

## **Besluit van de gemeenteraad van de gemeente Opmeer houdende regels omtrent het gemeentelijke verkeer en vervoersplan 'Opmeer Goed op weg' 2020-2027**

### **Opmeer Goed Op Weg! Verkeers- en Vervoersplan 2020-2027**

#### **1 Inleiding**

Het bestaande Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) stamt uit 2007. Dit betekent dat het ruim 10 jaar geleden is dat de gemeente Opmeer voor het laatst haar gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid heeft gestructureerd, geactualiseerd en vastgelegd. Maar ook dat de bevolking is geraadpleegd over de te volgen koers, wensen en eventueel knelpunten op verkeers- en vervoersgebied. Hoog tijd dus voor een actualisatie van het verkeers- en vervoersbeleid in de gemeente Opmeer in de vorm van een nieuw GVVP.

In de afgelopen jaren zijn veel zaken gerealiseerd die benoemd waren in het oude GVVP 2007. Zo is bijvoorbeeld de parkeer capaciteit op diverse plekken binnen de gemeente vergroot, is de capaciteit (en daarmee de doorstroming) van meerdere kruispunten op de A.C. de Graafweg (N241) in Opmeer verbeterd, zijn maatregelen doorgevoerd die de verkeerssituatie direct rondom scholen verbeteren en zijn meerdere voetpaden nabij De Zwanenbloem omgebouwd tot fietspad.

#### **1.1 Opmeer Goed Op Weg!**

In dit verkeers- en vervoersplan zijn de beleidsuitgangspunten op het gebied van verkeer en vervoer tot en met het jaar 2027 vastgelegd. Deze sluiten aan op de (ruimtelijke en maatschappelijke) ambities die de gemeente heeft, maar passen eveneens binnen de kaders van het Rijks- en Provinciaal beleid.

Onderdeel van dit verkeers- en vervoersplan is een globale Uitvoeringsagenda. Dit betekent dat in de Uitvoeringsagenda naast concrete maatregelen, ook acties benoemd worden om knelpunten of wensen nader uit te werken. De uitvoeringsplanning is mede afhankelijk van:

- de prioriteiten die het college en/of de samenleving wensen te stellen;
- beschikbare budgetten;
- het Provinciaal Meerjarig Investeringsprogramma (PMI) waarin voor het komend jaar de provinciale (en gemeentelijke projecten), met bijbehorende financiering, zijn opgenomen.

Dit GVVP beschikt over een hybride uitvoeringsagenda welke mede wordt bepaald door de actuele wensen vanuit de samenleving. Bij de verdere uitwerking en prioritering van plannen zal de samenleving opnieuw nadrukkelijk worden betrokken.

#### **1.2 De totstandkoming van deze nota**

Het voorliggende verkeers- en vervoersplan Opmeer is het resultaat van een gedegen proces dat in 2017 van start ging. Aan de basis van de projectorganisatie stond een kleine projectgroep, bestaande uit een ambtelijke vertegenwoordiging van de gemeente Opmeer en de adviseurs van Ingenieursbureau Antea Group.

Participatie is een belangrijk onderdeel geweest bij de totstandkoming van dit plan. Om deze reden is er o.a. een klankbordgroep ingesteld, met een vertegenwoordiging van inwoners, ondernemers en belangenorganisaties en zijn bewoners en de Raad geraadpleegd middels separate enquêtes. Ook wordt er begin 2019 een algemene inloopavond georganiseerd waar iedereen welkom is om kennis te nemen van en feedback te geven op het nieuwe verkeers- en vervoersbeleid. Alle input is gebruikt om dit plan verder te optimaliseren.

#### **1.3 Impact nieuwe Omgevingswet**

Vanaf 2021 is de nieuwe Omgevingswet naar verwachting van kracht. De Omgevingswet verzorgt de bundeling van de diverse sectorale (ruimtelijke) wetten en plannen. Het doel van de Omgevingswet is om te komen tot een veilige en gezonde fysieke leefomgeving in één integraal en duurzaam ruimtelijk plan. De Omgevingswet geeft mogelijkheden om anders om te gaan met het inrichten van de leefomgeving, inspelend op de veranderingen in de samenleving. Inwoners en ondernemers krijgen meer invloed op de manier waarmee we de openbare ruimte beheren. Belangrijke thema's in de Omgevingswet zijn gezondheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Verkeer en vervoer aspecten zullen

een prominente rol vervullen bij de invulling van de thema's. Hierop anticiperend wordt in dit GVVP alvast een duidelijke link gelegd naar de thema's uit de Omgevingswet.

#### **1.4 Leeswijzer**

De relevante trends en beleidskaders op verkeers- en vervoersgebied komen aan bod in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 wordt vervolgens de gemeentelijke visie op het verkeers- en vervoerssysteem tot en met 2027 beschreven. Aan de hand van de drie hoofdpijlers uit de visie: Bereikbaar Opmeer, Toegankelijk Opmeer en Toekomstbestendig Opmeer is de visie vervolgens nader uitgewerkt in hoofdstuk 4 tot en met 6. Hoofdstuk 7 beschrijft tot slot de uitvoeringsagenda.



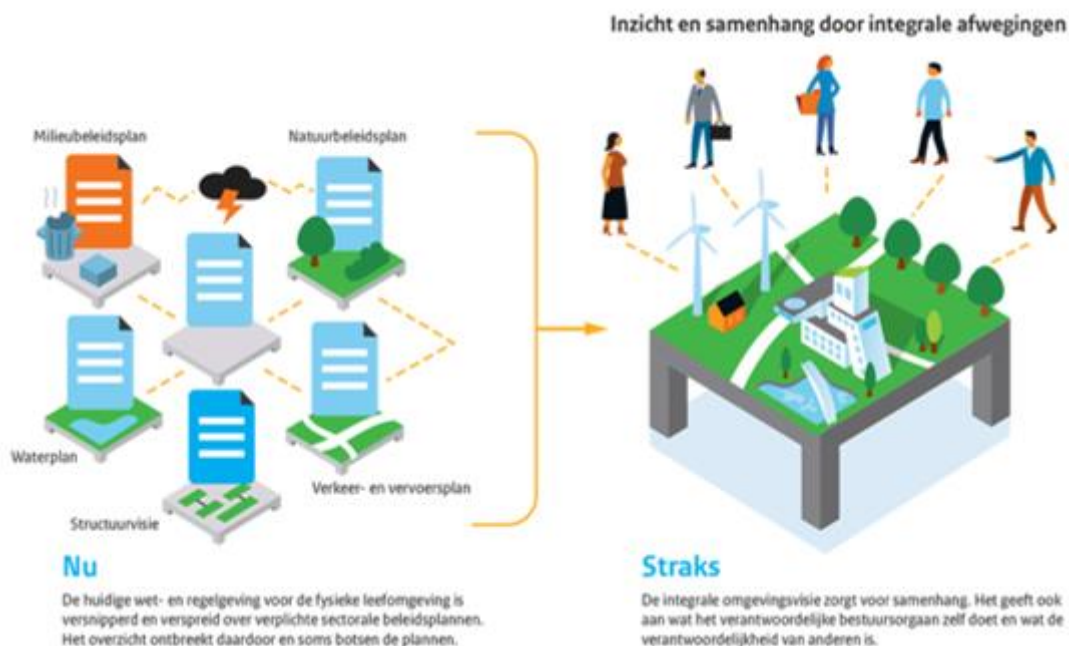
## **2 Beleidskaders**

In dit hoofdstuk worden de nieuwste trends op verkeer & vervoersgebied beschreven. Vervolgens komt het huidige beleid aan bod, zoals dat door de gemeente, de provincie, het Hoogheemraadschap en het Rijk is geformuleerd. Deze onderdelen vormen het kader en vertrekpunt waarbinnen het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid nader uitgewerkt is in de opeenvolgende hoofdstukken.

