

Ontwerp mobiliteitsplan Opsterland 2025-2035

Feilich, tagonklik en ferbûn



In opdracht van:

Gemeente Opsterland

Projectnummer:

8426

Datum:

11-11-2025

Colofon

Evelien van Beenen, Otto Cazemier, Boukje Dotinga

Copyright

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.

1. INLEIDING

Voor een toekomstbestendige gemeente is het belangrijk dat er mobiliteitsbeleid wordt vastgesteld dat aansluit bij actuele en toekomstige ontwikkelingen en beleid. In dit mobiliteitsplan landen de ambities op hoofdlijnen voor de komende jaren. Hiermee zorgen we dat de gemeente Opsterland in de toekomst bereikbaar blijft, zetten we in op duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid, vinden we een manier om, om te gaan met (nieuwe) verschillende vervoersmiddelen en zorgen we dat mobiliteit voor iedereen toegankelijk is.

1.1 Aanleiding

In 2010 is het gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) van de gemeente vastgesteld. Dit plan is (gedeeltelijk) gedateerd en er is behoefte aan nieuw mobiliteitsbeleid dat aansluit op de actualiteit en ambities van de gemeente. Het nieuwe mobiliteitsplan vervangt daarmee het oude GVVP. Daarnaast zijn er op landelijk, provinciaal en regionaal niveau nieuwe (ruimtelijke en beleids) ontwikkelingen die zorgen voor nieuwe kaders en ambities. Het nieuwe mobiliteitsplan sluit goed aan bij deze nieuwe ontwikkelingen.

1.2 Proces

Het mobiliteitsplan is tot stand gekomen door verschillende fasen te doorlopen. Om te zorgen dat er een integraal mobiliteitsplan komt te liggen is er gezocht naar raakvlakken met andere beleidsvelden en ambities van de regio. Daarnaast is er in het proces uitgebreid aandacht geweest voor participatie met diverse stakeholders:

- bijeenkomsten dorpsbelangen: op drie avonden zijn de dorpsbelangen en winkeliers- en ondernemersverenigingen uitgenodigd om input te leveren;
- online participatieplatform: er is gebruik gemaakt van een online participatieplatform om input van inwoners te verzamelen;
- overleg regionale stakeholders: buurgemeenten, provincie en de regio hebben deelgenomen aan overleggen om mobiliteit en het nieuwe beleid op regionaal niveau af te stemmen.
- klankbordgroep: tijdens deze sessies hebben lokale belangenorganisaties meegedacht en gediscussieerd over knelpunten in de gemeente en het toekomstige beleid.
- interne werkgroep: interne collega's van de gemeente hebben meegedacht over het nieuwe mobiliteitsbeleid, daarmee is geprobeerd het zo goed mogelijk te laten aansluiten bij bestaand beleid;
- raadsbijeenkomst: gemeenteraadsleden zijn tijdens een informatieve bijeenkomst op de hoogte gesteld van het proces en hebben input geleverd voor de ambitie richtingen van het plan.
- raadsbijeenkomst: gemeenteraadsleden zijn tijdens een informatieve bijeenkomst op de hoogte gesteld van het proces en hebben input geleverd voor de ambities en richting van het plan.

1.3 Leeswijzer

Het mobiliteitsplan is opgedeeld in een aantal hoofdstukken. In dit eerste hoofdstuk wordt het beleidsplan geïntroduceerd en geven we een toelichting op het proces. Het tweede hoofdstuk bestaat uit een omschrijving van de belangrijkste trends en ontwikkelingen binnen mobiliteit en beleid die invloed hebben op het gemeentelijk mobiliteitsplan. Het derde hoofdstuk vormt het vertrekpunt, oftewel de huidige situatie. Hierin lichten we het bestaande verkeersnetwerk en vervoersgebruik van de gemeente uit. Daarnaast gaan we in op de kernpunten die voortkomen uit het participatieproces zodat de belangrijkste knelpunten in het

bestaande mobiliteitssysteem duidelijk zijn. Het 'vertrekpunt' vormt de basis voor de toekomstvisie, die in hoofdstuk 4 wordt beschreven en toegelicht.

Vervolgens geeft hoofdstuk 5 een concrete uitwerking van deze ambitie met een herziening van de wegcategorisering. Hoewel in hoofdstuk 3 aandacht is voor het huidige netwerk van openbaar vervoer en fietspaden, vallen deze onderwerpen buiten de scope van toekomstvisie en uitwerking van deze ambitie. Deze onderwerpen worden verankerd in de beleidsopgaven voor het sociale domein en recreatie en toerisme. Een uitvoeringsagenda wordt in later stadium als bijlage aan dit mobiliteitsplan toegevoegd.

2. ONTWIKKELINGEN EN BELEID

Het nieuwe mobiliteitsplan wordt opgesteld omdat er behoefte is aan nieuw mobiliteitsbeleid dat aansluit bij actuele ontwikkelingen. Zowel gemeentelijk, landelijk als wereldwijd zijn er allerlei ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. In de toekomst zal blijken dat ook weer andere ontwikkelingen of misschien ook andere beleidsuitgangspunten zich voor gaan doen. Dit kan dan aanleiding zijn om een mobiliteitsplan aan te passen of zelfs te vervangen. In dit hoofdstuk schetsen we een beeld van relevante trends en ontwikkelingen die invloed hebben op het nieuwe mobiliteitsplan.

2.1 Trends en ontwikkelingen

2.1.1 Het belang van duurzame mobiliteit neemt toe

Met het ondertekenen van het Klimaatakkoord in Parijs en het sluiten van een Nationaal Klimaatakkoord is verduurzaming in mobiliteit steeds belangrijker en zelfs noodzakelijk geworden. Ook binnen de gemeente vraagt deze ontwikkeling om een transitie van ons mobiliteitssysteem. Hiervoor is een verschuiving naar innovatieve en milieuvriendelijke vervoersmiddelen en infrastructuur nodig. Opsterland heeft zich ook gecommitteerd aan duurzaamheidsdoelstellingen als Sustainable Development Goals gemeente. In het mobiliteitsbeleid speelt duurzaamheid een belangrijke rol, het gaat hierbij bijvoorbeeld om:

- meer aandacht voor ons verplaatsingsgedrag, denk hierbij aan het aanleggen van het stimuleren van de fiets door middel van de aanleg van regionale fietsverbindingen en fietssnelwegen;
- de vraag naar laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen, met name in Gorredijk om (winkel-)bezoek elders uit Nederland te faciliteren;
- bewustwording en gedragsverandering creëren onder inwoners en bedrijven richting duurzame mobiliteit.

2.1.2 Mobiliteitstransitie

Het speelveld van mobiliteit is continu in verandering. Het is de afgelopen jaren steeds drukker geworden op de weg, in het openbaar vervoer en op de fietspaden. De mobiliteit zelf staat niet stil: er is ook een brede mobiliteitstransitie bezig, waarbij innovatieve vervoerswijzen elkaar de laatste jaren snel opvolgen. Er komen steeds meer nieuwe vormen van mobiliteit, zoals deelfietsen, deelauto's, elektrische fietsen, speed pedelecs en fatbikes. Hierdoor ontstaan er snelheidsverschillen op het fietspad. Ook komen er steeds meer smart voertuigen bij en zijn er ontwikkelingen gaande om autonome voertuigen te ontwikkelen. De verwachting is dat de komende jaren meer van deze 'slimme' vervoerswijzen op de markt komen. Openbaar vervoer in landelijke omgevingen komt de afgelopen jaren onder druk te staan. Er wordt minder geïnvesteerd in nieuwe infrastructuur en bestaande infrastructuur moet optimaal benut worden. Vaak wordt er ook gekozen om diensten te bundelen waardoor afstanden tot haltes groter worden en landelijke gebieden minder bediend worden. Openbaar

vervoer wordt kleinschaliger en aanvullende vervoerssystemen (zoals de Opstapper of Jobinder) zullen een steeds belangrijkere rol gaan spelen.

We dienen op bovenstaande ontwikkelingen te anticiperen. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om:

- (fiets)infrastructuur aanpassen op nieuwe gebruikers (o.a. e-bikes, elektrische bakfietsen, speed-pedelecs);
- verbeteren ov-verbindingen met de regio;
- faciliteren van verschillende vormen van deelmobiliteit;
- ontwikkelen en stimuleren van first- and last-mile oplossingen;
- slim omgaan en inspelen op nieuwe ontwikkelingen.

2.1.3 Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid raakt ons allemaal. In een dichtbevolkt land als Nederland is het een grote uitdaging om ervoor te zorgen dat alle weggebruikers veilig aan het verkeer kunnen deelnemen. De situatie is landelijk de laatste jaren verslechterd; het aantal ernstig verkeersgewonden blijft stijgen en ook het aantal verkeersdoden neemt weer toe. Op landelijk niveau is er daarom steeds meer aandacht voor proactief in plaats van reactief beleid. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om:

- meer aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietser, voetganger en ouderen;
- zowel de infrastructuur als de verkeerseducatie verbeteren;

Een andere belangrijke ontwikkeling op het gebied van verkeersveiligheid is het hanteren van 30 km/u als norm voor de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom. In de gemeente Opsterland geldt op alle wegen binnen de bebouwde kom al een maximumsnelheid van 30 km/u. Op deze 30 km/u wegen kan er wel een verschil zijn in de mate van de verblijfsfunctie en de verkeersfunctie. De verblijfsfunctie op 30 km/u wegen heeft prioriteit boven de verkeersfunctie, maar bij sommige belangrijke doorgaande wegen door de dorpen zijn deze functies eerder van gelijkstellend belang.

2.1.4 Brede welvaart, mobiliteitsarmoede en toegankelijkheid

Het thema 'Brede welvaart' wordt in steeds meer beleidsvelden onder de aandacht gebracht. Het gaat daarbij om alles wat invloed heeft op het welzijn van mensen. Mobiliteit levert hier een belangrijke bijdrage aan, want het biedt mensen de mogelijkheid om zich te verplaatsen tussen hun huis, werk of andere bestemmingen. Lopen is voor de grootste groep inwoners de meest toegankelijke manier van verplaatsen. Indien mobiliteit belemmerd wordt, kan dit ervoor zorgen dat inwoners geen toegang hebben tot essentiële voorzieningen zoals gezondheidszorg, onderwijs en werkgelegenheid. Het openbaar vervoer en de openbare ruimte toegankelijk houden voor alle soorten gebruikers is hierbij van belang. Daarnaast speelt in landelijke gebieden problematiek rondom vervoersarmoede, vanwege de verschraving van het ov.

2.2 Beleidskader

Binnen de gemeente en op regionaal en landelijk niveau zijn diverse beleidsstukken vastgesteld. Daarmee gelden er allerlei relevante ambities zowel binnen mobiliteit als binnen andere beleidsvelden. Beleid rond mobiliteit staat niet op zichzelf. Het mobiliteitsplan heeft dan ook raakvlakken met verschillende andere beleidsterreinen, waarbij het van belang is dat deze worden meegenomen. Het bestaande beleid vormt de kaders waarbinnen het mobiliteitsplan is opgesteld.

2.2.1 Landelijk beleid

Met de ondertekening van het Klimaatakkoord (2016) zet de Nederlandse overheid in op het verminderen van de CO₂-uitstoot in 2030 met 49%. Verduurzaming van mobiliteit is daarom steeds belangrijker en met de gevolgen voor het klimaat zelfs noodzakelijk. Dit betekent bijvoorbeeld het verduurzamen van het wagenpark van bedrijven, het faciliteren van autodelen, het uitbreiden van laadinfrastructuur en publieksvoorlichting over het verduurzamen van personenmobiliteit. Ook bewustwording en vaker gebruik maken van duurzame alternatieven als de fiets horen hierbij. Daarnaast heeft de Rijksoverheid het Strategisch Plan Verkeersveiligheid – SPV (2018), de kernambitie is: ‘elke verkeersslachtoffer is er één te veel’. Er wordt onder andere ingezet op een risicogestuurde en integrale aanpak. In de kern betekent dit structurele aandacht voor verkeersveiligheid in uitvoeringsprogramma’s en het verlagen van verkeersveiligheidsrisico’s. In 2025 is er een rijkssubsidie beschikbaar om infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen uit te voeren. Voor de gemeente Opsterland is er 776.000 euro aan subsidie beschikbaar. Verder wordt in de Mobiliteitsvisie 2050 (2023) aan het opstellen van integrale doelen voor bereikbaarheid en een gebiedsgerichte uitwerking.

