels.

- Verbinding Damwâldsterreedsje – Dongeradyk.
- Schakel Rondweg-noord tussen Hantumerweg en fietstunnel.



Fietsnetwerk Dokkum

10.1.3. Toeristische fietsroutes

Toerisme speelt een belangrijke rol in onze gemeente en het doel is om dit verder te ontwikkelen en stimuleren. Ook de toeristische fietsroutes spelen hierin een rol. Binnen de regio, en ook binnen onze gemeente, zijn toeristische fietsroutes uitgezet. Een aantal jaren geleden is daaraan een fietsknooppuntennetwerk toegevoegd. Dit houdt in dat men op diverse locaties, op plaatsen waar de routes elkaar kruisen, kan kiezen welke toeristische route vanaf dat punt wordt gevolgd. De routes kruisen op diverse plaatsen doorgaande wegen, hoewel daar geen oversteekvoorzieningen zoals een vluchtheuvel aanwezig zijn. Voor de aantrekkelijkheid en veiligheid van de routes is het van belang dat de oversteekbaarheid op die locaties wordt verbeterd.

10.2. Oversteekbaarheid

De oversteekbaarheid van (drukke) wegen moet goed zijn en vooral veilig. Dit is noodzakelijk om het fietsnetwerk als geheel aantrekkelijk te maken. Of sprake is van een goede oversteekbaarheid hangt af van de kans op het moeten wachten en de gemiddelde en maximale wachttijd voor overstekende fietsers en voetgangers. De oversteekbaarheid kan in het algemeen worden verbeterd door het versmallen van de oversteek of het oversteken in etappes (middengeleider e.d.). Daarnaast wordt de complexiteit van het oversteken vergemakkelijkt. Men hoeft niet meer twee richtingen tegelijk in de gaten te houden, maar met het rustpunt in de midden één richting. Dit vermindert niet alleen de daadwerkelijke kans op ongevallen, maar vergroot met name het gevoel van veiligheid voor de fietser.



10.3. Fietsparkeervoorzieningen

Om fietsgebruik aantrekkelijk te maken, gaat het niet alleen om het aanbieden van een compleet netwerk van fietspaden/fietsstroken maar ook om voldoende en goede stallingsvoorzieningen nabij voorzieningen. Fietzers parkeren hun fiets het liefst voor de deur van de plek van bestemming. Wanneer er geen klemmen worden aangeboden wordt elke andere aanbindmogelijkheid gebruikt: verkeersborden, lantaarnpalen, bomen, hekwerken en dergelijke. Ook gevels van gebouwen worden gebruikt als fietsenstalling. Dit leidt niet alleen tot toegankelijkheidsproblemen rondom het gebouw, maar leidt ook vaak tot een rommelig aanzicht. Momenteel zijn er fietsenrekken geplaatst bij openbare voorzieningen en in de centra van de kernen, maar een duidelijk beleid hieromtrent qua aantal, locatie en kwaliteit ontbreekt.

Uitgangspunten:

- Het aanbieden van fietsenrekken moet gebeuren via een vraaggericht fietsparkeerbeleid;
- Locaties met speciale aandacht voor fietsparkeren zijn: OV locaties, winkelconcentratiegebieden, recreatiegebieden en openbare voorzieningen;
- Voor bepalen van het benodigde aantal fietsparkeervoorzieningen bij nieuwe ontwikkelingen kan gebruikt worden gemaakt van de cijfers zoals opgenomen in de richtlijnen van het CROW;
- Bij de keuze van een fietsaanbindmogelijkheid staan gebruiksvriendelijkheid en diefstalpreventie voorop. Het stallen van fietsen moet gratis aangeboden worden;
- Overdekte fietsenstallingen of gebouwde fietsvoorzieningen kunnen overwogen worden bij concentratiepunten om de fietser meer comfort te bieden;

Geadviseerd wordt een vraaggericht fietsparkeerbeleid te volgen. Dat wil zeggen dat er fietsaanbindmogelijkheden worden geboden op locaties (of in de buurt van locaties) waar fietsen “wild”geparkeerd staan. De aanbindmogelijkheden moeten zodanig geplaatst worden dat overige verkeersdeelnemers en met name de voetgangers niet over dergelijke voorzieningen struikelen. In het kader van het stimuleren van het fietsgebruik ten opzichte van de auto en het terugdringen van het autogebruik, kan aanleg van een fietsenstalling worden overwogen. Een bewaakte fietsenstalling zal echter niet kostendekkend zijn en vooralsnog lijkt de behoefte aan een bewaakte fietsenstalling niet aanwezig.