### **2.1 De nieuwe Omgevingswet nader toegelicht**

Het huidige omgevingsrecht bestaat uit tientallen wetten en honderden regelingen voor ruimte, wonen, infrastructuur, milieu, natuur en water. Hierdoor is het omgevingsrecht gaandeweg uitgegroeid tot een divers en complex geheel van wettelijke kaders. De Omgevingswet brengt hier verandering in. De Omgevingswet vervangt honderden ministeriële regelingen en AMvB's en tientallen wetten. Het is de bedoeling dat deze wet per 1 januari 2021 in werking treedt.

Met de Omgevingswet wil het Rijk het realiseren van ruimtelijke projecten makkelijker maken en kwalitatief verbeteren. Voor de overheid leidt dit tot meer samenhang tussen verschillende plannen, waardoor de kaders voor projecten eenduidiger worden en initiatieven sneller kunnen worden gerealiseerd. Voor ondernemers en burgers omdat vergunningen, die nu nog los van elkaar worden verstrekt, in één vergunning komen.



De Omgevingswet schrijft voor dat Rijk, provincies en gemeenten elk één omgevingsvisie vaststellen. Dit instrument komt in de plaats van gebiedsdekkende structuurvisies, de relevante delen van de natuursvisie, verkeers- en vervoersplannen, strategische gedeeltes van nationale en provinciale Waterplannen en milieubeleidsplannen. De omgevingsvisie bindt enkel het vaststellende bestuursorgaan. Een omgevingsvisie bevat dus geen regels voor burgers, bedrijven of andere overheden. Keuzes die in de omgevingsvisie zijn gemaakt, worden (juridisch) vertaald in het omgevingsplan.

#### **Gezondheid, leefbaarheid en duurzaamheid**

De omgeving heeft invloed op de gezondheid van mensen en bepaalt in grote mate de leefbaarheid. Overheden moeten daar bij het ontwikkelen van een gebied al zo vroeg mogelijk over nadenken en belangen afwegen. Ontwikkelingen mogen niet ten koste gaan van toekomstige generaties. Dat is hét uitgangspunt van de Omgevingswet.

De fysieke omgeving kan invloed hebben op de gezondheid. Zo kunnen slechte luchtkwaliteit of geluidsoverlast de gezondheid nadelig beïnvloeden. Een groene en beweegvriendelijke omgeving kunnen juist weer positieve effecten hebben op de gezondheid.

De inrichting van de woonomgeving bepaalt in grote mate de *leefbaarheid*. Zo wonen mensen fijner in een groene omgeving. Maar ook de aanwezigheid van faciliteiten als scholen en een goede toegankelijkheid van voorzieningen en ontsluiting van woningen draagt bij aan het leef- en woongenot.

De Omgevingswet vraagt de overheden ook om *duurzaamheid* in ogenschouw te nemen: besluiten en ingrepen mogen geen negatieve gevolgen hebben voor natuur en toekomstige generaties. Aandacht voor klimaat en biodiversiteit zijn hierbij erg belangrijk.

#### **Mobiliteit is onderdeel van omgevingsvisie**



In de Omgevingswet is opgenomen dat een bestuursorgaan van een gemeente zijn taken en bevoegdheden op grond van deze wet uitoefent met het oog op de doelen van de wet. Hierbij houdt het bestuursorgaan "rekening met de samenhang van de relevante onderdelen en aspecten van de fysieke leefomgeving en van de rechtstreeks daarbij betrokken belangen". Het bestuursorgaan maakt daarbij de afweging tussen beschermen en benutten van alle relevante onderdelen en aspecten van de fysieke leefomgeving. Concreet betekent dit dat op termijn de relevante delen van het verkeers- en vervoersplan (de onderdelen die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving) opgenomen zullen worden in de gemeentelijke omgevingsvisie. In deze omgevingsvisie wordt niet alleen het beleid op de verschillende terreinen van de fysieke leefomgeving samengevoegd, maar zal dit ook met elkaar worden verbonden (en afgewogen). Door in dit GVVP al een duidelijke link naar de thema's uit de Omgevingswet te leggen, wordt het eenvoudiger gemaakt straks het verkeers- en vervoersbeleid stevig te verankeren in de nog op te stellen integrale Omgevingsvisie. De exacte uitwerking zal te zijner tijd plaatsvinden bij het opstellen van de Omgevingsvisie.

## 2.2 Trends en ontwikkelingen

### Mobiliteitstrends

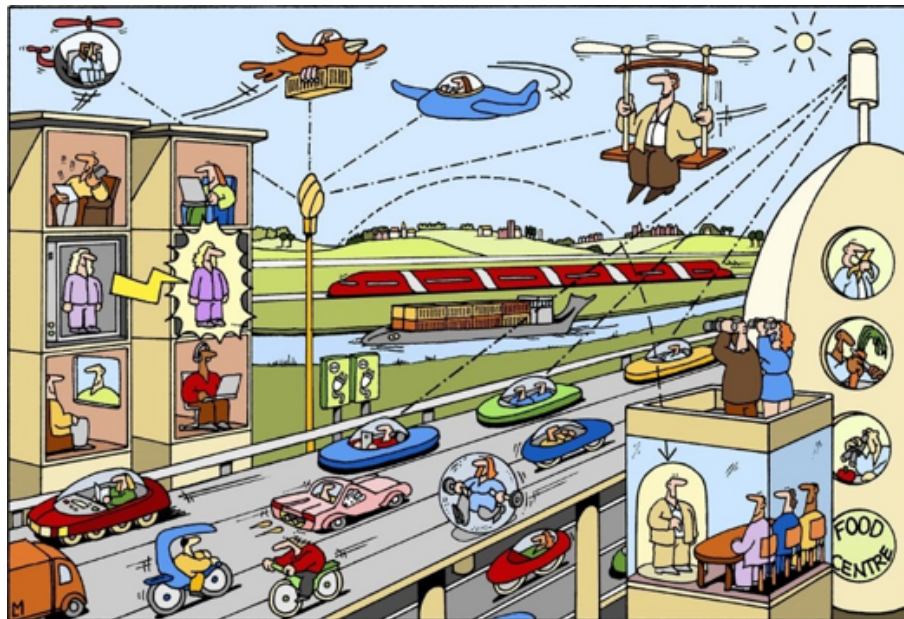


Nederlanders reizen veel, ruim 11 duizend kilometer in eigen land en nog exclusief vakanties en beroepsmatige ritten. Ruim 70 procent van deze afstand wordt afgelegd met de auto. Voor korte afstanden – tot vijf km – wordt meestal de fiets gepakt of gaat men te voet. Per persoon wordt er gemiddeld 1 000 km per jaar gefietst. Elektrische fietsen worden steeds meer gebruikt, vooral door senioren. Bijna één op de drie verkochte fietsen in 2017, betreft een elektrische fiets, en ruim 10 procent van alle fietskilometers wordt inmiddels op een elektrische fiets afgelegd.