2.2.2 Provinciaal en regionaal beleid

In 2022 heeft de Provincie Fryslân het Regionaal Mobiliteits Programma (RMP) vastgesteld. Hiermee wordt ingezet op het verduurzamen van de mobiliteit; de bestaande weginfrastructuur zo optimaal mogelijk benutten; het oplossen van knelpunten; het verbeteren van de efficiëntie en betaalbaarheid van ov; het versterken van de ketenmobiliteit en het verbeteren van verkeersveiligheid met specifiek aandacht voor fietsers. In het uitvoeringsprogramma van het RMP staan verschillende relevante projecten voor de gemeente Opsterland, zoals groot onderhoud aan de N381, N380 en A7 en aan de Gerke Numanbrug in Gorredijk. In 2022 is ook de Fietsnota Fryslân Feilich Fryslân opgesteld. Hiermee wordt ingezet op het stimuleren van fietsgebruik, verbetering van fietsveiligheid, het binnenhalen van een internationaal wielerevenement, de ontwikkeling van snelfietsroutes en veiligheid voor ouderen op de fiets. Het Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer (2022) richt zich op de verduurzaming van het ov, behoud van bereikbaarheid op het platteland en de ontwikkeling van ov-knooppunten. Verder maakt de Gemeente Opsterland onderdeel uit van de regio Zuidoost Friesland. De Regiodeal Zuidoost Friesland (2020) geeft een impuls aan de regio en stimuleert regionale samenwerkingen. De aanpak heeft twee pijlers, namelijk vitale kernen en een veerkrachtig landschap. Hieronder valt bijvoorbeeld dat voorzieningen voldoende aanwezig en bereikbaar zijn, dat het landschap toegankelijk is en ruimte biedt aan toerisme en recreatie.

2.2.3 Gemeentelijk beleid en onderzoeken

Op gemeentelijk niveau vormt het Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan (GVVP, 2010) de basis. Hierin staan de huidige doelstellingen voor het mobiliteitsbeleid. Ondanks de verjaring zijn er verschillende kernpunten nog steeds relevant om uit te lichten:

- de auto krijgt een minder dominante positie en er is **meer aandacht voor fietsvoorzieningen**, de ontwikkeling van snelfietsroutes (tegenwoordig: doorfietsroutes) en de promotie van de fiets.
- het bevorderen van verkeersveiligheid, het garanderen van goede bereikbaarheid van woningen en bedrijven en het optimaliseren van de **leefbaarheid**.
- in het GVVP van 2010 is aandacht voor een nieuwe wegcategorie, genaamd verzamelweg. Hiermee wordt aangegeven dat het een erftoegangsweg betreft maar met een hogere verkeersfunctie dan gebruikelijk is voor een erftoegangsweg binnen

de bebouwde kom. In de huidige context is het belangrijk dat er in het nieuwe mobiliteitsplan weer aandacht komt voor deze **nieuwe wegcategorie: ETW30+**.

- er is aandacht voor **goederenvervoer en landbouwverkeer** dat zich door de gemeente verplaatst. In de huidige context is het nog steeds relevant om te kijken of er (verkeersveiligheids-)knelpunten zijn met deze vormen van verkeer, bijvoorbeeld in combinatie met langzaam verkeer.
- daarnaast is er **aandacht voor de voetganger**, hierbij ligt de focus op verblijfsgebieden, een fijnmazig netwerk, recreatieve wandelroutes en toegankelijkheid.
- in 2010 waren de uitgangspunten voor parkeren met name gericht op het faciliteren bij winkelcentra en gratis parkeren in de dorpscentra als uitgangspunt.
- op het gebied van verkeerseducatie is er met name aandacht voor kinderen en jongvolwassenen en schoolomgevingen. In de huidige context is dit nog steeds een relevant thema.

In de Omgevingsvisie 2015-2030 worden diverse ambitielijnen uitgezet die tot 2030 worden gevolgd. Een van de hoofddoelen van de omgevingsvisie is het realiseren van een **leefbare en vitale gemeenschap** in de toekomst. Daarbij speelt mobiliteit een essentiële rol, een goede bereikbaarheid en voorzieningen op redelijke afstand zijn belangrijke voorwaarden. Het behouden van een **goede doorstroming op de hoofdroutes A7 en N381** is van essentieel belang. Daarnaast moet er meer aandacht komen voor verkeersveilige inrichting van woon- en verblijfsgebieden. Het is belangrijk dat het utilitaire en recreatieve fietsnetwerk verder verbeterd wordt in de toekomst, daarnaast is er specifiek aandacht voor **veilige fietsroutes voor scholieren**. Het openbaar vervoer richt zich in de toekomst steeds meer op hoofdroutes, hiermee is het nodig om **kleinschalige vormen van ov** te organiseren, zoals een dorpsbus.

Het Coalitieakkoord Mei-Inoar Foarút (2022-2026) legt een focus op duurzaam vervoer en energieneutraliteit. Er is specifieke aandacht voor verkeersveiligheid en een **toegankelijk ov-aanbod**, waarbij verschillende vormen van speciaal vervoer kunnen worden samengevoegd. Ook wordt gewerkt aan de ontwikkeling van fiets- en wandelpaden voor zowel recreatie als dagelijks gebruik. Daarnaast bevat de Bestuursvisie 'Romte en Ferskaat' (2013-2025) relevante uitgangspunten, zoals het belang van het gemeentelijk wegstelsel voor leefbaarheid en bereikbaarheid, en de noodzaak van goed ov, met name voor het platteland. Het Recreatie- en toerismebeleid (2016-2020) benadrukt het belang van een **fijnmazig netwerk van fiets-, wandel- en ruitersporen** en investeringen in routegebonden recreatie. In het Beeldkwaliteitsplan 2020-2025 wordt verkeersveiligheid gekoppeld aan slimme wegontwerpen en **ecologisch bermbeheer**. In het Bermbeheerplan (2023) wordt gepleit voor het aanpassen van wegen aan voertuigtypes om **bermschade te beperken**. Recentelijk uitgevoerde parkeeronderzoeken in Beetsterzwaag en Gorredijk (2024) laten zien dat er over het algemeen **voldoende parkeercapaciteit** is, maar dat op piekmomenten aanpassingen nodig kunnen zijn, bijvoorbeeld door flexibel parkeerbeleid of stimulering van alternatieve vervoersmiddelen. Ten slotte benadrukt de Detailhandelsvisie (2024) het belang van goed **bereikbare winkelgebieden** in Gorredijk, Beetsterzwaag en Ureterp, waarbij verkeersmaatregelen kunnen bijdragen aan de leefbaarheid en economische vitaliteit.

KERNPUNTEN

- Er is een noodzaak voor duurzame mobiliteit, met meer ruimte voor fietsen, elektrisch vervoer en de inzet op gedragsverandering.
- Nieuwe vervoersvormen zoals deelmobiliteit en e-bikes vragen om veilige en passende infrastructuur.
- Verkeersveiligheid staat onder druk, extra aandacht is nodig voor kwetsbare weggebruikers en risicovol gedrag in het verkeer.
- Toegang tot mobiliteit is cruciaal voor welzijn, vervoersarmoede speelt in landelijke gebieden.
- Openbaar vervoer in buitengebieden neemt af, waardoor kleinschalige en aanvullende vervoerssystemen nodig zijn.

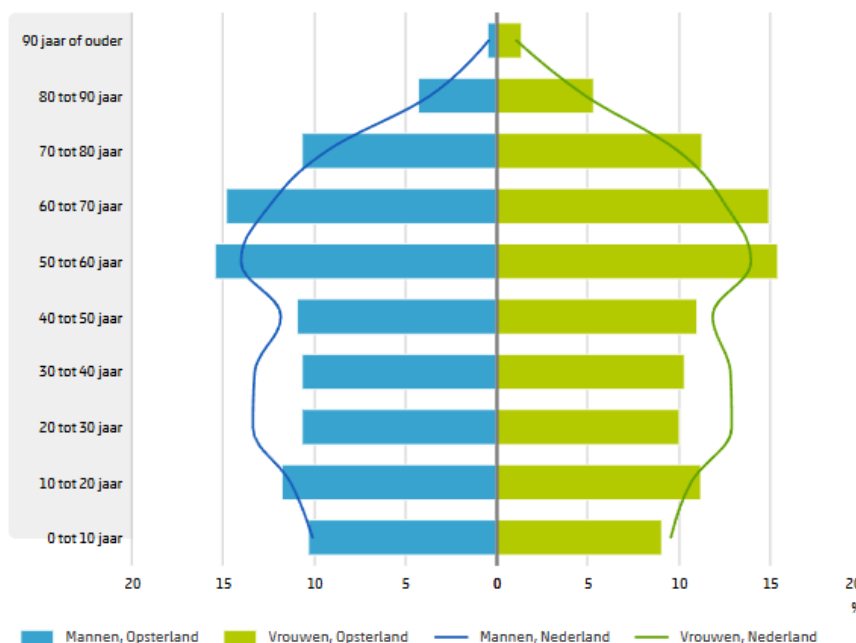
3. HET VERTREKPUNT IN 2025

3.1 Welke relevante ontwikkelingen spelen er?

3.1.1 Demografie

De gemeente Opsterland heeft ongeveer 30.000 inwoners. De grootste leeftijdsgroepen zijn 50 tot 60 jaar en 60 tot 70 jaar, beide leeftijdsgroepen vertegenwoordigen circa 15% van de bevolking (zie figuur 1). Hiermee wordt al zichtbaar dat vergrijzing een belangrijke ontwikkeling is in de gemeente. In de toekomst zal dit nog verder doorzetten. Daarna zien we dat de leeftijdsgroep 10 tot 20 jaar het grootste aandeel heeft. Hiermee wordt ook een mate van groene druk zichtbaar. Deze demografische druk zorgt voor allerlei uitdagingen in de toekomst, ook op het gebied van mobiliteit. Zo is er extra aandacht nodig voor kwetsbare verkeersdeelnemers (ouderen en kinderen) en de toegankelijkheid van de openbare ruimte (voor rollators, rolstoel en kinderwagens).

Leeftijdsopbouw, Opsterland, 2024



Figuur 1. Leeftijdsopbouw Opsterland (Bron: CBS, 2024).

3.1.2 Regionale ontwikkelingen

Op landelijk niveau is de mogelijke komst van de Lelylijn een belangrijke ontwikkeling. Een idee wat al 164 jaar oud is (VNONCW, 2024), maar in het regeerakkoord van kabinet-Schoof is deze aangemerkt als prioriteit project. Volgens het plan zou de lijn langs Heerenveen en Drachten gaan. Het station in Drachten zal aan de zuidzijde gerealiseerd worden. Hiermee ligt het dicht bij de gemeente Opsterland, specifiek



Figuur 2. De route van de Lelylijn.

Beetsterzwaag. Een dergelijke ontwikkeling zorgt ervoor dat de ov-verbinding tussen Opsterland en de rest van het land vele malen verbeterd. Echter is de daadwerkelijke komst van de lijn nog onzeker en zal dit pas op z'n vroegst in 2040 aan de orde zijn.