11. Voetgangers, verkeersdeelnemers met een functiebeperking

In de bestaande verkeersruimte is in het verleden vaak onvoldoende rekening gehouden met voetgangers, ouderen en rolstoelgebruikers. Denk bijvoorbeeld aan te smalle trottoirs of het ontbreken van afritten, of te steile afritten. Bij reconstructies en nieuwbouwplannen kunnen dergelijke problemen worden aangepakt en voorkomen. Het doel voor deze brede groep verkeersdeelnemers is het opheffen van fysieke verplaatsingsbelemmeringen. Deze doelgroep heeft vooral baat bij het realiseren van meer en betere oversteekvoorzieningen. De locaties moeten nog in kaart worden gebracht. Resumerend zijn er specifieke aandachtspunten bij het toegankelijk ontwerpen voor voetgangers en verkeersdeelnemers met een functiebeperkingen:

- trottoirs moeten voldoende breed zijn (bij voorkeur minimaal 1.80 meter);
- zorgen voor afritten met niet te steile hellingen (maximaal 1:20, afhankelijk van de lengte);
- voorkomen van belemmeren van de doorgang door fietsen of geparkeerde auto's;
- toepassen van leuningen bij hoogteverschillen;
- toepassen van rustpunten, zoals banken;
- goede en voldoende oversteekvoorzieningen;
- voorkomen van oneffenheden in de verharding;
- toegankelijke vormgeving van bushaltes en de routes er naar toe.

12. Parkeren

12.1. Inleiding

Een voldoende goede bereikbaarheid voor het gemotoriseerde verkeer bestaat uit twee belangrijke componenten. In de eerste plaats een goede doorstroming op het wegennet. Hoe sneller van A naar B kan worden gereden, hoe beter de bereikbaarheid. Een tweede component van de bereikbaarheid per auto is de mogelijkheid om op de plaats van bestemming te kunnen parkeren. Een goede balans tussen vraag en aanbod van parkeerplaatsen draagt bij aan een goede bereikbaarheid van voorzieningen en een beperkte overlast voor de omgeving. Dit geldt zowel voor het parkeren in woonwijken als bij voorzieningen (bij winkels, sportvoorzieningen, binnenstad Dokkum e.d.).

Primair doel bij het parkeerbeleid is het ordenen van het parkeren met oog voor de kwaliteit van de openbare ruimte. Een tweede doel is het in stand houden of realiseren van voldoende parkeergelegenheid. Het parkeerbeleid is dus vraagvolgend. Uitgangspunten zijn verder:

- Goede vormgeving van parkeervoorzieningen zodat deze goed toegankelijk zijn;
- Vergroten van parkeercapaciteit leidt bij voorkeur niet tot meer verhard oppervlak en gaat niet ten koste van openbaar groen.

Over gebrek aan parkeerruimte en overlast door parkeren (o.a. van vrachtauto's) komen regelmatig klachten binnen. Overlast door parkeren kan o.a. door gebrek aan parkeerruimte ontstaan. Door de grote toename van het autobezit is er met name gebrek aan parkeerruimte in de binnenstad en in de oudere woonbuurten.

Het beleid is er op gericht overlast te voorkomen en dus per soort gebied (wonen, werken, recreëren, voorzieningen) de parkeerbehoefte en de wijze van parkeren (opnieuw) te bepalen. De situatie voor het (betaald) parkeren in en rond de binnenstad is verwoord in het document "Parkeren 2006/2007 –evaluatie betaald parkeren Dokkum". De aanbevelingen uit dit document vormen het uitgangspunt voor het parkeerbeleid van de komende jaren.

12.1.1. Binnenstad

Voor bijna alle openbare parkeerplaatsen in de binnenstad geldt het regime van betaald parkeren, uitgezonderd rondom de Wortelhaven. Vanaf 08.00 uur moet betaald worden voor het parkeren op parkeerplaatsen bij parkeerapparatuur.