Nederland is een fietsland. Op een bevolking van 17 miljoen inwoners telt ons land 22 miljoen fietsen. Begin 2016 telde Nederland 8,1 miljoen personenauto's. Hiermee is de grens van 8 miljoen auto's gepasseerd. De meeste auto's rijden op benzine, bijna 80 procent, en 16 procent op diesel. Het aantal dieselauto's daalt de laatste jaren, de elektrische auto is in opkomst. Er zijn nu bijna 211 duizend elektrische of hybride personenauto's; dit aantal is met 35 procent gestegen ten opzichte van begin 2015. De verwachting is dat het bezit van met name elektrische auto's de komende jaren sterk zal toenemen. De behoefte aan een bijbehorend fijnmazige laadstructuur voor elektrische voertuigen zal daardoor ook navenant toenemen.



Internet-winkelen is de afgelopen jaren sterk toegenomen. In Nederland doet ruim 70% van de mensen minimaal 1x per jaar een online aankoop. In 2015 leverden de pakketvervoerders 208 miljoen pakketten binnen Nederland af, een stijging van 11,3% ten opzichte van 2014.



### Verkeersveiligheidstrends



Het aantal verkeersdoden is in 2016 opnieuw toegenomen, zij het minder sterk dan het jaar ervoor. Er waren 629 slachtoffers te betreuen. Opvallend is de toename in de categorie bestelauto/vrachtauto. Ook onder senioren van 80 jaar en ouder zijn fors meer slachtoffers gevallen, veelal door een ongeval met fiets de fiets of als voetganger. Het aantal verkeersdoden op het hoofdwegennet lijkt wel (iets) lager te liggen dan voorheen. De laatste cijfers van het aantal gewonden zijn van 2015. In dat jaar vielen er 21.300 ernstig verkeersgewonden, 3% meer dan in 2014. Dit betekent dat de dalende trend qua verkeersdoden over de laatste tien jaar duidelijk tot stilstand is gekomen.

### Smart Mobility



De snelle ontwikkelingen in informatie- en communicatietechnologieën bieden nieuwe kansen om Nederland ook in de toekomst bereikbaar, veilig en leefbaar te houden. Deze inzet van innovatieve ICT-oplossingen noemen we smart mobility.

Gevolg is de beschikbaarheid van nieuwe ITS-toepassingen (Intelligente Transport Systemen), die 'weg' en 'voertuig' op een nieuwe wijze verbinden, wat zorgt voor verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid. Dit heeft direct ook invloed op de mens: hoe gaan zij hiermee om en wat voor effect heeft dat? Voorbeeld is de zelfrijdende auto, taxi en busjes, waarbij de verwachting is dat dit rond 2025 met name op snelwegen en pas na 2025 z'n intrede gaat doen in complexere omgevingen, waaronder lokale wegen op het platteland.

Data is de verbinder van deze drie elementen. De slimme toepassing van publieke en private data over de weg, het voertuig en de mens geeft inzicht en mogelijkheid tot sturing. Smart Data en Smart Mobility gaan daarom hand in hand.

### Duurzaamheid



Duurzaamheid wordt een steeds belangrijk begrip in onze samenleving. Op gebied van verkeer en vervoer zien we dat de voertuigen verduurzamen (autoproducenten stappen de komende jaren over op de ontwikkeling van enkel hybride of elektrisch vervoer), de infrastructuur steeds duurzamer wordt (circulaire materiaalgebruik, gebruik duurzame materialen, ledverlichting) en ook de gebruiker steeds bewuster is van zijn omgeving (bijvoorbeeld reizen met een (elektrische) fiets in plaats van met de auto). Steeds meer gemeenten zetten in op duurzaamheid en faciliteren duurzame ontwikkelingen.

## 2.3 Rijks, Provincie en Regionaal beleid

### Rijk



Rijksoverheid

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is de nadere uitwerking van voorheen de Nota Ruimte en Nota Mobiliteit en is door de minister vastgesteld op 13 maart 2012. De SVIR kent als uitgangspunt dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur wordt essentieel geacht. Dat betekent concreet dat de rijksoverheid de groei van mobiliteit, waarbij de gebruiker centraal staat, geen beperkingen wil opleggen de bereikbaarheid wil verbeteren. Dat binnen de wettelijke kaders en in balans met een goede veiligheid en goede kwaliteit van de leefomgeving.

De ambitie van de rijksoverheid is om in 2040 te beschikken over optimale ketenmobiliteit door een goede verbinding van de verschillende mobiliteitsnetwerken via multimodale knooppunten (voor personen en goederen) en door een goede afstemming van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling. Dit moet op een duurzame manier gebeuren. Het rijk richt zich niet alleen op capaciteitsvergroting maar ook op beïnvloeding van de vraag naar mobiliteit.

Voor het verbeteren van de bereikbaarheid zet het Rijk in op een beleidsmix van slim investeren, innoveren en instandhouden. Met slim investeren worden knelpunten aangepakt waar de meeste economische waarde kan worden gegenereerd. Innovatie wordt ingezet om het mobiliteitssysteem beter te benutten. Instandhouden van de netwerken door goed beheer en onderhoud is het fundament voor het robuuste en samenhangende netwerk. Om een leefbare omgeving te waarborgen, om te gaan met de afname van fossiele brandstoffen en CO<sub>2</sub>-reductie te bereiken is een verdere transitie naar duurzame mobiliteit nodig. Zo is in het Energieakkoord afgesproken dat in 2050 de broeikasgasemissie van de mobiliteit- en transportsector met minimaal 60% is gereduceerd ten opzichte van 1990 (en als tussendoel in 2030 circa -17% t.o.v. 1990).

Op gebied van verkeersveiligheid hanteert het Rijk een nulambitie, elk verkeersslachtoffer is er één te veel, zoals verwoord in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Daarin wordt ingezet op:

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

### Provincie



In het Coalitieakkoord 2019 – 2023 van de provincie Noord Holland staat onder meer omschreven welke ambities de provincie heeft op het gebied van mobiliteit. Daarnaast heeft de provincie Noord Holland recent de Omgevingsvisie NH2050 afgerond. Hierin wordt ook een geactualiseerde kijk op mobiliteit gegeven.

De provincie Noord Holland zal de komende jaren blijven investeren in de verkeers- en vervoersinfrastructuur. In de provinciale investeringsstrategie blijft doorstroming, naast leefbaarheid en verkeersveiligheid, een speerpunt. Daarbij wordt het Noord-Hollandse vervoerssysteem nadrukkelijk gekoppeld aan een gezonde leefomgeving. Dat wordt gedaan door schone vormen van mobiliteit te stimuleren, bijvoorbeeld door in te zetten op elektrische mobiliteit voor de auto, het openbaar vervoer en de fiets.

De provincie Noord Holland onderkent de voordelen van een goed werkend verkeersmanagementsysteem. Zij ondersteunen daarom regelscenario's voor doorstroming, calamiteiten en evenementen en zullen toekomstige ontwikkelingen benutten op het gebied van verkeersmanagement, zoals zelfdenkende, dynamische routeplannersystemen en 'vehicle-to-vehicle communication'.

Op openbaar vervoer gebied maakt de provincie Noord Holland onderscheid tussen stamlijnen, die apart kunnen worden aanbesteed, en aanvullend openbaar vervoer, zoals de buurtbus. De sterke stamlijnen moeten zorgen voor de verbinding van grotere knooppunten in woon- en werkgebieden. Bereikbaarheid van kleine kernen is belangrijk. Indien er geen reguliere buslijn aanwezig is, ziet de provincie kansrijke, particuliere initiatieven zoals buurtbussen, als een alternatief, zodat een fijnmazig openbaar vervoer netwerk ontstaat.