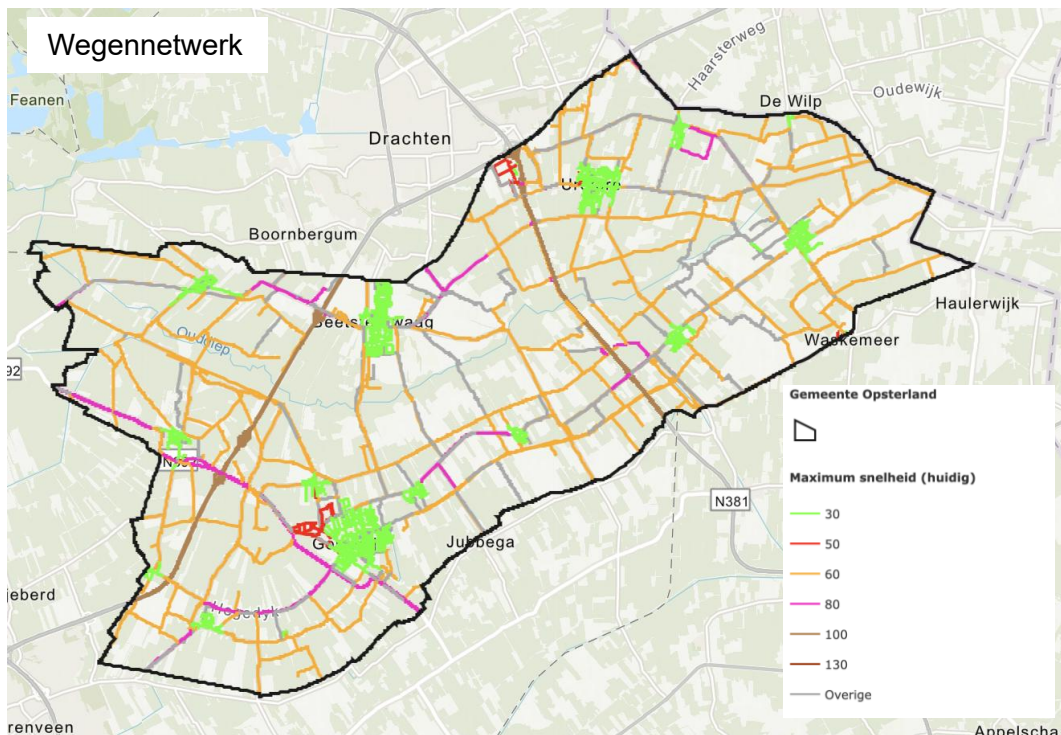
Op regionaal niveau zijn er een aantal belangrijke zaken om mee te nemen. Zo ligt het openbaar vervoer (met name op het platteland) onder druk, terwijl (buur)gemeenten en de regio ook een duidelijke wens hebben om dit op peil te houden. Daarnaast is de ontwikkeling van doorfietsroutes relevant, met name de route Drachten – Heerenveen. Voor de gemeente Opsterland is het waardevol om de dorpskernen zoveel mogelijk te laten aansluiten op deze doorfietsroute. In de gehele regio zijn er een groot aantal 60 km/u wegen, waarbij het waarborgen van verkeersveiligheid (specifiek voor fietsers) een regionale uitdaging is. De samenwerking met buurgemeenten om sluipverkeer tegen te gaan is voor de gemeente Opsterland relevant om de leefbaarheid binnen de dorpen te waarborgen. Bij de rand van de gemeentegrenzen vinden er ontwikkelingen plaats, waarbij het van belang is dat de ontwikkeling goed aansluit op de buurgemeenten. Met name richting Drachten, bij bijvoorbeeld de aansluiting van de gemeentegrens van Opsterland op de nieuwe woningbouwontwikkeling in Boornbergum.

Ook in de gemeente Opsterland staan er de komende jaren verschillende woningbouw ontwikkelingen op de planning. Tot 2035 worden er circa 1170 nieuwe woningen bijgebouwd. Alle geplande woningen zijn binnenstedelijk, onder andere in Gorredijk, Bakkeveen, Beetsterzwaag, Beets, Terwispel en Ureterp. Naast woningbouw zijn er ook andere ontwikkelingen, zoals de renovatie van het sportcentrum Kortezwaag in Gorredijk, die in 2025 is gerealiseerd. Ook de nieuwbouw van het cultuurcentrum De Skâns in Gorredijk staat op de planning. Daarnaast speelt in Beetsterzwaag de komst en ontwikkeling van kindcentrum MFC de Finne. Deze is naar verwachting eind 2026 gerealiseerd. Ook zijn er nieuwe bedrijventerreinen in ontwikkeling, rondom Gorredijk wordt industrieterrein Overtoom verder uitgebreid. Bij dit soort ontwikkelingen is het belangrijk dat er aan de voorkant wordt nagedacht over de verkeersbewegingen. Er is ook een centrumplan in ontwikkeling voor Gorredijk, het behouden van gratis parkeren is hierbij een uitgangspunt.

3.2 Hoe ziet het huidige verkeersnetwerk eruit?

3.2.1 Wegennetwerk

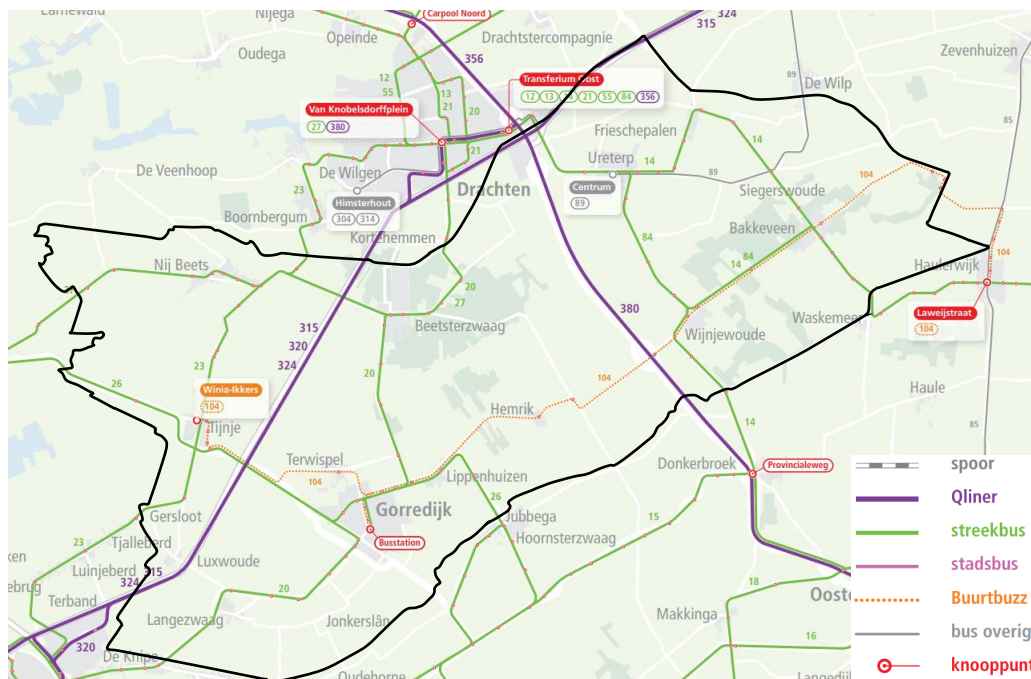
In figuur 3 is een kaart van het huidige wegennetwerk van de gemeente weergegeven. De belangrijkste wegen voor doorstroming zijn de A7, N381, en overige N-wegen. In de gemeente zijn daarnaast relatief veel wegen met 60 km/u in het buitengebied. Binnen de bebouwde kom hebben bijna alle wegen een maximumsnelheid van 30 km/u.



Figuur 3: Huidige wegnetwerk met maximumsnelheid gemeente Opsterland

3.2.2 Ov-netwerk

Per half december 2024 is een nieuwe bus concessie gestart voor een periode van tien jaar uitgevoerd door Qbuzz. De regionale treinconcessie wordt door Arriva uitgevoerd en loopt tot half december 2035. Door de gemeente lopen verschillende buslijnen, zie figuur 4. De Q-liner is een snelbusverbinding die via de A7 rijdt, daarnaast zijn er diverse streekbussen die sommige kernen van de gemeente Opsterland verbinden. De bussen rijden 1 à 2 keer per uur doordeweeks. Het is duidelijk dat de ov-verbinding met Drachten belangrijk is. Daarnaast ligt in Heerenveen het dichtstbijzijnde treinstation. Voor het oosten van de gemeente is de verbinding met Groningen ook belangrijk. Aanvullend op het lijndienstvervoer is er de

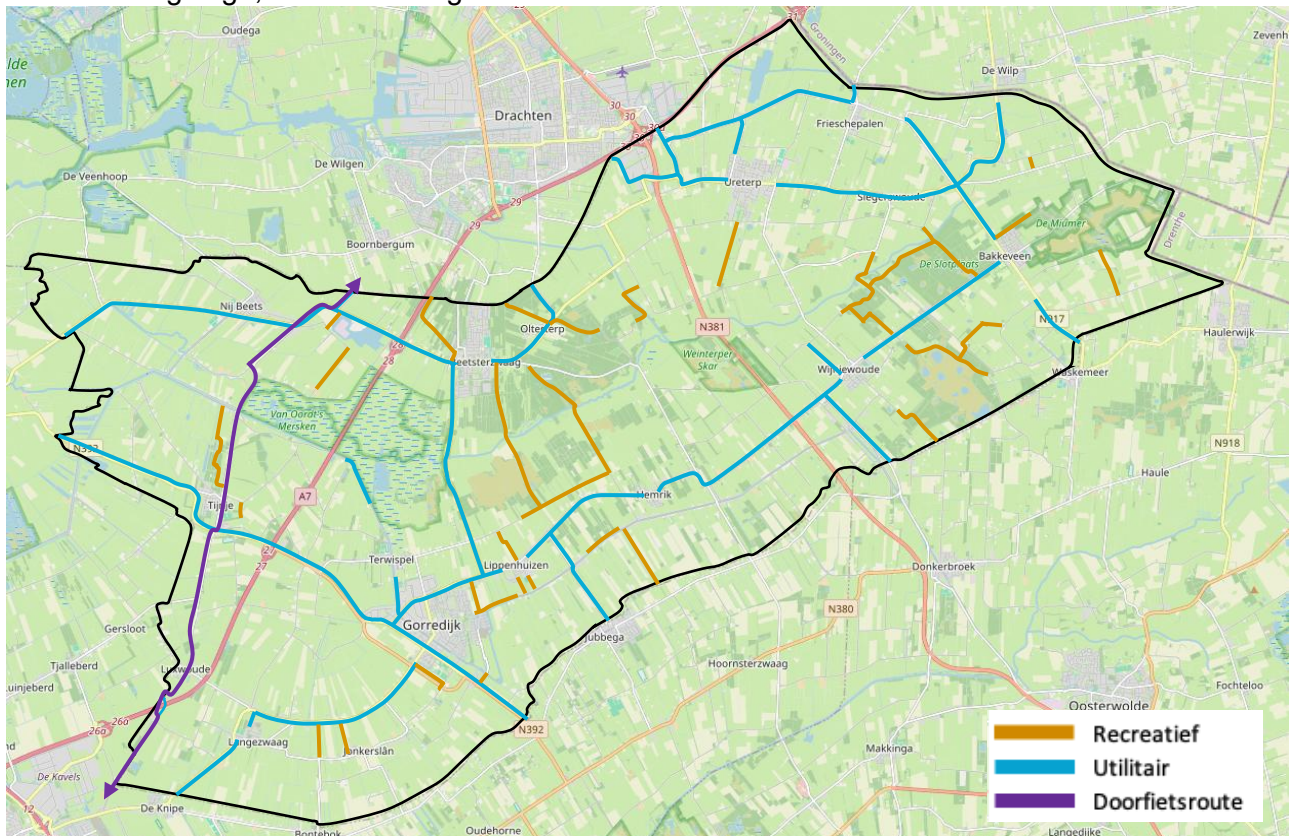


Figuur 4 Alle buslijnen in de gemeente Opsterland (Qbuzz, z.d.).

vraagafhankelijke Opstapper. Er is momenteel geen deelvervoer in de gemeente Opsterland.

3.2.3 Fietsnetwerk

Door de gemeente lopen diverse fietsroutes, zowel utilitair als recreatief. Het fietsnetwerk in figuur 5 laat alle routes zien waar een vrijliggend fietspad aanwezig is. Op overige wegen deelt de fietser het wegvak met de auto. In de figuur is ook de doorfietsroute te zien tussen Drachten en Heerenveen, deze loopt door de gemeente, door de kernen Nij Beets, Tijnje en Luxwoude. De doorfietsroute is nog in ontwikkeling en zal de komende jaren worden gerealiseerd. Er zal mogelijk in de verdere toekomst ook een doorfietsroute Drachten – Leek worden aangelegd, maar dit is nog niet officieel besloten.



Figuur 5: Fietsroutes met een vrijliggend fietspad en doorfietsroute

3.3 Verkeersveiligheid

In lijn met landelijk beleid wil de gemeente Opsterland risicogestuurd werken aan het verbeteren van verkeersveiligheid. Het is daarom belangrijk om te weten wat de grootste verkeersveiligheidsrisico's zijn waar de gemeente mee te maken heeft. Aan de hand van data en een digitale schouw van de belangrijkste wegen is dit bepaald, daaruit komen de volgende conclusies:

- circa 24% van de inwoners is 65 jaar of ouder en circa 15% valt binnen de leeftijdscategorie 0 tot 15 jaar. Dit betekent dat bijna 40% van de inwoners onder de groep kwetsbare verkeersdeelnemers valt.
- in de gemeente zijn er relatief veel 60 km/u wegen (circa 50% van het aantal kilometers weglengte), deze liggen vaak in het buitengebied. Over het algemeen zijn dit wegen die een hoog verkeersveiligheidsrisico kennen, er wordt vaak hard gereden, er is beperkte ruimte en veel verschillende modaliteiten bevinden zich op hetzelfde wegdek.