De doelstelling is het bereiken van een effectieve parkeerregulering ter bevordering van de bereikbaarheid van en de doorstroming in het centrum.

Daarbij geldt een grote differentiatie in parkeertarieven en parkeerduur. Om het autoverkeer in de binnenstad te beperken wordt het parkeren op de randparkeerplaatsen (De Helling, 't Panwurk, Harddraversdijk en Lutjebleek) zoveel mogelijk gestimuleerd. De parkeertarieven op de randparkeerplaatsen zijn laag en is de maximale parkeertijd lang. Deze vier locaties liggen verspreid rondom de binnenstad en maken onderdeel uit van de parkeerroute.

Het parkeren op parkeerplaatsen die grenzen aan het kernwinkelgebied daarentegen is duurder en de maximale parkeertijd relatief kort.

Voor bewoners en bedrijven bestaat de mogelijkheid tot het verkrijgen van een parkeervergunning, waarbij voor bedrijven en ondernemers geldt dat nadrukkelijk moet worden aangetoond dat het voor een goede bedrijfsuitvoering noodzakelijk is dat de auto op korte afstand van het bedrijf moet worden geparkeerd.

In een aantal aangrenzende woonwijken rond het centrum geldt het zogenaamde vergunninghouderparkeren. Dit instrument is ingesteld om de woonwijken vrij te waren van langparkeerders die werken/winkelen/wonen in de binnenstad.

In 2008 is er een parkeerroute gerealiseerd in Dokkum. Vanaf de rondweg wordt er verwezen naar de verschillende randparkeerplaatsen. Hiermee wordt onnodig zoekverkeer zoveel mogelijk voorkomen en biedt de onbekende automobilist de mogelijkheid, om eenvoudig een parkeerplek te vinden dicht bij de binnenstad.

12.1.2. Kernen en woonwijken

In nieuwe woonbuurten zal op dit moment voldaan moeten worden aan een parkeernorm van tenminste 1,5 parkeerplaats per woning inclusief parkeren op eigen terrein. Uitgangspunt is om deze parkeerplaatsen zoveel mogelijk op eigen erf te creëren.

In bestaande buurten zal afhankelijk van de aanwezige woningtypen aan de hand van de CROW (publicatie 182) normen bepaald worden wat de parkeernorm is. Plannen voor herstructurering en herinrichting zullen aangegrepen worden om de parkeernorm te halen zodat de overlast afneemt.

Bij breed gedragen en structurele parkeerklachten zal in samenspraak met de bewoners naar oplossingen worden gezocht. De klachten kunnen betrekking hebben op het aspect handhaving (slordig parkeren of het parkeren op locaties waar dit verboden is) of parkeerdruk (te weinig parkeerruimte). In dat geval zal er een onderzoek in de desbetreffende wijk moeten plaatsvinden. Parkeertellingen moeten dan uitwijzen hoe hoog de parkeerdruk is.

12.1.3. Parkeren grote voertuigen

Parkeren van vrachtauto's (uitzichtbelemmerende voertuigen) in woonbuurten is niet toegestaan. Het is verboden op basis van de APV dat dergelijke voertuigen op de weg parkeren bij een voor bewoning of ander dagelijks gebruik bestemd gebouw op zodanige wijze dat daardoor het uitzicht van bewoners wordt belemmerd. Het is nuttig opnieuw te bekijken op welke plaatsen vrachtauto's geparkeerd kunnen worden in de stad en dorpen zonder dat deze overlast veroorzaken. Het huidige Kalkhusplein biedt de mogelijkheid voor het parkeren van grote voertuigen

12.1.4. Bedrijventerreinen

Op bedrijventerreinen is het uitgangspunt dat voldoende parkeerruimte op eigen terrein gecreëerd moet worden. Hier wordt bij het verlenen van de bouwvergunning op toegezien.

Een terughoudend beleid ten aanzien van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein, zodat werknemers gedwongen worden met het openbaar vervoer of op de fiets te komen, is geen uitgangspunt.

Wel wordt zoveel mogelijk gepoogd te zorgen voor goede fietsverbindingen en locaties voor bedrijvigheid die goed per openbaar vervoer bereikbaar zijn, zodat de keuze om met de fiets of het openbaar vervoer te komen mogelijk is.