Tot slot blijft de provincie Noord Holland investeren om het bestaande provinciale fietsnetwerk op orde te houden. Woon-werkverkeer en de bereikbaarheid van (H)OV-knooppunten per fiets houden bijzondere aandacht. Daarbij wordt de aanwezigheid van fietsenstallingen bij deze OV knooppunten gestimuleerd. Doordat steeds meer Noord-Hollanders een elektrische fiets gebruiken, wordt ook de aanleg van meer oplaadpunten gestimuleerd.

#### **Vereniging Nederlandse Gemeenten/ Interprovinciaal overleg**



Naar aanleiding van de recente landelijke stijging van het aantal verkeersslachtoffers wil zowel VNG als IPO inzetten op een aanscherping van het verkeersveiligheid beleid, geformuleerd in een 'Position paper verkeersveiligheid' (VNG) en 'Visie verkeersveiligheid' (IPO). Dit wordt samen met andere partijen uitgewerkt in het Strategisch plan verkeersveiligheid 2030 (spv 2030) De belangrijkste thema's zijn:

1. Infrastructuur en weginrichting: meer gericht op ketenmobiliteit en meer gericht op investeren in risicolocaties, waar zijn de maatregelen het effectiefst?
2. Burgerbetrokkenheid en voorlichting: meer inzet op gedragscampagnes en de nadruk leggen op de verantwoordelijkheid van de weggebruiker zelf.
3. Handhaving: meer bevoegdheden voor BOA's en als actief sturingsinstrument inzetten in gemeenten.
4. Monitoring en bijsturing: risico gestuurd en proactief beleid op het gebied van verkeersveiligheid moet de basis worden, ongevallen voorkomen in plaats van beheersen.

#### **Duurzaam Veilig**



In 2017 zijn door een aantal (plattelands) gemeentes in Noord Holland de Richtlijnen Duurzaam Veilige Weginrichting wegen West- Friesland 2017 opgesteld. Deze richtlijnen zijn een aanvulling op de landelijke Duurzaam Veilig weginrichting principes en vertaald naar de lokale wegsituaties die veel binnen deze Noord Hollandse gemeentes van toepassing zijn. Landelijk gaat Duurzaam Veilig uit van vijf principes:

- Functionaliteit van wegen. Wegen moeten gebruikt worden op een manier waarvoor ze bedoeld zijn. Hiervoor zijn straten en wegen gecategoriseerd: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen;

- Homogeniteit van massa, richting en snelheid. Conflicten tussen lichte verkeersdeelnemers en zwaar verkeer, tussen weggebruikers met grote snelheidsverschillen en tussen weggebruikers uit verschillende richtingen moeten worden voorkomen;
- Herkenbaarheid. Het wegbeeld moet kloppen bij de functie van de weg, zodat weggebruikers hun gedrag automatisch aanpassen. Wegmarkering moet uniform zijn, zodat overal in Nederland duidelijk is op welk type weg men zich bevindt, wat men daar kan verwachten en welk verkeersgedrag daar verlangd wordt;
- Vergevingsgezindheid. Er moeten maatregelen zijn die ernstig letsel voorkomen bij ongevallen. Hierbij valt te denken aan de veilige inrichting van bermen en de beschermende werking van voertuigen (voor inzittenden en zogeheten 'botspartners');
- Statusonderkenning. Weggebruikers moeten hun eigen taakbekwaamheid goed kunnen inschatten. Zelfoverschatting is zeer ongewenst en daardoor een bron van gevaar.

De aanvulling opgesteld door de West-Friese gemeentes richt zich met name op zogenaamde 'grijze wegen', wegen met zowel een verblijfsfunctie (erftoegang) als een ontsluitingsfunctie (gebiedsontsluiting) is op basis van de lokale kennis en ervaring bij beheerders een aangescherpt pakket aan voorstellen opgesteld hoe dit type weg ingericht zou kunnen worden.

### Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier



In het wegenbeleidsplan 2012-2017 van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) staat het beleid ten aanzien van de wegen die HHNK in beheer heeft. Een aantal van die wegen liggen in de gemeente Opmeer. Er lopen verkennende gesprekken tussen de gemeente Opmeer en het HHNK om het beheer van (een aantal van) deze wegen over te dragen aan de gemeente. HHNK stelt zich als doel om: (1) De wegen voldoen aan de landelijke richtlijnen en aan het beleid in het wegenbeleidsplan en (2) in 2017 zijn alle wegen die het hoogheemraadschap in beheer heeft, ingericht met als benchmark de principes uit 'Duurzaam Veilig'.

### 2.4 Beleid gemeente Opmeer Coalitieakkoord 2018 – 2022

De gemeente Opmeer kenmerkt zich door veel groen en een goed verzorgde openbare ruimte. De gemeente zorgt samen met de inwoners voor een goed onderhouden openbare ruimte. De infrastructuur is passend en goed onderhouden. Daarbij horen de volgende ambities:

- Inzet op een betere bereikbaarheid van de publiektrekkende voorzieningen en bedrijventerreinen.
- Samen met de regio mogelijkheden creëren voor iedere inwoner om energieneutraal te worden, door bijvoorbeeld het elektrisch rijden te stimuleren.
- In het kader van duurzaam vervoer het stimuleren van het gebruik van de fiets via de inrichting van de weg en betere doorgaande fietsroutes.
- Het verbeteren van infrastructuur voor duurzaam vervoer (OV en elektrisch vervoer) door onder andere het realiseren van een laadinfrastructuur voor fietsen en auto's.
- Verbeterde inzet en verruiming van de openbaar vervoer verbinding die de kernen van Opmeer ontsluiten met het station in Obdam en behoud van de verbinding richting het station in Hoorn.
- Na realisatie van de herstructurering van de N241, evaluatie van de veiligheid van de oversteek van de A.C de Graafweg voor langzaam verkeer, in samenspraak met bewoners.
- Aantrekkelijke en functionele inrichting van de openbare ruimte in de dorpscentra Hoogwoud en Opmeer/Spanbroek, waarmee de dorpscentra aantrekkelijk worden.
- Stimuleren van bewonersparticipatie bij de inrichting en het onderhoud van de openbare ruimte.
- Een wegeninfrastructuur die zorgdraagt voor een goede bereikbaarheid, doorstroming en een veilig gebruik.
- Handhaven en waar noodzakelijke en mogelijk uitbreiding van het groene karakter van het bebouwd gebied en de industrieterreinen.
- De openbare ruimte is vrij toegankelijk en bruikbaar.
- De openbare omgeving is schoon, verzorgd, en bruikbaar en veilig.

### GVVP actieplan 2013-2017

In het GVVP actieplan 2013-2017 staat de stand van zaken op het gebied van verkeer en vervoer in de gemeente Opmeer beschreven. Daarnaast is er een lijst met acties opgesteld die in betreffende periode uitgevoerd moeten worden. Eind 2017 is ca. 90% van deze acties uitgevoerd, terwijl enkele zaken door



de tijd zijn ingehaald of later ter hand genomen worden. Voorbeelden van acties die inmiddels succesvol zijn afgerond zijn de ombouw van twee voetpaden nabij de Zwanenbloem naar fietspaden, verbeterlag van fietspaden De Veken en aanpak parkeerterrein De Weijver. Gevolg is dat de aanvankelijke klachten over deze locaties inmiddels naar tevredenheid van betrokkenen zijn opgelost.