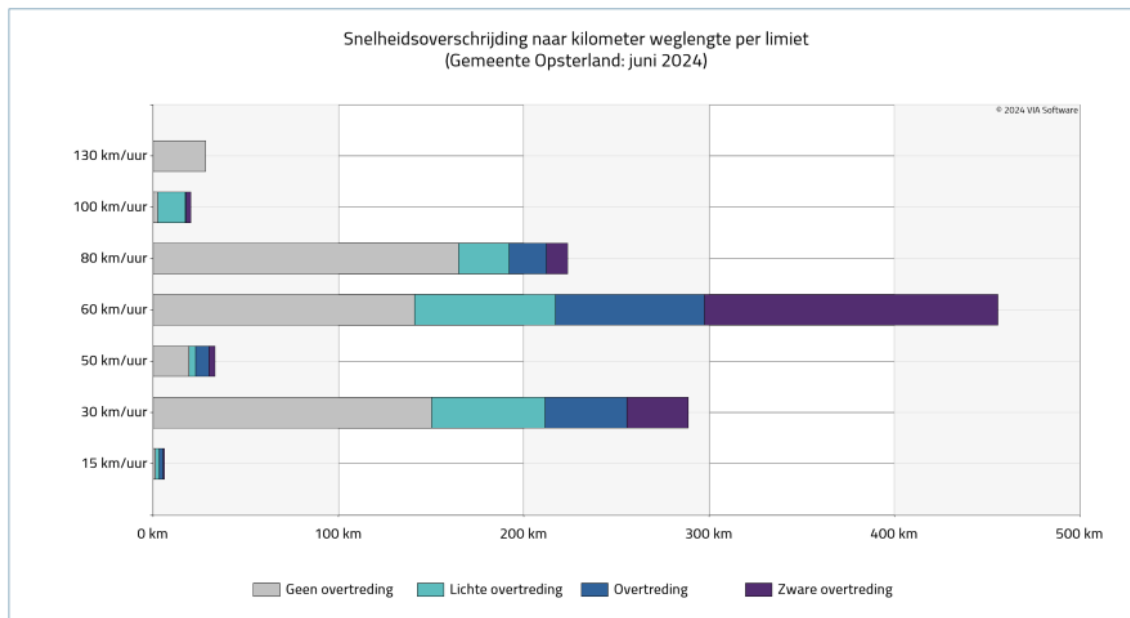
Dit is terug te zien in gegevens over de werkelijk gereden snelheid. Bij 60 km/u wegen in de gemeente ligt de V85 (snelheid waar 85% van de automobilisten onder blijft) regelmatig minstens 10 km/u hoger. Ook zien we dat het aantal grote overschrijdingen (meer dan 30 km/u te snel) vooral plaats vindt op 60 km/u wegen. Aan de hand van de schouw wordt ook duidelijk dat er verschillende 60 km/u wegen zijn waar een verdere optimalisering van de weginrichting nog mogelijk is. Zo zijn er een aantal locaties waar een plateau op de kruising kan worden toegevoegd en lange rechtstanden waar snelheidsremmers kunnen worden toegevoegd.

In de onderstaande tabel zijn de locaties waar de hoogste overschrijdingen hebben plaatsgevonden in de gemeente weergegeven. De rood gemarkeerde locaties hebben een gemeten V85 van 20 km/u boven de snelheidslimiet.

Straat	V85	Snelheidslimiet
Boerestreek - t tolhek - binnenwei	78 – 82	60 km/u
Bremerwei	77 – 82	60 km/u
De slus - de faert	77 - 80	60 km/u
Leidyk	75 - 78	60 km/u
Skieppelaene	45	30 km/u
Hagebrechsterleane	74	60 km/u
Mjûmster wei	73 – 82	60 km/u
Nije Drintse wei	82	60 km/u
Mande fjild	82	60 km/u
De merksen	75 - 77	60 km/u
Moun Leane	80 - 82	60 km/u
Opper Haudmare	80	60 km/u
Weinterp	73 - 75	60 km/u
Jan Evertswyk	83	60 km/u
Aldhof	83	60 km/u
Slûsleane	75	60 km/u
Sweachsterwei	82	60 km/u
Gordyksterwei	70	60 km/u
Swynswei	76	60 km/u
Rolbrêgedyk	79	60 km/u
Warrewei	85	60 km/u
De Plasse	83 - 86	60 km/u
Domela Nieuwenhuisweg	94	80 km/u
Overtoom	61 - 63	50 km/u
Koaibosk - Badweg	61 - 66	50 km/u
Kromhoek	46	30 km/u
Skieppelaene	45	30 km/u
Weibuorren	40 - 48	30 km/u
Houtwal - Tsjerkewâl	43 - 46	30 km/u
Merkebuorren	42	30 km/u
De Buorren	41 - 43	30 km/u
Nijewei	43	30 km/u
Nijlan	42	30 km/u
De Streek	41	30 km/u
De Werf	37 - 41	30 km/u
Vlaslaan	38	30 km/u
't hou	43 - 45	30 km/u
Breeweï	41	30 km/u
Prikkeweï	40 - 45	30 km/u

Figuur 6. Locaties met hoge snelheidsoverschrijdingen

Uit de gegevens blijkt dat snelheidsoverschrijdingen in de hele gemeente voorkomen. Grote overschrijdingen vinden vooral plaats op 60 km/uur-wegen¹, zie figuur 7. Uit de verkeersveiligheidsrapportage van ViaStat blijkt ook dat er op 80 km/u wegen regelmatig te hard wordt gereden. Echter moet hierbij zoals eerder genoemd de kanttekening worden geplaatst dat de maximale snelheden in ViaStat niet volledig correct zijn. Een verklaring hiervoor is dat de steekproefgrote bij metingen van ViaStat kleiner zijn. Daarnaast komen 30 km/u wegen ook naar voren als wegen met regelmatig snelheidsoverschrijdingen.



Figuur 7: Klassen van snelheidsoverschrijdingen per snelheidslimiet (ViaStat 2024)

De breedte van de fietspaden in de gemeente is relatief smal, de gewenste breedte is afhankelijk van de intensiteiten. Op drukke fietspaden kan verbreding mogelijk zorgen voor een verbetering van de verkeersveiligheid. Daarnaast blijkt uit de schouw (zie bijlage 6.1) dat veel fietspaden tweerichtingsverkeer hebben. Dit verhoogt het risico op tweezijdige ongevallen.

Onderstaande tabel 8 toont het aantal door de politie geregistreerde verkeersongevallen in de periode 2014 tot en met 2023, inclusief het aantal (mogelijke) gewonden en doden dat daarbij is gevallen. Het gaat hierbij om de gemeentelijke wegen, inclusief de kruisingen met provinciale wegen. In de afgelopen 10 jaar hebben er jaarlijks gemiddeld 154 ongevallen plaatsgevonden. In de periode 2014-2024 zijn er 17 verkeersdoden geregistreerd in de gemeente Opsterland. Bij circa 12% van de ongevallen leidt het tot een opname in het ziekenhuis en bij 87% tot materiële schade². Wanneer gekeken wordt naar kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers valt op dat onder jongeren, in de leeftijd van 12 tot en met 24 jaar, 30% van de slachtoffers valt³ (zie figuur 9).

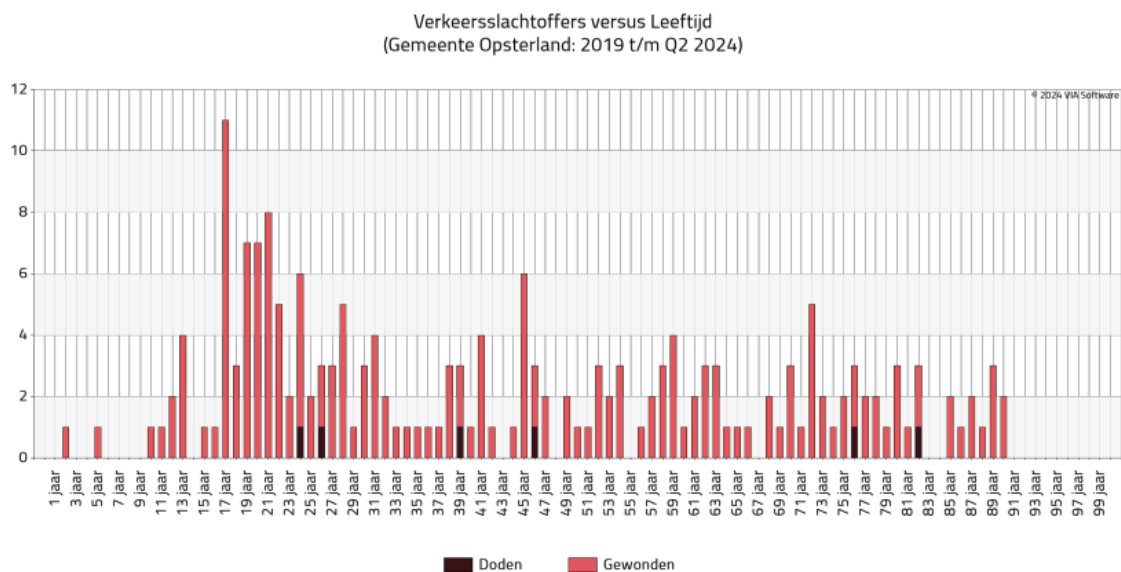
¹ Verkeersveiligheidsrapportage periode 2019 t/m 2024

² Waarstaatjegemeente.nl

³ Verkeersveiligheidsrapportage periode 2019 t/m 2024

Tijdperiode	Verkeersongevallen	Gewonden	Doden
2014	150	40	3
2015	168	22	2
2016	177	41	2
2017	191	31	3
2018	166	32	0
2019	182	40	1
2020	141	31	3
2021	130	27	1
2022	115	22	0
2023	140	38	1
2024	134	35	1
Totaal	1694	359	17

Tabel 8: Verkeersongevallen en -slachtoffers in de gemeente Opsterland (ViaStat, 2024)



Figuur 9: Leeftijdsverdeling verkeersslachtoffers (ViaStat 2024)

In de groep kwetsbare vervoerswijzen (voetgangers, fietsers, e-bike en bromfietzers) valt ongeveer 36% van de verkeersslachtoffers. Echter dient rekening te worden gehouden met de onderregistratie van ongevallen met fietsers en voetgangers. Uit landelijke onderzoeken blijkt bijvoorbeeld dat het werkelijk aantal fietsongevallen 5 tot 10 keer hoger is dan geregistreerd wordt.

Bijlage 6.3 toont de verkeersongevallenkaart, waarop de locatie van een verkeersongeval te zien is in de periode 2014 t/m 2025, inclusief rijks- en provinciale wegen. Op de kaart zijn de ongevallen die dicht bij elkaar liggen (<25 meter) samengenomen tot een concentratie. Hoe groter de bol, hoe meer ongevallen er hebben plaatsgevonden. Concentraties bevinden zich op de volgende locaties en wegen:

- A7;
- N381;
- N971;
- Tolhekbuurt;
- Domela Nieuwenhuisweg;
- Hagedyk;
- De Tsjoele & Kruispunt De Tsjoele - N392;

- Badweg;
- Stationsweg – Hoofdstraat (Gorredijk);
- Trijehoek – Boerestreek - De Buorren;
- Sweachsterwei & Kruispunt Bûtewei – Sweachsterwei;
- Weinterp;
- Duerswâld;
- Tsjerkewâl;
- Klauwertswai;
- Boerestreek – Weibuorren;
- Tolhekslane – De Slûs;
- De Feart;
- Curielaan – Dopplerlaan – Bohrlaan;
- Van Harinxmaweg – Aldhûf – Bûtewei;
- Hoofdstraat (Beetsterzwaag);
- Gordyksterwei;
- Poasen – Poostweg;
- Boerestreek – Binnenwei;

De aanwezigheid van diverse N-wegen en een snelweg in de gemeente vormt ook een risicofactor. Kruisingen met deze wegen vormen een risico voor de verkeersveiligheid.

Belangrijke ongevalskruisingen met gemeentelijke wegen betreft:

- N392 (Koaibosk)-Badweg-De Werf;
- N392 (Koaibosk)-Âlde Dyk;
- N392 (Koaibosk)-De Tsjoele;
- N381-Weinterp;
- N381-N917-Seimien East;
- N917-Tolheksleane;
- N917-Tsjerkeleane;

In de verkeersongevallenkaart komen o.a. de N392 en N917 terug als cluster van verkeersongevallen.

In figuur 6.3 in de bijlage zijn een aantal geclusterde verkeersongevallen te zien tussen Bakkeveen en de N381. Met name op rechtstanden van de weg en binnen de kernen (tussen de N917 wegvakken) zijn de meeste clusterongevallen te zien.

Op de verkeersongevallen kaart waarop de locatie een verkeersongeval te zien is, wordt duidelijk dat ongevallen zich regelmatig clusteren bij N-wegen, 60 km/u wegen in het buitengebied en rondom kruisingen.