12.1.5. Parkeertoets voor bouwplannen en ontwikkelingen

Om parkeerproblemen in de toekomst te voorkomen, zal in geval van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en bouwplannen een parkeerberekening worden gemaakt. Deze parkeerberekening zal bij de toetsing van de bouwaanvraag gebruikt worden. Een parkeerberekening is maatwerk. Er bestaan bandbreedtes voor parkeernormen die gebruikt kunnen worden. Voor de berekening van de parkeerbehoefte kan uitgegaan worden van de normen en bandbreedtes die zijn aangegeven door het CROW.



13. Milieu

Dit voorliggende verkeer en vervoerplan is doordrenkt met aspecten ten behoeve van de leefbaarheid. Leefbaarheid is een belangrijke peiler voor onze gemeente. In dit hoofdstuk komen milieutechnische aspecten aan de orde.

13.1. Luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit is een onderwerp dat de gemeederen in Nederland de laatste jaren aanzienlijk bezighoudt. Het daarvoor geldende Besluit Luchtkwaliteit 2005 is inmiddels vervangen door de Wet luchtkwaliteit 2007. Daarin zijn de Europese richtlijnen voor de luchtkwaliteit geïmplementeerd en is onder meer bepaald dat gemeenten de lokale luchtkwaliteit in kaart moeten brengen. De luchtkwaliteit wordt beïnvloed door de verkeersintensiteit en door de aanwezigheid van industrie. Milieuadviesdienst heeft in opdracht van de gemeente de “rapportage luchtkwaliteit 2005 Gemeente Dongeradeel” opgesteld. Nagegaan is of er sprake is van overschrijdingen van de wettelijke luchtkwaliteitsnormen voor de luchtverontreinigende stoffen: stikstofdioxide (NO₂), koolmonoxide (CO), fijn stof (PM₁₀), en benzeen (C₆H₆). De toegestane grenswaarden worden (inclusief zeezoutcorrectie) nergens overschreden binnen de gehele gemeente. Volgens het rapport hoeven er dan ook geen lokale maatregelen te worden getroffen tot het verbeteren van de luchtkwaliteit. De Milieuadviesdienst zal eind 2009 komen een rapport gebaseerd op de Wet luchtkwaliteit.

Desondanks vinden wij het toch belangrijk dat de luchtkwaliteit niet verslechtert. Om die reden zal de gemeente in de kernen inzetten op concentratie van verkeer op het hoofdwegennet. Verkeer dat niet in woonwijken thuis hoort zal via de hoofdroutes moeten rijden. Op die manier rijdt er minder autoverkeer in de woonwijken. Er zal daartoe een hoofdwegennet benoemd worden, waar de grotere verkeersstromen op thuis horen. Op alle wegen zal de gemeente zoveel mogelijk zorgdragen voor een constante snelheid van het verkeer, waardoor de uitstoot van uitlaatgassen beperkt wordt.

13.2. Geluid

Wegverkeer is ook een bron van geluid. Vanuit voorliggend verkeer en vervoerplan gaan we de geluidsproblematiek aanpakken door te onderzoeken of verkeer kan worden geconcentreerd op een aantal hoofdwegen en daarmee het verkeer zoveel mogelijk te weren uit woonwijken. Een goede inrichting van de wegen, die een constante rijsnelheid stimuleert, moet ervoor zorgen dat de geluidsoverlast afneemt. Bij specifieke knelpunten moet maatwerk worden geleverd om te zoeken naar geluidsreductie door maatregelen aan de bron – bijvoorbeeld stillere verharding – of in de overdracht – bijvoorbeeld beperken verhard oppervlak of geluidsreductie door groenvoorzieningen.

13.3. Route gevaarlijke stoffen

De routing van gevaarlijke stoffen is sinds augustus 1996 geregeld in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (WVGS). Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg brengt externe veiligheids- en milieurisico's met zich mee. Routing is een van de mogelijkheden deze risico's te beperken en te beheersen. Routing houdt in dat het behoudens ontheffing verboden is bepaalde gevaarlijke stoffen (de zogenaamde "routeplichtige stoffen") over andere dan de daarvoor aangewezen wegen te vervoeren. Alle gemeenten zijn bevoegd voor hun grondgebied een routing vast stellen. Deze bevoegdheid strekt zich uit tot alle wegen op het grondgebied van de gemeente, dus ook de rijks- en provinciale wegen. Indien een gemeente geen routing vaststelt, zijn er in die gemeenten voor wat betreft de routing geen beperkingen van toepassing.