Naast het raadsprogramma beschikt de gemeente Opmeer over een aantal beleidsdocumenten waarin op specifieke deelgebieden van verkeer en vervoer het gemeentelijke beleid is verankerd. Dit zijn:

- Nota parkeernormen Opmeer 2016;
- Richtlijnen Duurzaam Veilige Weginrichting wegen West- Friesland 2017;
- Nota Beleid oplaadinfrastructuur elektrische laadpalen;
- Beleidswijzer Veilig oversteken (opgenomen in bijlage 1)
- Beleidsnota Blauwe Zone;
- Algemene Plaatselijke Verordening (APV);
- Wegenbeheerplan 2018-2021;
- Beleidsplan Fysieke Leefomgeving;
- Groen Beleidsplan
- Structuurschets West Friesland;
- Pact van West Friesland.



### 3 Visie Opmeer Op weg!

Het is prettig wonen, werken en recreëren in Opmeer. Wat dat betreft is er geen noodzaak om de infrastructuur grootschalig aan te pakken. Toch zijn omstandigheden aan het veranderen en komen er uitdagingen op ons af. Daarom is het van belang om de koers te actualiseren en aan te scherpen.

#### 3.1 Wat gaan we doen?

Uitgangspunt is dat de koers die met het GVVP uit 2007 is ingezet een goede is, die op veel thema's doorgetrokken wordt. Een consistent en herkenbaar beleid voor burgers is belangrijk. Uiteraard is de maatschappij in de tussenliggende jaren niet stil blijven staan en zorgen diverse nieuwe ontwikkelingen ervoor dat de gemeente Opmeer haar beleid daar waar nodig moet actualiseren. Met het nieuwe GVVP voldoet de gemeente, in navolging van het Rijk en de provincie Noord-Holland, aan haar plicht om (zichtbaar) een beleidsmatig en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid te voeren.

Het nieuwe beleid focust op drie zogenaamde pijlers: bereikbaarheid, toegankelijkheid en toekomstbestendig.

#### **PIJLER 1: BEREIKBAAR OPMEER**

Opmeer beschikt over een robuust en kwalitatief hoogwaardig verkeersnetwerk. Dit is van belang voor zowel bewoners, recreatie als ook de lokale economie en werkgelegenheid.

Een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem is idealiter een fijnmazig netwerk van hoofdwegen (in de gemeente Opmeer naast de N241 hoofdzakelijk gebiedsontsluitingswegen) met daarbinnen verkeersluwe verblijfsgebieden. Vanaf hier dient de weggebruiker binnen een beperkt aantal minuten op een weg van een hogere orde te zijn. Dit is om zowel de ritduur te beperken als de veiligheid te waarborgen. Functie, vormgeving en gebruik van de wegen moeten hiervoor goed op elkaar afgestemd zijn. Een goede doorstroming op de N241 blijft een pré. Daarnaast is op basis van de nieuwste inzichten de wegategorisering binnen de gemeente tegen het licht gehouden, wat geleid heeft tot een actualisatie (zie verder hoofdstuk 4). Randvoorwaarde daarbij is dat de leefbaarheid en ruimtelijke inpasbaarheid is behouden.

De fiets is en blijft een speerpunt voor de gemeente. Het huidige fietsnetwerk is in de loop van de jaren ontwikkeld tot een netwerk van kwalitatief hoog niveau. Dit netwerk biedt comfortabele, herkenbare snelle routes binnen de gemeentegrenzen van Opmeer en naar omliggende gemeenten. Van belang is deze kwaliteit te (onder)houden en (kleine) ontbrekende schakels verder in te vullen. Extra aandacht gaat uit naar nieuwe ontwikkelingen zoals bijv. de elektrische fiets en speed pedelecs (nieuwste trend: snelle e-fietsen die snelheden tot boven de 40 km per uur halen), waardoor wellicht toch aanpassingen aan bestaande fietspaden op termijn nodig zijn. Ook blijft een goede oversteekbaarheid voor zowel fiets- als voetganger van de A.C. de Graafweg (N241) een belangrijk aandachtspunt.

De gemeente Opmeer vindt het van groot belang dat schoolkinderen via veilige routes van en naar school kunnen fietsen en lopen. Daar waar nodig worden aanvullende veiligheidsmaatregelen genomen op routes om dit te borgen.

De agrarische sector is van groot belang voor de gemeente Opmeer. Landbouwverkeer moet in staat zijn alle benodigde (werk)locaties veilig en vlot te kunnen bereiken. Op wegen waar dit leidt tot ongewenste situaties, zoals geluids- en trillingsoverlast in woongebieden, verkeersonveilige situaties met fietsers/ voetgangers of belemmering van de doorstroming op hoofdwegen, moet gekeken worden of er verbeteringen mogelijk zijn waarbij alle belangen in acht worden genomen. De gemeente volgt daarnaast met belangstelling de landelijke discussie om eventueel de wettelijk toegestane snelheid voor landbouwvoertuigen te verhogen naar 40 km/uur.

Om de robuustheid en de samenhang van het verkeerssysteem in Opmeer blijvend te garanderen en waar mogelijk te verbeteren wordt ingezet op:

- Het oplossen van resterende knelpunten in de wegenstructuur;
- Een herkenbare inrichting van hoofd- en verblijfswegen;
- Het duurzaam beheren van de wegen om het functioneren van deze wegen te waarborgen;
- De realisatie van ontbrekende schakels in het fietsnetwerk;
- Verankering beleid Veilig oversteken (zie bijlage 1);
- Onderzoeken snelle fietsroutes;
- Kwaliteitsverbetering fietspaden (onderhoud, breedte en veiligheid);
- Goede bereikbaarheid (winkel)centra en voorzieningen

De gemeente staat onder voorwaarden open voor een eventuele overdracht van wegen in het buitengebied die nu nog in beheer zijn van HHNK.

#### **PIJLER 2: TOEGANKELIJK OPMEER**

We willen dat onze inwoners voldoende mobiliteitskeuzes houden en voorkomen dat inwoners geïsoleerd raken. Toegankelijk Opmeer betekent ook (uitbreiding van) goede fietsvoorzieningen en (fiets)parkeermogelijkheden. Bij parkeerknelpunten ziet de gemeente uitbreiding en/of centralisatie van parkeervoorzieningen als een optie. Belangrijke randvoorwaarde daarbij is dat dit niet (teveel) ten koste mag gaan van groen en leefbaarheid.

	IN DE BUURT IS VOLDOENDE GROEN	IN DE BUURT IS VOLDOENDE PARKEERGELEGENHEID
Drechterland	79%	66%
Heerhugowaard	88%	63%
Koqgenland	88%	67%
Opmeer 2015	89%	66%
<b>Opmeer 2017</b>	<b>87%</b>	<b>61%</b>
<b>GEM. BENCHMARK</b>	<b>85% RANGE: 69-94%</b>	<b>59% RANGE: 41-69%</b>

Bron: I&O Research (jan 2018), rapport 'Waar staat Opmeer' (% helemaal mee eens)

De gemeente Opmeer hecht grote waarde aan de aanwezigheid van goed openbaar vervoer. Zowel in de afgelopen als komende jaren zet de gemeente in op het behouden van de bestaande kwaliteit van het openbaar vervoer. Uit het onderzoek van I&O Research (jan 2016) blijkt dat 64% van de bewoners de kwaliteit van openbaar vervoer goed vindt. Naar verwachting blijft het huidige openbaar vervoersaanbod in de gemeente de komende jaren op peil. Kansen om verbeteringen te maken moeten in kaart worden gebracht, zoals voor het ouderenvervoer.