Uit de BLIQ-rapportage⁴ blijkt welke 10 trajecten en kruispunten het meest onveilig zijn (zie figuur 10 en 11). Dit is gebaseerd op de CROSS-methode, waarin de ongevallenscore wordt gecombineerd met een snelheidsscore. Ongeveer 43% van de weglengte van het drukste wegennet van gemeente Opsterland krijgt een rode CROSS-score: een hoge ongevallenscore met een hoge snelheidsscore (zie bijlage 6.4). Dit geldt voor 5% van de kruispunten. Voor de meesten van deze ongevallen in de CROSS-score geldt dat hier sprake is van uitsluitend materiele schade (UMS). Voor deze wegen en kruispunten geldt dus niet per definitie dat deze ook levensgevaarlijk zijn.

⁴ Verkeersveiligheidsrapportage periode 2019 t/m 2023 (verkregen via VIAStat)

1	+4		<u>DE TELLE, MOUNESTRIJTTE, N917</u> OPSTERLAND	Ureterp	Ongevallen		Snelheid	
2	-1		<u>BEAKENDYK, MOUNLEANE</u> OPSTERLAND	Ureterp- Wijnjewoude	Ongevallen		Snelheid	
3	-1		<u>MOUNLEANE, N917, SKIEPPELEANE</u> OPSTERLAND	Ureterp	Ongevallen		Snelheid	
4	+20		<u>DE FEART, VERBINDINGSWEG</u> OPSTERLAND	Ureterp- Frieschepalen	Ongevallen		Snelheid	
5	+13		<u>HEGEDYK, N392</u> OPSTERLAND	Gorredijk	Ongevallen		Snelheid	
6	+15		<u>DE SLÛS, HEARSTERWEI, KROMHOEK, TOLHEKSLEANE</u> OPSTERLAND	Frieschepalen	Ongevallen		Snelheid	
7	-4		<u>LEIDIJK, OPPER HAUDMARE</u> OOSTSTELLINGWERF, OPSTERLAND	Ureterp	Ongevallen		Snelheid	
8	+14		<u>WEINTERP</u> OPSTERLAND	Wijnjewoude	Ongevallen		Snelheid	
9	+16		<u>BEETSTERWEG</u> OPSTERLAND	Beetsterzwaag	Ongevallen		Snelheid	
10	-3		<u>NIILAN, STATIONSWEG</u> OPSTERLAND	Gorredijk	Ongevallen		Snelheid	

© 2024 VIA, Kruispunten o.b.v. snelheid (juni 2024) en ongevallen (Q3 2019 t/m Q2 2024)

Figuur 11: Top 10 meest onveilige kruispunten

3.4 Vervoersgebruik

3.4.1 Vervoersbezit

Landelijk zijn er gegevens bekend van het autobezit per huishouden. In de gemeente Opsterland is het autobezit, in vergelijking met de directe buurgemeenten, het hoogste. Het verschil is echter maar beperkt. Binnen de gemeente Opsterland is te zien dat in Jonkerslân (1,7 auto per huishouden), Luxwoude en Siegerswoude (beide 1,6 auto per huishouden) het hoogste aandeel autobezit is. In Gorredijk (1,1 auto per huishouden) en Beetsterzwaag (1,2 auto per huishouden) is het laagste aandeel autobezit. Dit is volgens verwachting, gezien de ligging en het voorzieningenniveau van de dorpen.

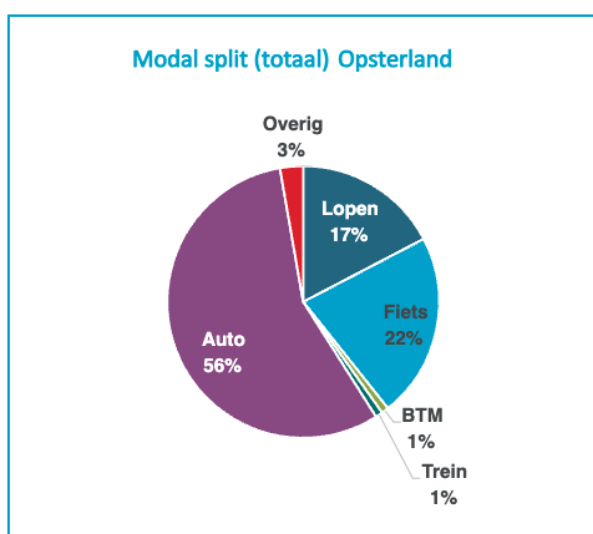
Autobezit per huishouden (CBS, 2023)	
Gemeente	Aantal
Opsterland	1,3
Ooststellingwerf	1,2
Heerenveen	1,1
Smallingerland	1,1

Figuur 12: autobezit per huishouden

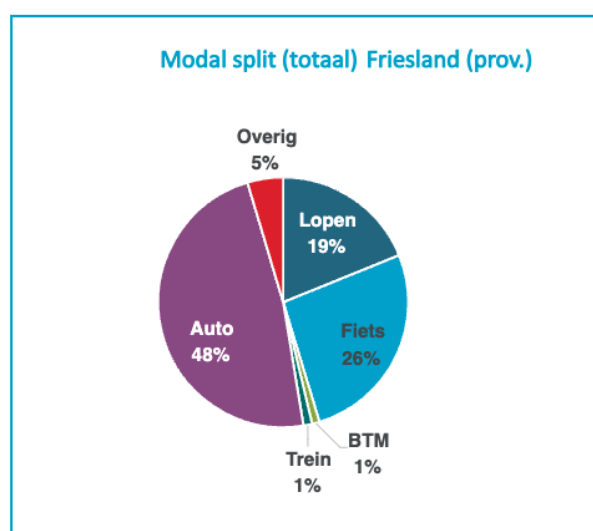
3.4.2 Modal split

In de modal split gegevens is te zien hoe hoog het aandeel per vervoersmiddel is voor reisbewegingen. In de gemeente Opsterland is te zien dat iets meer dan de helft van de totale verplaatsingen met de auto wordt gemaakt (56%), daarna komt de fiets met 22% en lopen met 17%. In vergelijking met de provincie ligt het aandeel auto iets hoger en het aandeel van de actieve modaliteiten (fietsen en lopen) iets lager. Bij de modal split voor verplaatsingen tot 7,5 km zien we dat het aandeel van de actieve modaliteiten (fietsen en lopen) een stuk hoger ligt. Samen hebben de modaliteiten een aandeel van 59% van de verplaatsingen tot 7,5 km. Toch zien we dat het aandeel auto ook nog steeds hoog ligt met een aandeel van 39%. In vergelijking met de modal split van de provincie is dezelfde trend te zien als bij de totale verplaatsingen. Dit is waarschijnlijk te verklaren doordat hier ook meer stedelijke gebieden onder vallen.

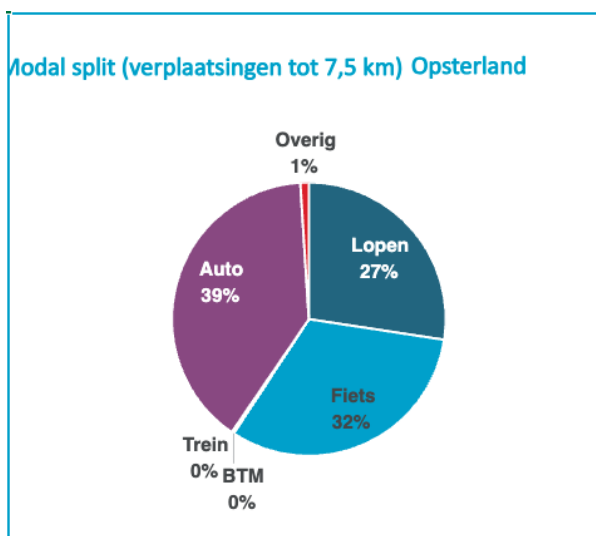
Een trend in de gemeente Opsterland is dat de drukte op de wegen toeneemt. Met name op de wegen in Gorredijk en Ureterp begint deze drukte te knellen.



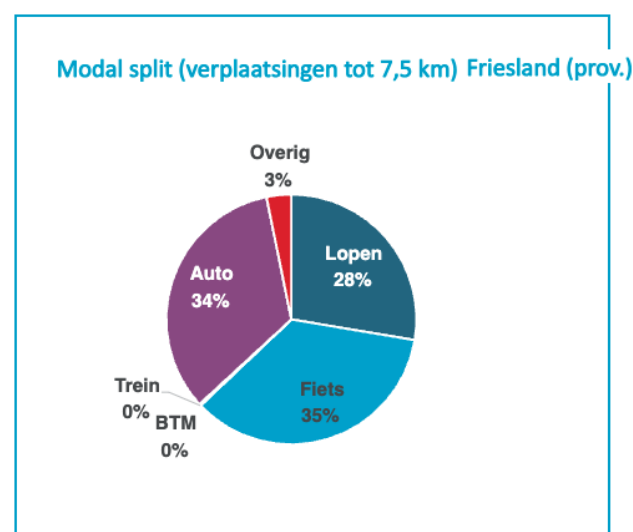
Figuur 13: taartdiagram modal split Opsterland



Figuur 14: taartdiagram modal split Friesland



Figuur 15: taartdiagram modal split verplaatsingen tot 7,5 km Opsterland



Figuur 16: taartdiagram modal split verplaatsingen tot 7,5 km Friesland

3.5 Wat vinden inwoners en belanghebbenden van mobiliteit in de gemeente?

Om inzicht te krijgen in de huidige verkeerssituatie en de wensen voor de toekomst is er op diverse manieren input verzameld. Op verschillende avonden in maart en april (2025) zijn we in gesprek gegaan met de dorpsbelangen, er zijn tijdens het proces overleggen geweest met (regionale) stakeholders en belangenorganisaties en in juni (2025) hebben inwoners input gegeven via een online platform. Deze paragraaf geeft een korte samenvatting van de opgehaalde informatie en wensen. In bijlage 6.5 is een uitgebreider verslag te vinden.



Figuur 17: Woordenwolk van input van inwoners en belanghebbenden

Verkeersveiligheid is een belangrijk en terugkerend thema. Met name de veiligheid van fietsers vindt men belangrijk. Knelpunten ontstaan in combinatie met hard rijdende auto's en grote voertuigen, zoals vracht- en landbouwverkeer. Inwoners zien graag meer snelheidsbeperkende maatregelen. Ook het ontbreken van verlichting in het buitengebied zorgt ervoor dat inwoners zich niet altijd veilig voelen. Een verbeterslag in de kwaliteit van fietsroutes (verbreden, verharding, onderhoud) is een duidelijke wens. Het is belangrijk om aan te haken bij ontwikkelingen in de regio zoals de doorfietsroute Heerenveen-Drachten.

Ook is er aandacht nodig voor veilige en toegankelijke looproutes en oversteekplaatsen. Verder vraagt verkeersveiligheid niet alleen om fysieke maatregelen, maar ook om gedragsverandering. Samen met de regio kan er gewerkt worden aan gedragscampagnes en beïnvloeding. Het is belangrijk om te focussen op kwetsbare doelgroepen en specifieke locaties, zoals scholen of sport- en zorglocaties. Ook bewustwording creëren bij werknemers van loonbedrijven die met grote voertuigen rijden blijft noodzakelijk.

Inwoners en belanghebbenden geven aan dat er soms sprake is van parkeeroverlast. Het gaat met name om drukte bij piekmomenten, zoals evenementen in het dorp. Ook zijn er steeds meer huishoudens met meerdere auto's waardoor er drukte ontstaat in de woonwijken. Het foutparkeren op de stoep of bochten is verder een irritatiepunt bij inwoners. Er is een wens om hier meer op te handhaven.

De meerwaarde van het openbaar vervoer is erg groot volgens inwoners en belanghebbenden. Met name vervoersopties zoals de belbus zijn erg belangrijk voor kleine dorpskernen en ouderen. Wel kan er meer worden gedaan aan de toegankelijkheid, laagdrempeligheid en bekendheid van deze vervoersopties.

"Voor kinderen is oversteken bij scholen levensgevaarlijk zonder zebra of drempel."

"Niet iedereen heeft een auto of kinderen die kunnen rijden. De Belbus is cruciaal."

"Er wordt op de stoep geparkeerd, dat is gevaarlijk voor kinderen en ouderen."

Inwoners konden ook op een kaart concrete knelpunten of wensen aangeven. Er zijn 35 voorstellen ingevoerd (zie figuur 18). Deze punten gaan voornamelijk over verkeersveiligheid van kruispunten (Lippenhuizen, Frieschepalen, Bakkeveen) en bij scholen (de Dunwizer), de kwaliteit van wandel- en fietspaden in woonwijken en naar voorzieningen zoals scholen en sportlocaties, overlast door foutgeparkeerde auto's en overlast van zware voertuigen (bijv. de Burgemeester Selhorststraat en Nylân). Op onderstaande kaart is te zien dat er veel spreiding is en er een aantal locaties is waar de aangegeven punten geclusterd zijn. Uit een aantal aangegeven knelpunten blijkt de infrastructuur op tegelniveau niet op orde te zijn. Dit kan worden verholpen door een melding te doen in de Buiten Beter app.