De gemeente Dongeradeel heeft geen routing vastgesteld. Dit betekent dat gevaarlijke stoffen over alle gemeentelijke wegen vervoerd mogen worden. Wettelijk gezien moeten vervoerders van gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk gebruik maken van het hoofdwegennet en de bebouwde kom mijden. Een routing zou eventueel van toepassing kunnen zijn voor het bestemmingsverkeer gevaarlijke stoffen. Wanneer er geen problemen zijn in de huidige aan- en afvoerroutes van gevaarlijke stoffen binnen de gemeente Dongeradeel is een vergunningstelsel niet noodzakelijk. Als zich knelpunten voordoen is het mogelijk om een routing vast te stellen waarna bij het gebruik van wegen buiten deze routing een vergunning nodig is.

14. Schoolomgeving

Basisscholen liggen veelal in de woonstraten/wijken. Daardoor zijn er problemen op het gebied van de verkeersveiligheid, vooral bij de wat grotere basisscholen. Deze onveiligheid is voor een belangrijk deel gevoelsmatig (subjectief). Vooral het halen brengen van kinderen met de auto leidt soms tot chaotische en onveilige situaties nabij de school. Juist in de omgeving van basisscholen zijn een verkeersluwe omgeving, een aangepast weggedrag en een zeer lage snelheid van groot belang.

Bijna driekwart van de basisscholen in ons land vindt dat de ouders in toenemende mate medeverantwoordelijk zijn voor de verkeerschaos en onveiligheid rond hun school. Dit blijkt uit een onderzoek van Veilig Verkeer Nederland (VVN). Vooral in de onder- en middenbouw neemt het aantal kinderen dat zelfstandig naar school gaat steeds verder af. Veel kinderen worden met auto gebracht omdat ouders bijvoorbeeld de route van huis naar school onveilig voor hun kinderen vinden. Deze keuze vergroot echter de onveiligheid voor andere kinderen. Niet alleen zijn er problemen in de directe schoolomgeving, ook de route van huis naar school levert de nodige problemen op. Bijna 60% van de kinderen geeft aan dat zij gevaarlijke wegen of kruispunten moeten passeren.

In een Duurzaam Veilige schoolomgeving is het kind het uitgangspunt voor de inrichting van de openbare ruimte. De infrastructuur moet zodanig zijn ingericht dat kinderen zich zelfstandig veilig kunnen bewegen. Naast infrastructuur is educatie (ook van ouders), communicatie en verkeershandhaving minstens zo belangrijk. Er moet een gezamenlijke aanpak (liefst pro-actief) van de problemen zijn door kinderen, ouders, schoolleiding, belangenorganisatie (bv. VVN), gemeente en politie, indien zich ergens een probleem voordoet in de schoolomgeving.



15. Vervolgtraject

Deze nota vormt het verkeer- en vervoerbeleid van de gemeente Dongeradeel. Deze beleidsnota heeft de paraplufunctie voor het te voeren beleid van de komende jaren (tot 2020). Op strategisch niveau worden de verschillende aandachtspunten op het gebied van verkeer en vervoer behandeld. Vervolgstep is een uitvoeringsnotitie (Maatregelenplan) die gebaseerd is op de beleidsuitgangspunten die in dit document genoemd worden. Voor de totstandkoming van dit document zijn inmiddels de verschillende dorpsbelangen geraadpleegd (zie hoofdstuk 5) over het huidige beeld van de verkeers- en vervoerssituatie. In de uitvoeringsnotitie zal het maatregelenpakket opgesteld worden.

De stad Dokkum is hierin nog niet specifiek/uitgebreid benoemd. Omdat er voor de stad de komende jaren een aantal grote ontwikkelingen op stapel staan, wordt de stad separaat onderworpen aan een verkeersvisie. Concrete onderdelen hierin zijn:

- Realisatie Centrale As;
- (mogelijke) realisatie Westelijke rondweg;
- Verkeerscirculatieplan binnenstad Dokkum;
- Parkeernota binnenstad Dokkum.

Echter het voorliggende beleidsdeel zal als kapstok dienen voor de uitwerking van deze projecten. Deze bovengenoemde producten zijn eigenlijk verdiepingsslagen op dit beleidsdeel.