De gemeente onderkent daarnaast het belang dat het OV niet alleen een vervoerfunctie heeft maar ook een sociale functie voor inwoners van onze gemeente die geen beschikking hebben over een auto of door beperkingen niet in staat zijn tot autogebruik.

Om de toegankelijkheid van Opmeer de komende jaren te borgen zetten we onder andere in op:

- Meer aandacht voor fiets parkeren bij (uitbreiding/ aanpassing van) voorzieningen;
- Inzet op gedrageducatie;
- Behoud van het basisnetwerk OV, zowel qua (reguliere) lijnen als frequentie;
- Een goed toegankelijk openbaar vervoer. We vergroten de toegankelijkheid voor mensen met een fysieke beperking van de wegen en paden naar de haltevoorzieningen toe en zorgen dat deze voldoen aan de richtlijnen die we stellen voor toegankelijkheid;
- Het parkeerbeleid uitgestippeld in de nota parkeerbeleid wordt verankerd en waar nodig wordt dit aangevuld op specifieke thema's zoals parkeervoorzieningen voor fietsers en vrachtwagenparkeren. Het parkeren van vrachtwagens in de bebouwde kom nabij woningen is ongewenst. Buiten de bebouwde kom of op daartoe aangewezen plekken op bedrijventerreinen is parkeren van vrachtwagens wel toegestaan, zoals op de Veken;
- Maatwerkoplossingen voor (fiets)parkeerknelpunten waarbij we inzetten op medegebruik van private parkeervoorzieningen (denk aan parkeervoorzieningen bij winkels) alvorens te investeren in nieuwe publieke parkeervoorzieningen. Daarbij mag het belang van groen en leefbaarheid niet uit het oog worden verloren.

### PIJLER 3: TOEKOMSTBESTENDIG OPMEER

De gemeente Opmeer hecht grote waarde aan een prettig, leefbaar en toekomstbestendig woon- en leefklimaat. Het verkeer en vervoer moet primair ten doel hebben om de leefbaarheid nu én in de toekomst te faciliteren. In lijn met de ambities van het Rijk en de provincie Noord Holland spant de gemeente Opmeer zich in om de negatieve klimaat- en gezondheidseffecten van mobiliteit sterk te verminderen. We hechten een grote waarde aan de kwaliteit van onze leefomgeving, nu en in de toekomst.



**58%**

vindt dat er voldoende wordt gedaan aan de leefbaarheid in de buurt. Tien procent vindt dat er te weinig wordt gedaan op dit gebied, de rest (32 procent) heeft hier geen uitgesproken mening over.

Bron: I&O Research (jan 2018), rapport 'Waar staat Opmeer'

De nieuwe Omgevingswet draagt eveneens bij aan de borging van de leefbaarheid, doordat deze onder meer voorschrijft integraal naar gebiedswaarden (en –effecten) te kijken van maatregelen, in plaats van sec naar de gevolgen op het gebied van verkeer en vervoer.

De gemeente Opmeer probeert het niet-noodzakelijk autogebruik te beperken en het gebruik van langzaam verkeer en het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen. Zo wordt fietsen aantrekkelijker gemaakt, wordt duurzaam vervoer door werknemers gestimuleerd en wordt waar mogelijk thuiswerken aangemoedigd. Verder wordt een bijdrage geleverd aan de transitie naar schonere brandstoffen en zuinige (elektrische) voertuigen. Ook wordt het elektrisch rijden gestimuleerd door een verbetering van de elektrische oplaadstructuur voor auto's en fietsen.

De gemeente staat open voor duurzame initiatieven van andere partijen die bijdragen aan de doelstellingen op het gebied van duurzame mobiliteit. De gemeente vervult hierbij de rollen van initiator, stimulator, facilitator en regisseur.

Een toekomstbestendig verkeersbeleid houdt ook in dat de verkeersveiligheid op orde is. Met de duurzaam veilige inrichting van het wegennet is binnen de gemeente Opmeer de afgelopen jaren een grote slag gemaakt in het vergroten van de verkeersveiligheid. Er zijn geen black spots (locaties met 10 of meer ongevallen in de laatste drie tot vijf jaar) in de gemeente aanwezig. Toch blijft de verkeersveiligheid een punt van aandacht en is er nog een verdere verbetering mogelijk. Ook blijken op bepaalde locaties naar verloop van tijd de getroffen maatregelen 'uitgewerkt/ achterhaald' en moet de bestaande weginrichting heroverwogen worden.

VERKEERSONVEILIGE SITUATIES (SOMS/VAAK)	
Drechterland	49%
Heerhugowaard	48%
Koqqenland	59%
Opmeer 2015	48%
<b>Opmeer 2017</b>	<b>52%</b>
<b>GEM. BENCHMARK</b>	<b>55%</b> <b>RANGE: 45-64%</b>

Bron: I&O Research (jan 2018), rapport 'Waar staat Opmeer' (% helemaal mee eens)

Speciale aandacht vanuit verkeersveiligheid oogpunt dient uit te gaan naar kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers en bromfietzers), met name op de wegen rond de (nog te realiseren) IKC's. In deze doelgroep valt in de gemeente ongeveer 75% van de verkeersslachtoffers. Ook wordt op een substantieel deel van de wegen binnen de gemeente (zowel binnen als buiten de bebouwde kom) veelvuldig te hard gereden. Naast veel klachten van omwonenden, draagt dit ook bij aan onveilige verkeerssituaties, iets waar veel aandacht naar uit gaat binnen de gemeente.

Nieuwe kansrijke ontwikkelingen, waaronder initiatieven als Mobility as a Service (MaaS) op het gebied van vraagafhankelijk (ouderen)vervoer dienen, in samenspraak met de openbaarvervoerbedrijven, nader onderzocht te worden. Daarbij wordt ook gekeken naar kansen om het openbaar vervoer meer flexibel in te richten, om zo beter in te kunnen spelen op de wensen van de reizigers.

Om verder in te zetten op een gemeente die klaar is voor de toekomst zet Opmeer in op:



- Uitbreiding van het aantal laadpunten voor elektrische voertuigen en fietsen;
- Gebruik van elektrische voertuigen bij uitvoering (sommige) gemeentelijke taken (de buitendienst van de gemeente maakt nu bijvoorbeeld al gebruik van elektrische voertuigen);
- Zorgvuldige afweging van diverse (leefbaarheids-) belangen, alvorens verkeerskundige ingrepen door te voeren;
- Structurele bijdrage aan het verder verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving op weg naar een duurzame Opmeerse toekomst;
- Burgerparticipatie bij de ontwikkeling van nieuwe initiatieven en het oplossen van knelpunten;
- Extra stallingsmogelijkheden voor schonere en zuinige (elektrische) voertuigen.

### **3.2 Burgerparticipatie: uw mening telt!**

De maatschappij verandert, de rol van inwoners wordt groter en actiever. Inwoners hebben het gemeentebestuur veel te bieden: expertise, vaardigheden, inzet, tijd. Daarom wil de gemeente Opmeer open staan voor initiatieven uit de samenleving en herkenbaar, benaderbaar en zichtbaar zijn in de dorpsgemeenschappen.

Dit sluit goed aan bij de filosofie van de Omgevingswet om burgers en belanghebbenden eerder bij het planvormingsproces te betrekken en ze een belangrijke rol te geven bij de uitvoering hiervan. Afhankelijk van de aard van het vraagstuk kan de gemeente gebruik maken van de 'participatieladder' (vijf 'participatietreden': informeren, raadplegen, adviseren, coproduceren, meebeslissen) of een vergelijkbaar instrument.