Figuur 18: Reacties van Inwoners op de kaart weergegeven

3.5.1 Meldingen

Inwoners kunnen via Buiten Beter' (app of gemeentewebsite) melding maken over mobiliteit, of de openbare ruimte binnen de gemeente. Jaarlijks komen er ongeveer 400 meldingen binnen bij de gemeente. De meeste meldingen hebben betrekking op palen, verkeers- en straatnaamborden of snelheid/ gevaarlijke verkeerssituaties. De meesten zijn heel divers en gaan vaak over specifieke punten binnen een straat.

De meeste opmerkingen komen uit Gorredijk, gevolgd door Ureterp en Beetsterzwaag. Al deze meldingen worden opgepakt door een projectleider of wegbeheerder, die deze behandelt en voorziet van een antwoord.

3.6 Conclusie

Voor de toekomst van verkeer in Opsterland is verkeersveiligheid erg belangrijk. Vooral in dorpscentra en rond scholen speelt dit, kwetsbare verkeersdeelnemers en voetgangers moeten prioriteit krijgen. Meer veilige oversteekplekken zijn gewenst.

In de grotere kernen Gorredijk en Beetsterzwaag is de meeste problematiek rondom verkeersdrukte. In het buitengebied ontstaan voornamelijk knelpunten met groot verkeer (vracht- en landbouw). De wegen zijn soms te smal en voertuigen te groot en auto's rijden regelmatig te hard. Dit levert spanningen op tussen fietsers en groot landbouwverkeer die gebruik maken van dezelfde weg. Zowel op de Hoofdstraat in Beetsterzwaag als op wegen in het buitengebied komt deze spanning vaak terug. Het is een uitdaging om de verkeersveiligheid van fietsers te borgen en de wegen toegankelijk te houden voor grotere voertuigen. De verlaging van de snelheid van 80 naar 60 km/u in het buitengebied speelt op enkele wegen, maar op de meeste plekken is de snelheidslimiet al 60 km/u. De gemeente heeft beperkte mogelijkheden met handhaving.

Het verbeteren van de kwaliteit van wegen staat hoog op de agenda. Onderhoud en bermverharding is een wens, echter moet er ook rekening worden gehouden met de natuur. Het openbaar vervoer is beperkt. Flexibel vervoer, zoals een flexbus, kan een oplossing zijn. Vooral richting Groningen in het oosten van de gemeente is een goede verbinding nodig.

Ook de aanleg van een snelle doorfietsroute biedt kansen. De toekomstige doorfietsroute loopt door verschillende kernen van de gemeente. Aandacht voor de veiligheid op trajecten waar 60 km/u geldt is daarbij een belangrijk aandachtspunt. Ook een impuls aan het recreatieve netwerk is een wens, zoals langs de Turfroute.

De bereikbaarheid met ov is beperkt. Voor het oosten van de gemeente is specifiek de verbinding met Groningen belangrijk. Het is belangrijk om ruimte te creëren aan vraagafhankelijk, flexibel vervoer als aanvulling op het reguliere ov-netwerk. Deelmobiliteit, zoals deel-fietsen en -scooters, kan kansen bieden voor toerisme. Voor woon-werkverkeer zijn carpoolen en autodelen goede opties. In wijken met veel jongvolwassenen, zoals Gorredijk en Beetsterzwaag, kan een deelauto handig zijn.

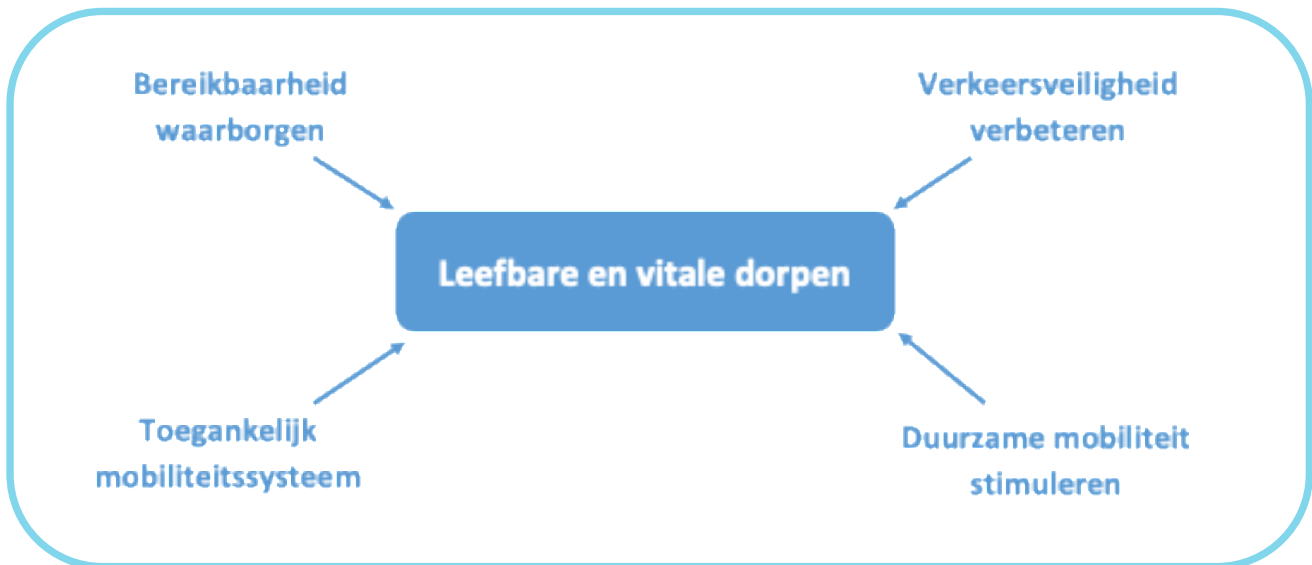
Iedereen moet mee kunnen in de ontwikkelingen rondom mobiliteit, zoals WMO-vervoer en ondersteuning voor mensen met een laag inkomen of zonder eigen auto. Vrijwilligersvervoer kan daarbij een toevoeging zijn.

Bij nieuwe bouwprojecten (zoals woningen of bedrijventerreinen) moet al vooraf nagedacht worden over verkeer. Verder is er duidelijk parkeerbeleid nodig. Er is soms parkeeroverlast in de grotere kernen, maar weinig steun voor parkeerregulering. In de gemeente is de autoafhankelijkheid hoog met veel huishoudens met twee auto's. Het uitgangspunt is een faciliterend parkeerbeleid: waar te kort is aanvullen en waar te veel is afwaarderen. Gorredijk is met de blauwe zone een uitzondering. De ontwikkeling bij De Skâns en de Aldi biedt kansen voor extra parkeerplekken en het weghalen van parkeerplekken in het centrum.

Tot slot is gedrag een belangrijk punt. Mensen moeten beter rekening houden met elkaar. Voorlichting en campagnes kunnen helpen om verkeersgedrag te verbeteren.

4. TOEKOMSTVISIE

In de toekomst is het belangrijk dat de dorpen van onze gemeenten vitaal en leefbaar blijven. Mobiliteit speelt daarin een belangrijke rol. Zo is het belangrijk dat we dorpskernen en voorzieningen bereikbaar houden voor zoveel mogelijk inwoners, bezoekers, maar ook voor bedrijvigheid zoals landbouw. Tegelijkertijd willen we de ervaren verkeersoverlast, in de vorm van onveiligheid, drukte, geluid en slechte luchtkwaliteit, beperken. Het stimuleren van duurzaam vervoer is essentieel om de CO₂-uitstoot te verminderen en luchtvervuiling en geluidsoverlast tegen te gaan. Ook is het belangrijk om de natuur in de gemeente te beschermen. Bovendien brengen we inwoners met actieve mobiliteit meer in beweging en beperken we het ruimtegebruik van verkeer. We gaan zo efficiënt mogelijk om met de ruimte, zodat er voldoende ruimte overblijft voor groen en verblijven. Daarnaast is verkeersveiligheid een belangrijke voorwaarde voor leefbaarheid. We zetten in op een veilige deelname aan het verkeer voor iedereen.



Figuur 19: speerpunten naar toekomstvisie

4.1 Bereikbaarheid waarborgen

Bereikbaarheid van voorzieningen, winkels, horeca, werk en woonwijken is belangrijk voor de leefbaarheid en vitaliteit van onze dorpen. Bovendien is het waardevol dat de gemeente bezoekers blijft trekken voor de vitaliteit van de dorpskernen. Ook is het belangrijk dat (landbouw)bedrijven hun werkzaamheden kunnen uitvoeren in onze gemeente. De komende jaren volgen we de volgende beleidsuitgangspunten:

- Voor het behouden van de bereikbaarheid maken we zoveel mogelijk gebruik van het huidige hoofdnetwerk. Het beheren en goed onderhouden van deze infrastructuur is het uitgangspunt. Het is ons streven om het netwerk alleen uit te breiden met erftoegangswegen om eventuele gebiedsontwikkelingen te ontsluiten indien nodig.
- Door de verdere nieuwbouw in Gorredijk komt de ETW+ rondom het centrum verder onder druk te staan.
- Voor het behouden van de bereikbaarheid maken we zoveel mogelijk gebruik van het huidige hoofdnetwerk. Het beheren en goed onderhouden van deze infrastructuur is het uitgangspunt. Het is ons streven om het netwerk alleen uit te breiden met erftoegangswegen om eventuele gebiedsontwikkelingen te ontsluiten indien nodig.
- We blijven onverminderd ambtelijk en bestuurlijk inzetten op de bereikbaarheid van voorzieningen (winkelcentra én zorgvoorzieningen) en de ontsluiting van het platteland met openbaar vervoer. Tegelijkertijd benadrukken we dat het openbaar vervoersaanbod in onze regio wordt bepaald en geregeld door de provincie. De gemeente heeft hierdoor geen directe invloed op dit aanbod. Het huidige openbaar

vervoerssysteem is zodanig ingericht dat inwoners, in principe, op reguliere tijdstippen vanuit iedere kern toegang heeft tot het openbaar vervoersnetwerk. Desondanks blijft de gemeente zich actief inzetten voor het behoud en de versterking van een goed functionerend openbaar vervoerssysteem, waarbij bereikbaarheid en leefbaarheid centraal staan.

- Er wordt een onderscheid gemaakt in erftoegangswegen (ETW1 en ETW2) binnen de bebouwde kom, waarbij de mate van de verkeersfunctie bepalend is om aanvullende maatregelen te treffen voor een goede doorstroming en behoud van de verkeersveiligheid:
 - voor de toekomst van de verkeersstructuur in Gorredijk is het wenselijk om verder onderzoek te laten uitvoeren;
 - parkeren bij voorzieningen blijft belangrijk, zodat de bereikbaarheid behouden blijft, waarbij aandacht is voor toegankelijkheid en inclusiviteit voor specifieke doelgroepen;
 - we accepteren de bestaande parkeerdruk, tussen de 150 à 200 meter is een acceptabele loopafstand naar een geparkeerde auto;
 - als er vanuit inwoners initiatieven zijn om parkeren in de wijk uit te breiden wordt dit vanuit de gemeente gefaciliteerd als er daarvoor voldoende ruimte is;
 - bij nieuwe gebiedsontwikkelingen worden de minimale parkeernormen van CROW toegepast;
 - we hanteren de actuele fietsparkeernormen op basis van kengetallen van CROW/Fietsberaad;
 - we onderzoeken hoe we verkeer in Opsterland willen sturen, lettende op routeplanners en succesvolle verkeersremmende maatregelen.
- Er wordt een onderscheid gemaakt in erftoegangswegen (ETW1 en ETW2) buiten de bebouwde kom, waarbij de auto- en fietsintensiteiten, het openbaar vervoer en de wegbreedte bepalend zijn voor veilig geleiden van het verkeer over de weg. Hiermee houden we grip op de verkeersstromen en het vrachtverkeer. Bij komend onderhoud of initiatieven uit de buurt zal bij een erftoegangsweg type 2 het uitgangspunt zijn dat het verkeer ontmoedigd wordt om deze weg te nemen. Dit staat in lijn met het voorkomen van sluiproutes. We hanteren het volgende onderscheid en dit wordt meegenomen in de wegcategorisering (zie Hoofdstuk 5):
 - De ETW type 1 60 km/u weg heeft een verkeersintensiteit van max. 5000 tot 6000 motorvoertuigen per etmaal, een complexere verkeerssamenstelling (aanwezigheid openbaar vervoer en vrachtwagens) en ontsluit relatief grote gebieden of verbindt meerdere kernen.
 - De ETW type 2 60 km/u weg is een smalle plattelandsweg met een lage verkeersintensiteit van max. 1000 motorvoertuigen per etmaal, die hoofdzakelijk dient om enkele percelen te ontsluiten. Belangrijk hierbij is dat de bermen draagkrachtig zijn.