Bijlage 1: Specificaties Nota Mobiliteit

De specifieke opdrachten zoals geformuleerd in de Nota Mobiliteit zijn als volgt:

Bereikbaarheid

Ruimtelijke ingrepen op de eigen infrastructuur van gemeenten mogen volgens de Nota Mobiliteit niet toe leiden dat de bereikbaarheid over de gehele reis minder wordt. Voor ingrepen met als achtergrond verkeersveiligheids- of milieutechnische redenen maakt de Nota een uitzondering.

Fietsverkeer

Gemeenten krijgen als opdracht in de Nota Mobiliteit om het gebruik van de fiets voor of bij het vervoer van deur-tot-deur te stimuleren. Dat vergt een samenhangend fietsnetwerk dat direct, aantrekkelijk, veilig en comfortabel is. Ook goede parkeervoorzieningen voor fietsen horen daarbij. Voor de realisering van het fietsnetwerk verlangt het rijk dat de gemeente zich een doel voor 2010 en 2020 stelt. Voor de wijze van stimulering geeft het rijk aan dat gemeenten het fietsaandeel bij verplaatsingen korter dan 7½ kilometer stimuleren. Verder moet bij de oplevering van nieuwbouwwijken een goede fietsverbinding aanwezig zijn met het centrum en met het buitengebied. Ook bij de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen zorgt de gemeente voor een goede ontsluiting per fiets. De rijksoverheid voorziet in het kader van het programma Ruimte voor de fiets in stallingvoorzieningen rond stations. Gemeenten en andere overheden moeten volgens de Nota Mobiliteit werken aan het terugdringen van fietsendiefstal, waarbij de inzet is om het aantal fietsdiefstallen in 2010 te halveren ten opzichte van 1999 (Politiemonitor 1999: 6,4 fietsdiefstallen per 100 fietsen).

Parkeren

Het rijk laat het in principe over aan gemeenten om zelf parkeernormen te stellen, maar de Nota Mobiliteit stelt wel dat gemeenten in een regio tot overeenstemming moeten komen over parkeernormen per locatie. Deze Nota geeft ook aan dat de provincie een bandbreedte zal aangeven waarbinnen gemeenten hun normen per locatie moeten vaststellen, wanneer gemeenten er in een regio samen niet uitkomen.

Voetgangers

Voor wandelen bevat de Nota Mobiliteit (net als voor fietsen) de opdracht aan gemeenten om dit te stimuleren in de keten van deur-tot-deur; om kruisende wandelroutes zoveel mogelijk in stand te houden en om bij infrastructurele maatregelen vooraf de effecten op de wandelmogelijkheden te inventariseren.

Goederenvervoer

Rijk en provincie Fryslân vergen beiden van de gemeenten dat deze expliciet aandacht besteden aan het goederenvervoer. Volgens de Nota Mobiliteit moet in het gemeentelijke beleid blijken hoe de verschillende netwerken en modaliteiten optimaal worden verknoot en benut én in samenhang en kosteneffectief worden ingezet.

Beheer en onderhoud

Voor het beheer van de infrastructuur moeten gemeenten volgens het rijk in hun beheersplannen ook de externe veiligheid opnemen. Verder is de taak van gemeenten om te zorgen voor een veilige en goed onderhouden infrastructuur nog eens bevestigd in de Nota Mobiliteit. Daarbij is echter ook aangegeven dat gemeenten in de periode tot 2020 bij nieuwe aanleg en in het kader van beheer en onderhoud essentiële herkenbaarheidskenmerken op alle wegen moeten aanbrengen.

Veiligheid

Het Rijk stelt gemeenten mede verantwoordelijk voor de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid (Duurzaam Veilig). Verkeershandhaving vormt volgens de Nota mobiliteit het belangrijke sluitstuk van het verkeersveiligheidsbeleid. De doelstellingen ten aanzien van het beperken van het aantal verkeersslachtoffers zijn als volgt:

- maximaal 750 verkeersdoden en 17.000 ziekenhuisgewonden in 2010;
- maximaal 580 verkeersdoden en 12.250 ziekenhuisgewonden in 2020.