### **3.3 Prioritering**

De raad heeft een aantal aandachtspunten meegegeven ten aanzien van de prioritering van de bovenstaande pijlers. Op basis van deze aandachtspunten zijn een achttal criteria opgesteld waaraan de wensen getoetst en gerangschikt worden. Deze zijn als volgt:

1. Leefbare woonomgeving: voldoende ruimte voor een prettige woonomgeving (groen, fietsers, veiligheid, weinig overlast) is belangrijker dan ruimte voor verkeer (parkeren, doorstroming e.d.);
2. Daar waar verkeer structureel de leefbaarheid negatief beïnvloedt, vallen maatregelen te overwegen die eventueel een negatief effect op de verkeersveiligheid hebben (denk aan het weghalen van snelheidsverlagende maatregelen);
3. Goede bereikbaarheid en doorstroming is belangrijk: zeker op toegangswegen richting het centrumgebied Spanbroek/Opmeer, bedrijventerrein De Veken en tuincentrum De Boet;
4. Blijvend aandacht voor een goede verkeersveiligheid. Speciale aandacht gaat uit naar veilige schoolomgevingen en – routes;
5. Parkeren is een basisvoorziening, en moet dus gefaciliteerd worden, mits het de leefbare woonomgeving niet (of nauwelijks) aantast;
6. Het is belangrijk om blijvend in te zetten op beïnvloeding van het verkeersgedrag door handhaving en/of herinrichting van locaties om zaken als overschrijdingen van de maximaal toegestane snelheid, foutparkeren en negeren inrijverboden tegen te gaan;
7. Verbeteren oversteekbaarheid van de N241 (A.C. de Graafweg) ter hoogte van Opmeer.
8. Betere fietsvoorzieningen, door een duidelijker recreatief en utilitair fietsnetwerk te realiseren, zodat alle belangrijke (toeristische en maatschappelijke) bestemmingen comfortabel en snel per fiets bereikbaar zijn;

Waar mogelijk is er interactie tussen deze kernthema's. Dit moet met name in het uitvoeringsprogramma tot uiting komen.



## 4 Bereikbaar Opmeer

### 4.1 Stand van zaken

De gemeente Opmeer heeft nog voor het tot stand komen van het oude GVVP in 2007 een nieuwe wegcategorisering opgesteld, welke in het oude GVVP nader is aangescherpt en ingevuld, conform de landelijke Duurzaam Veilig systematiek. Op hoofdlijnen zijn de wegen in de gemeente Opmeer toen ingedeeld in drie categorieën<sup>1</sup>:

- Gebiedsontsluitingswegen: (o.a. 80 km/u (bubeko), 50 km/u (bibeko), vrij liggende fietspaden). De ontsluitingsfunctie van dergelijke wegen heeft prioriteit;
- Erftoegangswegen: (o.a. 60 km/u (bubeko), 30 km/u (bibeko), fietsers op de rijbaan). De verblijfsfunctie van dergelijke wegen heeft prioriteit, wat bijvoorbeeld betekent dat er meer ruimte is voor fiets- en voetgangers;
- 'Grijze' wegen: wegen die zowel een ontsluitingsfunctie als een verblijfsfunctie hebben. Voor dergelijke wegen is per weg een lokale maatwerk oplossing bedacht.

Inmiddels is het gemeentelijke wegennet ook daadwerkelijk conform bovenstaande duurzaam veilig systematiek ingericht: markering, vormgeving en bebording is, in lijn met de voorgestelde indeling van het wegennet in gebiedsontsluitingswegen, erftoegangswegen en 'grijze' wegen aangepakt. In de meeste gevallen heeft dit geleid tot een logische en comfortabele verkeerssituatie.

Enkele 'grijze' wegen blijven echter een punt van aandacht. Het is een complexe opgave om de vele functies die zich concentreren op deze wegen in goede banen te leiden. Daarbij zorgt de veranderende modaliteit en de toename van verkeersbewegingen ervoor dat de functie van wegen en het huidige gebruik ervan verschuift. Ook blijkt dat ondanks de implementatie van Duurzaam Veilig de afgelopen jaren voortvarend opgepakt is, uit monitoring dat de maximum snelheid op diverse wegen binnen de gemeente Opmeer overschreden wordt.

Deze ontwikkelingen uiten zich ook in signalen vanuit de directe omgeving over met name geluids- en trillingsoverlast en gevoelens van (verkeers)onveiligheid. Om deze reden vindt de gemeente Opmeer het nodig om de wegcategorisering de gemeente te heroverwegen. Hiervoor is een nieuw voorstel voor wegcategorisering in dit GVVP opgenomen, zie paragraaf 4.3. Dit vormt de basis om op termijn te onderzoeken of de inrichting van de wegen nog voldoet en eventueel moet worden geactualiseerd.

1 ) Bubeko = Buiten de bebouwde kom, Bibeko = Binnen de bebouwde kom.

Enkele concrete onderwerpen die op dit moment spelen zijn:

- Doorstroming A.C. de Graafweg (N241): de provincie Noord Holland is bezig met een onderzoek naar maatregelen om de doorstroming op de N241, waaronder het tracédeel ter hoogte van Opmeer te verbeteren;
- Routing landbouwverkeer binnen de bebouwde kom: op 3 april 2018 is door het college besloten om het RDW te mandateren om namens de gemeente ontheffing te geven voor bepaalde routes.

#### **4.2 Relevant beleidskader**

Rijk, provincie en gemeente hebben verschillende doelstellingen geformuleerd ten aanzien van bereikbaarheid. Het Rijk zet daarbij met name in op een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid met het oog op het versterken van de economie. In Opmeer zijn geen structurele knelpunten qua doorstroming aanwezig. Wel zijn er incidenteel knelpunten qua doorstroming, zoals op de Koninginneweg en de Herenweg.

Het provinciale beleid is gericht op een slimme manier van reizen waarin verschillende vervoersvormen (OV, fiets, en auto) elkaar aanvullen, waarbij met name ingezet wordt op de versterking van OV knooppunten. Tot slot zet de provincie in op innovatie (bijvoorbeeld het gebruik van dynamische reisinformatie) om het slimme reizen te ondersteunen.

Het raadsprogramma spreekt van een wegeninfrastructuur die zorgdraagt voor een goede bereikbaarheid, doorstroming en een veilig gebruik. Daarbij wordt ook veel waarde gehecht aan een goed onderhouden en veilige openbare ruimte.

#### **Fiets**

Fietsen is gezond en duurzaam. Daarnaast is de fiets, zeker binnen de bebouwde kom, één van de belangrijkste vervoermiddelen voor bewoners. De gemeente stimuleert het fietsgebruik onder haar bewoners daar waar mogelijk. Zeker in de kernen verdient de fiets extra aandacht en moeten routes aantrekkelijker en veiliger worden ingericht. Zij sluit tevens met haar fietsbeleid aan bij de wens van de provincie Noord Holland om te investeren in het bestaande (provinciale) fietsnetwerk en het daarmee op orde te houden. Bovendien worden kansen benut om met haar fietsnetwerk aan te haken bij de provinciale insteek om woon-werkverkeer per fiets en de bereikbaarheid van (H)OV-knooppunten per fiets te verbeteren. Dit betreft binnen de gemeente Opmeer het OV knooppunt van lijn 133, op de Raadhuisstraat te Hoogwoud.