4.2 Verkeersveiligheid verbeteren

Onze leefomgeving en deelname aan het verkeer moet voor iedereen veilig en mogelijk zijn. Voor het verbeteren van de leefbaarheid is dit een essentiële voorwaarde. Er is landelijk een stijgende trend zichtbaar in het aantal ongevallen. Het is dus belangrijk om aandacht te houden voor dit onderwerp. Verkeersveiligheid gaat zowel over objectieve als subjectieve veiligheid. De komende jaren volgen we de volgende beleidsuitgangspunten:

- We hanteren het principe '30, tenzij' voor de wegen binnen de bebouwde kom.
- Voor de wegen buiten de bebouwde kom hanteren we het uitgangspunt een zo laag mogelijke maximumsnelheid binnen de richtlijnen van Duurzaam Veilig. Voor de wegen in eigen beheer betekent dit 60 km/u.
- Er is nadrukkelijk aandacht voor het verbeteren van veiligheid van langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) ten opzichte van groot verkeer, zoals landbouw- en

vrachtvoertuigen. Dit geldt vooral daar waar sluipverkeer van vrachtverkeer dreigt te ontstaan ten gevolge van de mogelijk nog in te voeren vrachtwagenheffing.

- In de verkeersveiligheidsaanpak van de gemeente ligt er een prioriteit bij scholen en zorglocaties.
- Binnen de bebouwde kom is verlichting de norm. Buiten de bebouwde kom is verlichting daar waar het noodzakelijk is, zoals bij kruisingen en bochten.
- Uitbreiding van handhaving wordt niet als noodzakelijk gezien, maar er wordt ingezet op een efficiënte inzet van de beschikbare handhaving.
- Het belang van educatie en bewustwording over veilige verkeersdeelname vinden we belangrijk. Samen met partners proberen we actief trainingen en educatieve programma's onder de aandacht te brengen.

4.3 Duurzame mobiliteit stimuleren

Om negatieve effecten van verkeer te beperken, zoals (geluids-)overlast en luchtvervuiling is het belangrijk om duurzame vormen van mobiliteit te stimuleren. De dorpen in onze gemeente worden dan een nog prettigere plek om te verblijven. Als gemeente leggen we de nadruk op wandelen, fietsen en ov en gaan mee in de elektrificatie van het wagenpark. De komende jaren volgen we de volgende beleidsuitgangspunten:

- We blijven vraag gestuurd laadinfrastructuur bijplaatsen om de transitie naar elektrisch autorijden te stimuleren. Verder gaan we proactief aan de slag met de ontwikkelingen van snelladen in de openbare ruimte.
- Een hoogwaardig fietsnetwerk is belangrijk om van fietsen een aantrekkelijke keuze te maken voor reizen binnen de gemeente. We gaan daarom aan de slag om het netwerk te verbeteren op een aantal locaties.
- Het belang van het stimuleren van duurzame mobiliteitsvormen onderschrijven we als gemeente. In samenwerking met scholen, sportverenigingen en bedrijven pakken we dit op.
- Autobereikbaarheid blijft belangrijk voor onze gemeente, maar door het uitbreiden en verbeteren van carpoolmogelijkheden stimuleren we een zo duurzaam mogelijke autoreis.
- Als gemeente spelen we in op innovatieve ontwikkelingen, zoals deelmobiliteit. We nemen als uitgangspunt dat we de komst van deelmobiliteit faciliteren op het moment dat er aanbieders interesse tonen.

4.4 Toegankelijk mobiliteitssysteem

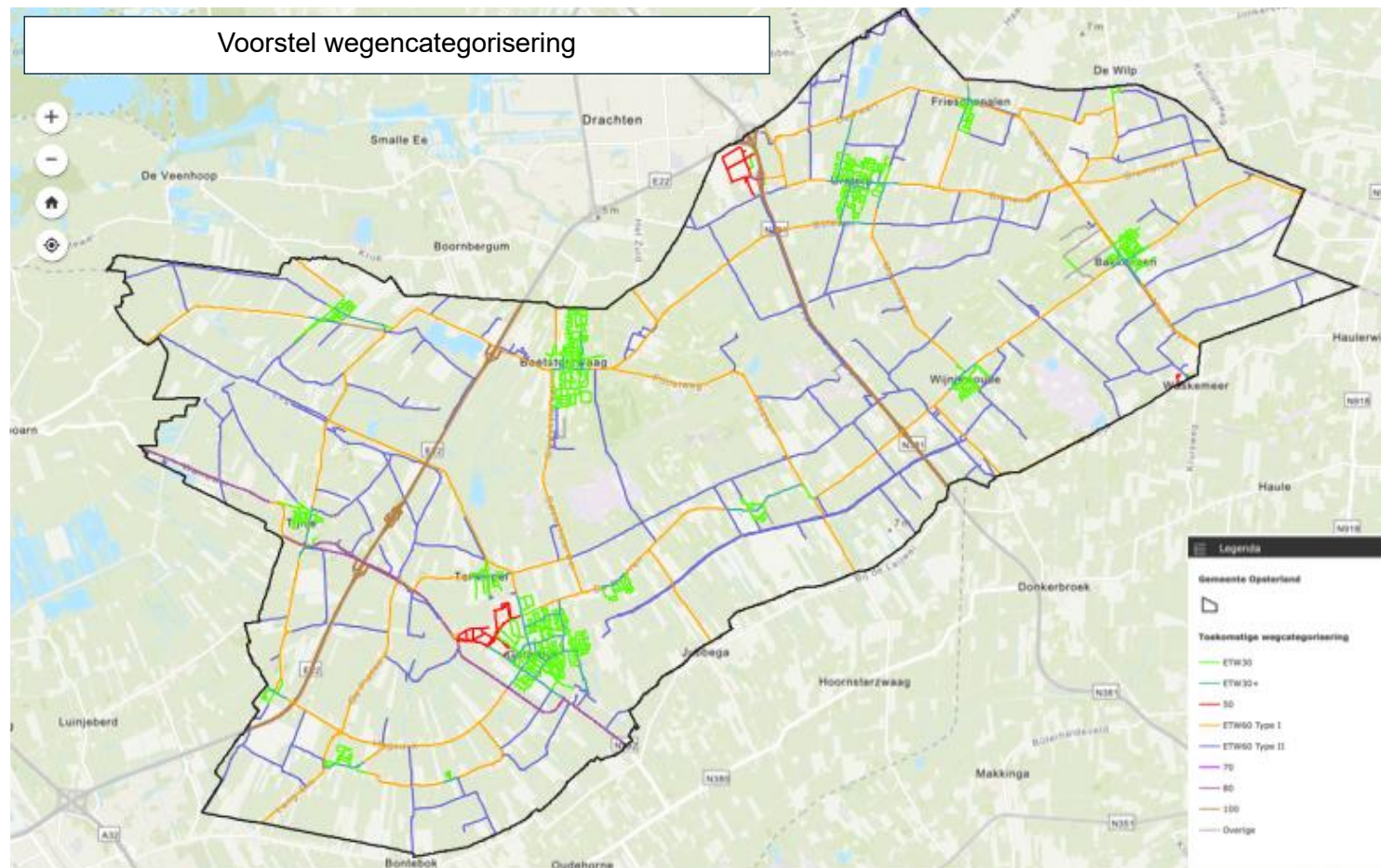
We vinden het belangrijk dat iedereen zich zo veilig en fijn mogelijk kan verplaatsen in de gemeente. Voor het behouden van vitale dorpskernen is het belangrijk dat de dorpscentra toegankelijk zijn. Mensen met een rolstoel, rollator, scootmobiel of driewiel fiets zijn welkom in onze gemeente. De komende jaren volgen we de volgende beleidsuitgangspunten:

- Om toegankelijkheid te waarborgen in de openbare ruimte streven we naar een doorgang van 1,5 meter en gaan we in gesprek met ondernemers over het plaatsen van reclameborden op de trottoirs.
- Het onderhoudsniveau van trottoirs in de centra en rondom zorglocaties wordt aangepast van basis naar een hoger niveau.
- Als er onderhoud plaats gaat vinden op de hoofdstraten in Gorredijk en Beetsterzwaag worden de straten heringericht met als uitgangspunt smalle rijbaan en bredere trottoirs.
- Vormen van flexibele publieke mobiliteit zoals de Opstapper en de Belbus zien we als belangrijke initiatieven. Als gemeente zetten we er vol op in dat we deze initiatieven behouden en mogelijk in de verdere toekomst uitbreiden. Hierbij zoeken we ook de verbinding met het doelgroepenvervoer van de gemeente

- Om een toegankelijk mobiliteitssysteem te borgen als gemeente zorgen we dat we onze interne werkprocessen tussen afdelingen verkeer, onderhoud en beheer goed afstemmen met collega's van het sociale domein.

5. WEGENCATEGORISERING

Een passende wegfunctie en inrichting is een belangrijk onderdeel om te zorgen voor een toekomstbestendige infrastructuur in de gemeente. Door een herziening van de wegcategorisering is het bestaande wegennet opnieuw ingedeeld. Deze wegcategorisering vormt de basis voor de infrastructurele projecten van de komende jaren.



6. BIJLAGEN

6.1 Bijlage 1: Digitale schouw infrastructuur wegen

30 km/u	Straat	Snelheidsremmers lange rechtstanden	Verharding geen asfalt	Intensiteiten
	Kromhoek			
	Skieppelaene			
	Weibuorren		(alleen asfalt einde bebouwde kom – Tsjerkeleane)	
	Houtwal - Tsjerkewâl			
	Merkebuorren			
	De Buorren			
	Nijewei		$\frac{3}{4}$ klinkers, rest asfalt	
	Nijlan			
	De Streek			
	De Werf (50 km/u) (1/9 kruisingen met rotonde, rest normaal; geen vrijliggende fietspaden)			
	Vlaslaan			
	't hou			
	Breewei			
	Prikkewei (streetview uit 2016)			

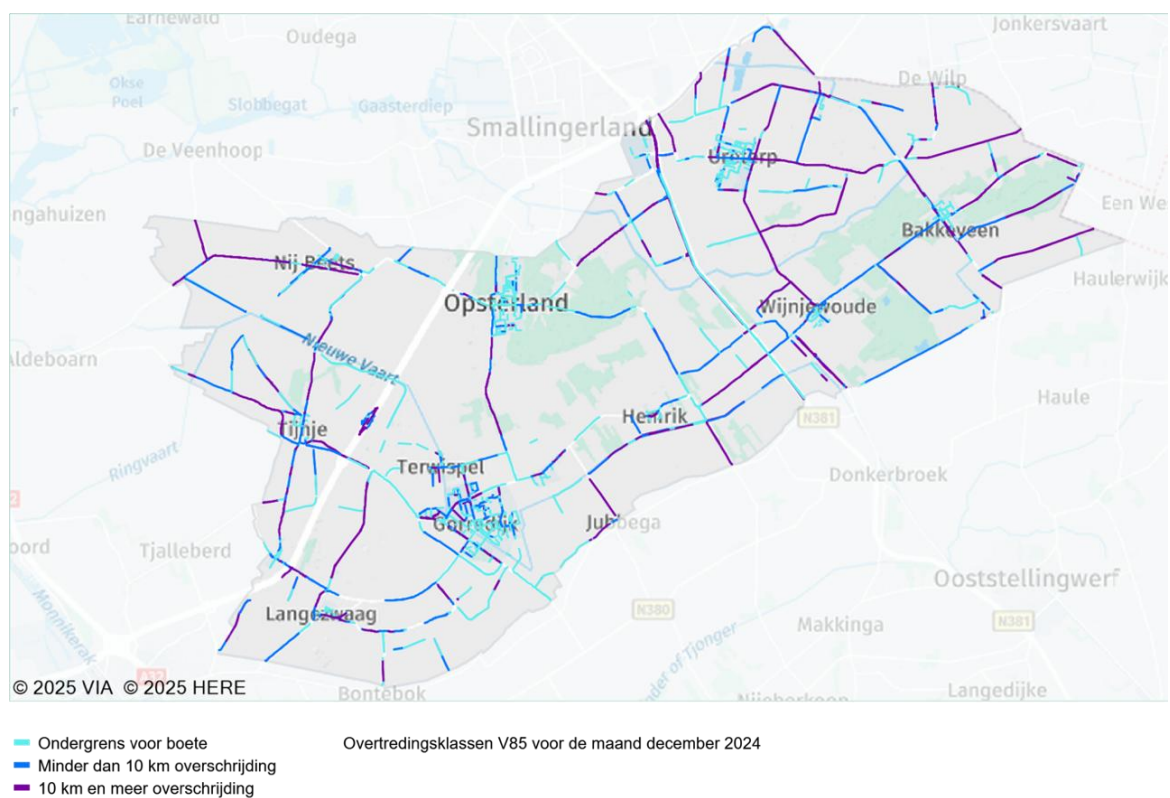
50 km/u	Straat	Bij kruispunten rotonde/ VRI	Vrijliggende fietspaden
	Overtoom	Begin en einde rotonde, rest normaal	Ja, tweerichtingsfietspad aan de westkant
	Badweg	Twee rotondes, rest normaal	Nee
	Dopplerlaan – Edisonlaan – Fahrenheitlaan - Curielaan		Nee