Externe veiligheid

Gemeenten krijgen in de Nota Mobiliteit de opdracht om externe veiligheid op te nemen in de beheersplannen voor infrastructuur en moeten zorgen voor een veilige en goed onderhouden infrastructuur. Rijk en provincie geven beiden aan dat gemeenten, daar waar zij bevoegd zijn, relatief veilige voorkeursroutes voor het transport van gevaarlijke stoffen benoemen, in aansluiting op het nationale basisnet en dat zij een hierop gericht samenhangend verkeersmanagement voeren. Gemeenten nemen volgens de nota Mobiliteit de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen vanaf het begin mee in de ruimtelijke planvorming. Waar sprake is van planvorming in de nabijheid van het basisnet, vormen de vastgestelde gebruiksruimte en veiligheidszone hierbij het uitgangspunt.

Mobiliteit ouderen en gehandicapten

In de periode t/m 2010 moeten volgens de Nota Mobiliteit haltes bij vitale bestemmingen zoals ziekenhuizen en verzorgingstehuizen en knooppunthaltes ("sterhaltes") toegankelijk worden gemaakt, zodat een zo groot mogelijk deel van de doelgroep "mensen met een mobiliteitsbeperking" hiervan kan profiteren. Rijk, provincies, WGR-plusregio's en gemeenten maken bestuurlijke afspraken over het aandeel toegankelijke haltes in 2010, over de financiering en over de voortgang.

Landschap en milieu

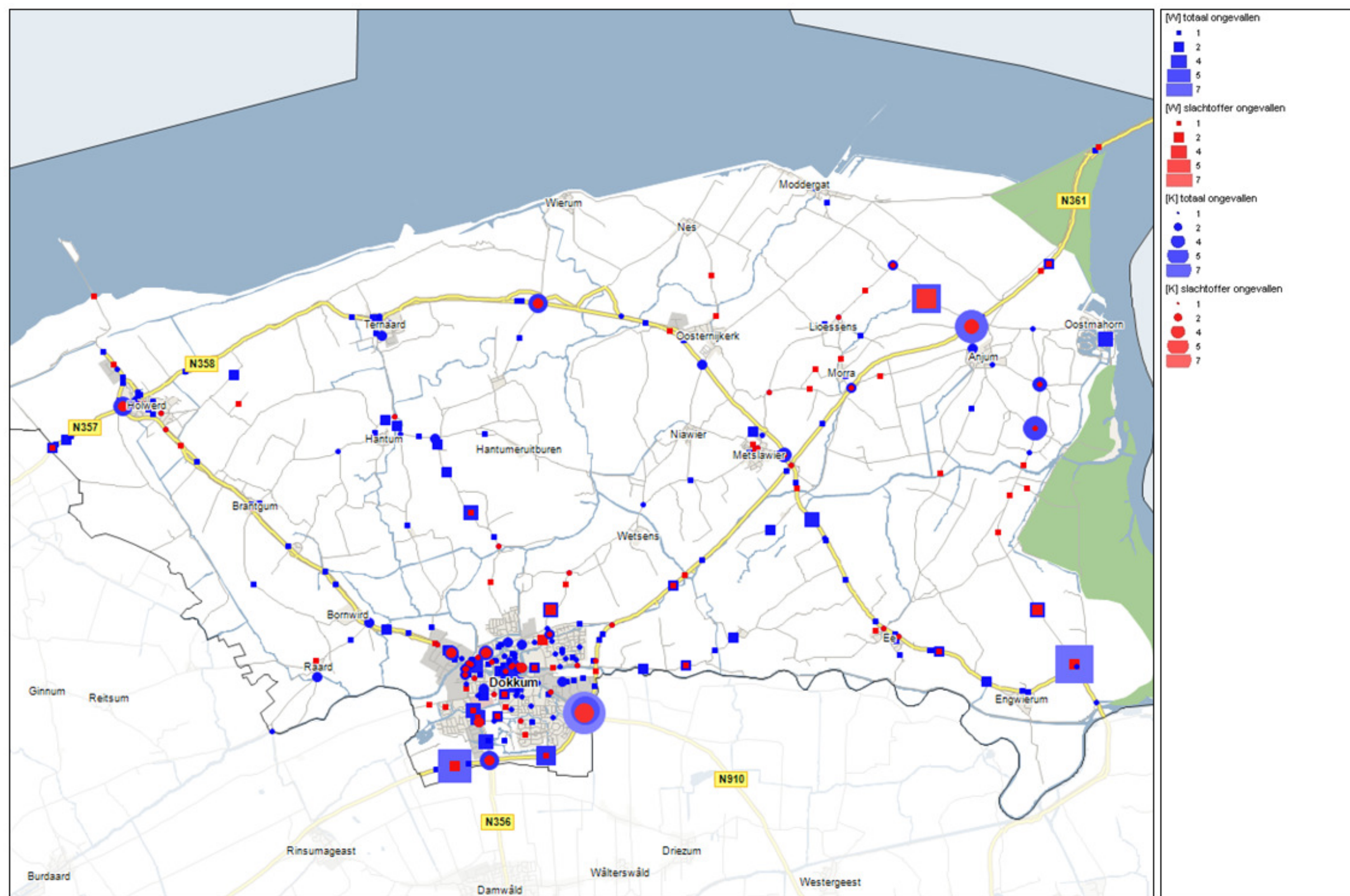
Het rijk streeft naar bundeling van infrastructuur en vervoerstromen, om het landschap te ontzien. De Nota Mobiliteit geeft aan dat gemeenten bij de aanleg van nieuwe of verbreding van bestaande infrastructuur, gebiedsgericht ontwerpen in samenhang met de omgeving als uitgangspunt moeten nemen.