60 km/u	Straat	Plateau kruisingen	Snelheidsremmers lange rechtstanden
	Boerestreek - t tolhek - binnenwei		
	Bremerwei		
	De Slus - de Feart		
	Leidyk		
	Skieppelaene		
	Hagebrechsterleane		
	Mjûmster wei		
	Nije Drintse wei		
	Mandefjild		Passeerhavens meetellen? Anders niet
	De Mersken		
	Mounleane		Klein stukje 30 bij de brug over het Alddjip
	Opper Haudmare		Blokken ter versmalling in Nieuw-Groningen
	Weinterp		
	Jan Evertswyk		
	Aldhof		
	Slûsleane	1/2 ^e van de kruisingen	
	Sweachsterwei		
	Gerdyksterwei		
	Swynswei		
	Rolbrêgedyk		
	Warrewei (alleen 60 in gehucht Ulesprong, rest 80; in Tijnje ook nog stuk 30)		
	De Plasse		
	Bûtewei		
	De dûker		
	Middenwei		
	Nijefeansterwei		

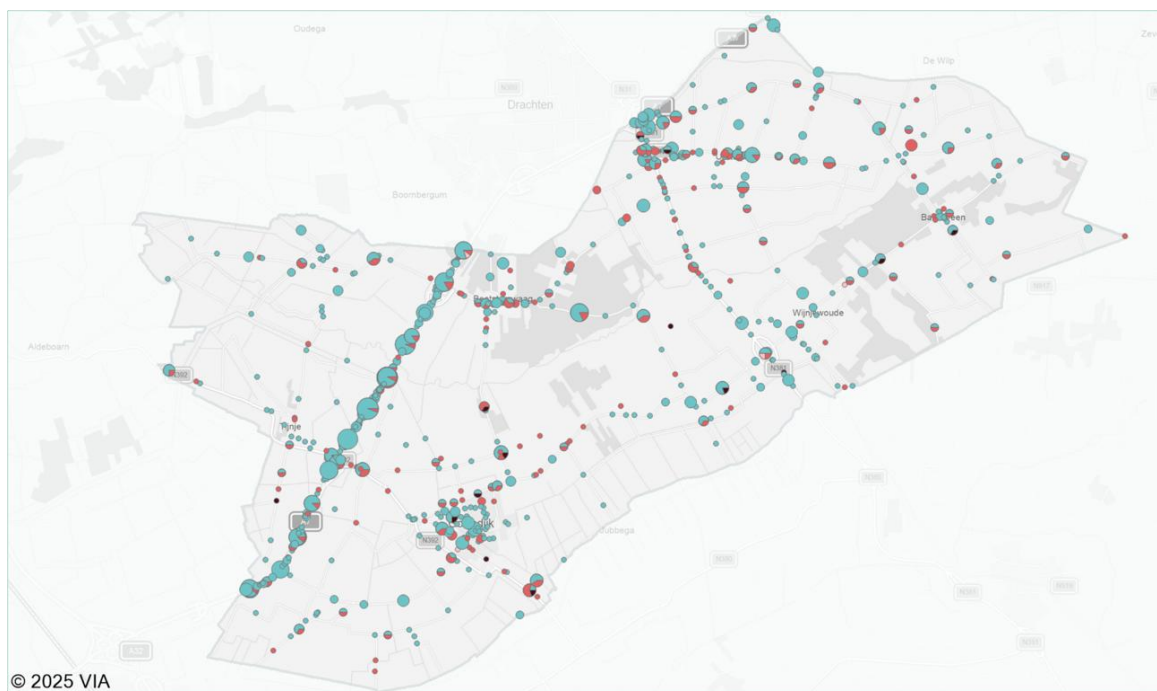
80 km/u	Straat	Obstakelvrije afstand 5 meter of geleiderail	Moeilijk of niet-overrijdbare middenbermscheiding	Zo min mogelijk erfaansluitingen
	Hegedyk (grotendeels 60, klein gedeelte 80)			Elke boerderij gelegen aan dit stuk heeft een erfaansluiting
	Domela Nieuwenhuisweg			Idem vorige

Fietspad	Straat	Breedte	Wegverharding	Obstakels	Rijrichting	Verlichting
	Boerestreek	2,5m	Betonplaat	Geen gezien	2	Nee
	Tolheksleane	3m	Asfalt	Geen gezien	2	Nee
	Merkebuorren	3m	Betonplaten	Geen gezien	2	Alleen van de weg ernaast, geen specifieke voor fietspad
	De Buorren	2,5-3m	Asfalt	Geen gezien	2	Ja
	Overtoom	3m	Asfalt	Geen gezien	2	Alleen straatverlichting, anders niks
	Hegedyk	2,5-3m	Asfalt	Geen gezien	2	Nee
	Domela Nieuwenhuisweg	2,5m	Asfalt met coating	Geen gezien	2	Nee

6.2 Bijlage 2: Snelheden (V85)



6.3 Bijlage 3: Ongevallenkaart



- UMS
 - Gewonden
 - Mogelijke gewonden
 - Doden
- Eenheid Ongevallen

Ongevallen van 01 januari 2014 t/m 08 januari 2025.

6.4 Bijlage 4: CROSS-score



6.5 Bijlage 5: Resultaten participatie

Vanuit regionale partners, (belangen)organisaties en interne collega's van de gemeente zijn de volgende punten aangedragen:

- Er is een uitdaging om prioriteit te geven aan de (veiligheid van) de fietser als alle vormen van verkeer over dezelfde weg rijden. Met name in combinatie met grote voertuigen (vracht- en landbouwverkeer) zorgt dit voor gevaarlijke situaties. Dit speelt op de wegen in het buitengebied, maar ook in sommige dorpscentra en bij schoolgebieden ontstaan er verkeersveiligheidsknelpunten tussen langzaam verkeer (lopen en fietsen) en groot verkeer. Ook speelt dit op sommige stukken van de doorfietsroute Heerenveen – Drachten.
- Er moet met name in de kernen en rondom voorzieningen meer aandacht zijn voor looproutes en toegankelijkheid van deze routes. Veilige oversteekplaatsen zijn hierbij belangrijk.
- Er wordt erkend dat de verkeersveiligheidsknelpunten ook voortkomen uit gevaarlijk gedrag, waardoor er ook een duidelijke wens is om aandacht te geven aan maatregelen gericht op gedragsverandering en gedragscampagnes.
- Het onderhoud van de wegen en bermverharding is een belangrijk aandachtspunt, met name in het buitengebied.
- Zoals eerder genoemd is het belangrijk om in te spelen op de ontwikkeling van de doorfietsroute Drachten – Heerenveen, waarbij bepaalde dorpskernen goed ontsluit worden op de route. Daarnaast is het ook belangrijk dat er aandacht is voor kwalitatief hoogwaardige (bestaande) fietspaden en fietsstroken. Verbeteringen in de kwaliteit en breedte van deze infrastructuur is gewenst.

- De ontwikkeling van een centrumvisie voor Gorredijk is relevant, waarbij het meer ingericht moet worden op verblijven, tegelijkertijd is er ook een wens om gratis parkeren te behouden.
- Er moet aandacht komen voor de druk op de natuur, onder andere door recreatie, een duidelijk en goed doordacht parkeerbeleid is hierbij wenselijk. Het koppelen van de ontwikkeling van deelmobiliteit aan recreatie wordt gezien als een kans.
- Voor het ov is een busvriendelijke inrichting essentieel. Met de snelheidsverlaging van 80 naar 60 zijn er zorgen over het vertragen van de buslijnen. Binnen de Provincie rijdt Qbuzz met de Opstapper en een belbus. In buurgemeenten rijdt de Flexbus. Er is Provinciaal budget om dit soort locatie gerichte initiatieven te steunen.

Vanuit de dorpsbelangen organisaties zijn de volgende punten aangekaart:

- Er is een duidelijke wens bij de verschillende dorpen voor een betere ov-verbinding. In het oosten is de verbinding met Groningen belangrijk.
- De verkeerssituatie rondom scholen kan verbeteren, autoverkeer moet gefaciliteerd blijven, ook voor mensen uit de omliggende dorpen belangrijk. Wel wens om verkeersstromen meer te scheiden bij scholen. (Bijv. Frieschepalen). Aan de voorkant aandacht voor bij nieuwe school in Langezwaag.
- Toegankelijkheid voor voetgangers is een belangrijk aandachtspunt, het onderhoud van trottoirs kan beter, maar ook soms stopt het voetpad plotseling. Er mag meer worden geïnvesteerd in goede looproutes, ook het recreatieve netwerk is daarbij belangrijk.
- Snelheden 30 en 60 km/u zijn belangrijkste wegen om te verbeteren wat betreft verkeersveiligheid. Snelheid remmende maatregelen werken niet altijd.
- Groot verkeer (landbouw en vracht) in combinatie met fietsers is lastig, gevaarlijk.
- Bewustwordingstrainingen bij bedrijven en scholen.
- In sommige dorpen in de wijk is er beperkte plek om te parkeren, redelijk wat huishoudens met twee auto's.
- Er is (zeker in buitengebied 60 km/u) veel menging van verkeer op de wegen. Waardoor het als fietser soms gevaarlijk is. Te weinig ruimte.
- Parkeren bij evenementen en drukke voorzieningen moet anders en beter worden georganiseerd (bijv. in het sportcentrum bij Langezwaag).
- Met de centrumvisie voor Gorredijk meer aandacht voor de fietsers: fietsroutes door Gorredijk wenselijk en betere fiets parkeerplekken in het centrum.

Inwoners hebben gereageerd op het online platform:

- Een belangrijk knelpunt is de snelheid van gemotoriseerd verkeer. Inwoners ervaren dat er veel te hard wordt gereden. Met name in de dorpskernen en rondom schoolomgevingen moet hier een oplossing voor komen. Er is een wens voor snelheidsremmende maatregelen.
- De oversteekbaarheid van wegen rondom voorzieningen (zoals scholen, winkels of zorglocaties) is volgens veel inwoners belangrijk om te waarborgen.
- Er worden soms gevaarlijke situaties ervaren met vracht- en landbouwverkeer. Sommige inwoners stellen voor om met venstertijden of alternatieve routes te werken.
- Inwoners vinden dat de kwaliteit van fietspaden kan verbeteren op sommige plekken, met name als het gaat om de verharding, de breedte van de paden of het onderhoud. Ook kan op sommige plekken de fietsparkeervoorziening verbeteren.

- Het ontbreken van verlichting op wandel- en fietspaden in het buitengebied zorgt ervoor dat sommige inwoners zich onveilig voelen.
- Het belang van de belbus en soortgelijke vervoersmiddelen wordt onderschreven door inwoners. Met name voor de kleinere dorpen of ouderen. Een laagdrempelig reserveringssysteem en betere bekendheid van dit soort vervoersopties.
- Sommige inwoners vinden dat de parkeeroverlast moet worden aangepakt, bijvoorbeeld door het uitbreiden van de blauwe zone en betere handhaving op mensen die de auto op de stoep parkeren.

Inwoners konden ook op een kaart concrete knelpunten of wensen aangeven. Er zijn 35 voorstellen ingevoerd (zie onderstaand). Deze punten gaan voornamelijk over verkeersveiligheid van kruispunten (Lippenhuizen, Frieschepalen, Bakkeveen) en bij scholen (de Dunwizer), de kwaliteit van wandel- en fietspaden in woonwijken en naar voorzieningen zoals scholen en sportlocaties, overlast door foutgeparkeerde auto's en overlast van zware voertuigen (bijv. de Burgemeester Selhorststraat en Nylân).