Bijlage 2: Provinciaal beleid, PVVP Fryslân (2006)

Essentiële passages uit het PVVP Fryslân:

- 1.** Voor nieuwe grote woningbouwlocaties, voor de vestiging van grote publiekstrekkende voorzieningen, voor kantoren met veel personeel en voor bedrijven met grote goederenstromen voeren gemeenten een mobiliteitstoets uit.
- 2.** Gemeenten brengen hun wegcategorisering in overeenstemming met het categoriseringsplan in het PVVP 2006.
- 3.** Voor de inrichting van hun wegennet hanteren de gemeenten een beleid dat overeenkomt met de vormgevingseisen in bijlage G van het PVVP en de uitwerking in de Provinciale Richtlijn Wegontwerp (PRW Fryslân) en de Nota “Fryske Diken yn’t Grien”.
- 4.** Gemeenten leveren een bijdrage aan het vergroten van de verkeersveiligheid door uitvoering te geven aan het verkeerseducatiebeleid in het PVVP 2006 en het opstellen en uitvoeren, in samenwerking met de politie, van een handhavingsbeleid.
- 5.** Gemeenten verbeteren hun fietssnelwegen en overige hoofdfietsroutes volgens het kwaliteitsniveau dat in het PVVP 2006 is vastgesteld.
- 6.** Gemeenten formuleren inrichtingseisen voor voetgangersgebieden en de belangrijkste voetgangersroutes en houden daarbij rekening met de toegankelijkheid voor mensen met een handicap.
- 7.** Bij de inrichting van hun wegen houden gemeenten op busroutes rekening met de toegankelijkheid voor en doorstroming van het openbaar vervoer. Ook houden zij rekening met het comfort voor buspassagiers.
- 8.** Gemeenten zorgen dat de onder hun verantwoordelijkheid vallende haltevoorzieningen van het attractief openbaar vervoer en het collectief openbaar vervoer voldoen aan in het OVVF af te spreken kwaliteitseisen, of, zolang deze kwaliteitseisen niet tot stand zijn gekomen, tenminste voldoen aan hetzelfde kwaliteitsniveau als de provinciale haltevoorzieningen van deze netten.
- 9.** Gemeenten zorgen voor een goede bereikbaarheid van OV haltes per fiets en te voet en een goede toegankelijkheid voor het openbaar vervoer en dragen zorg voor de sociale veiligheid op deze routes.
- 10.** Op routes die onderdeel zijn van het kwaliteitsnetwerk goederenvervoer, houden gemeenten rekening met de doorstroomkwaliteit voor het vrachtvervoer.
- 11.** Gemeenten stellen routes voor gevaarlijke stoffen vast.

Bijlage 3a: Totaal ongevallen en slachtoffers (periode 2006 – 2010)



ViaStat, ©2006-2011 Tele Atlas

Bijlage 3b: Totaal ongevallen en slachtoffers (periode 2006 – 2010)