#### **4.3 Voorstel nieuwe wegategorisering**

De aanleiding voor de nieuwe wegategorisering is reeds in paragraaf 4.1 beschreven. Bijkomende ontwikkeling is de beschikbaarheid van de nieuwe Richtlijnen Duurzaam Veilige inrichting wegen West-Friesland, waarin de kennis en kunde op het gebied van weg inrichting van 7 West-Friese gemeenten en het HHNK is gebundeld. De belangrijkste voorstellen om af te wijken van Duurzaam Veilig daarin zijn:

1. Splits gebiedsontsluitingswegen op in gebiedsontsluitingswegen conform CROW (ideaalbeeld) en gebiedsontsluitingswegen West-Friesland (GOW-WF). Op GOW-WF worden wel erfaansluitingen toegestaan, alsmede landbouwverkeer;
2. Splits erftoegangswegen in erftoegangswegen conform CROW (ideaalbeeld) en erftoegangswegen West-Friesland (ETW-WF). Onder ETW-WF vallen met name zogenaamde 'grijze' wegen, zie beschrijving paragraaf 4.1. ETW-WF zijn wegen waar met name door de lengte gewinning optreedt bij de automobilist, waardoor vaak harder wordt gereden dan toegestaan (wat blijkt uit snelheidsmetingen). Het valt te overwegen om op dergelijke wegen binnen de bebouwde kom 50 km/uur toe te staan, maar de weg wel dusdanig in te visueel in te richten dat de automobilist meer oog heeft voor fietsers (en voetgangers) en daardoor minder hard rijdt (50-). Fietsstroken werken hier goed voor. De ervaringen in onder meer Aartswoud zijn hier goed mee. Op bepaalde plaatsen, waaronder bijvoorbeeld bij scholen, kinderdagverblijven en centrumlocaties kan de weg alsnog visueel dan een kort stuk als 30 km/uur worden ingericht. Maatwerk is hierbij een vereiste.
3. Gebruik een eigen maatvoering qua fiets(suggestie)stroken, daarbij vooruitlopend op de lopende discussie binnen het CROW over ideale maatvoeringen.

Deze visie heeft geleid tot een nieuw voorstel voor de wegategorisering in de gemeente Opmeer (zie bijlage 2).

#### **Continue aandacht voor optimale weginrichting**

Naast het voorstel voor de nieuwe wegategorisering, heeft de gemeente nog een aantal speerpunten ten aanzien van de weginrichting. De eerste betreft het streven tot natuurlijke sturing van weggebruikers op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom. Door, rekening houdend met het gebruik van deze

wegen, een combinatie van natuurlijke elementen (groen, bermbeplanting, strategisch maaibeeld, e.d.) en technische maatregelen (grasbetonkeien, verhardingsmateriaal, e.d.) wordt het gebruik van de weg (verkeersgedrag) ten behoeve van de verkeersveiligheid verbeterd. Ten tweede streeft de gemeente Opmeer naar eenduidige wegbeelden en verkeerssituaties. Vergelijkbare verkeerssituaties en/ of locaties dienen een herkenbare en eenduidige uitstraling te hebben. Dit betekent dat bijvoorbeeld invalswegen naar dorpscentra een min of meer eenduidig wegbeeld moeten hebben, zodat deze als zodanig herkenbaar zijn.

### Bebordingsbeleid



Tot slot zal de gemeente nog eens kritisch nagaan of de bebording binnen haar grenzen overal op orde is. Daarbij wordt bij voorkeur ingezet op het terugdringen van het aantal verkeersborden en –tekens op en langs het gemeentelijk wegennet (maar waar nodig kan de bebording ook uitgebreid worden). De overdaad aan verkeersborden en –tekens zorgt ervoor dat belangrijke verkeersinformatie niet langer duidelijk waargenomen wordt door de weggebruiker, maar ondersneeuwt in het geheel. Ook is er de mogelijkheid om meer digitale snelheidsmeters te plaatsen op bepaalde (overlast)locaties, zodat verkeersdeelnemers extra gestimuleerd worden zich aan het geldende snelheidsregiem te houden. Indien de situatie hier om vraagt kan er door middel van bebording een tijdelijke omleidingsroute geadviseerd worden. Dat kan bijvoorbeeld bij evenementen of rondom de kerstperiode voor verkeer richting De Boet.

### 4.4 Opgaven voor een Bereikbaar Opmeer

De opgaven voor de periode tot ruwweg 2027 richten zich op die kruisingen en wegvakken waar de weginrichting vragen oproept of waar de verkeersdoorstroming niet optimaal is. Concreet betekent dit dat we inzetten op:

- **De doorstroming van de A.C de Graafweg (N241):** inzet is om de doorstroming en verkeersveiligheid te vergroten. Dit betekent dat de gemeente meedenkt met de provincie Noord Holland of er aanvullende maatregelen nodig zijn om de doorstroming op en rondom de N241 te verbeteren. Primair doel daarbij is een goede aansluiting van de gemeentelijke wegen op de N241 en het verbeteren van de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid ter hoogte van de kruispunten op de A.C. de Graafweg. Als verbetering op korte termijn zou de toevoeging van een afteller voor langzaam verkeer op de kruispunten overwogen kunnen worden. Wachtende fiets- en voetgangers hebben dan besef van de resterende wachttijd, voordat het verkeerlicht op groen springt. Dit verlaagt de kans op rood licht negaties.
- **Implementatie nieuwe wegategorisering:** op basis van het voorstel van de nieuwe wegategorisering zal overwogen worden of het nodig is om van enkele locaties de actuele verkeerssituatie nader in beeld te brengen en te onderzoeken of de huidige weginrichting nog voldoet aan de nieuwe inzichten. Dit kan leiden tot maatregelen om de verkeerssituatie te verbeteren. Bij dergelijke onderzoeken hecht de gemeente Opmeer veel belang aan de nauwe betrokkenheid en inbreng van haar burgers.

Om het fietsgebruik te simuleren zet de gemeente Opmeer verder in op onder meer:

- Tijdens het vervolmaken van het fietsnetwerk rekening te houden met nieuwe en snellere elektrische fietsen;
- Waar nodig het aantal fietsverbindingen uit te breiden en een breder profiel fietspad te kiezen, waaronder een nieuwe fiets-verbinding tussen de Middelweg en bedrijventerrein De Veken;
- Een kwaliteitsverbetering van de fietspaden door te voeren (comfort (verharding), onderhoud en veiligheid), waarbij onderzocht wordt welke mogelijkheden er zijn om minder onderhoudsgevoelige verhardingen aan te leggen die toch een prettige uitstraling hebben. Daarbij moeten fietspaden goed verlicht zijn en voorzien van goede bebording;



- Bij herinrichting van wegen, zeker binnen de bebouwde kom, het belang van de fiets een zeer hoge prioriteit te geven;
- Verbetering positie fietsers op de rotonde Spanbroekerweg/ De Kaag.

#### **4.5 Doorkijk naar 2030**

In een toekomst waarin zelfrijdende (schone) auto's de norm zijn geworden (en automatisch afstand bewaren) zijn een groot deel van de capaciteitsproblemen vermoedelijk ook opgelost: de beschikbare capaciteit zal immers steeds effectiever worden benut.

Ook zal het verkeersbeeld naar verwachting als gevolg van nieuwe ontwikkelingen en initiatieven sterk veranderen. Denk aan ontwikkelingen als zelfrijdende voertuigen en connected cars.

#### **4.6 Bereikbaar in de Omgevingswet**

De pijler Bereikbaarheid zal straks een belangrijke bijdrage gaan leveren aan de invulling van de drie hoofdthema's in de gemeentelijke Omgevingsvisie. In deze paragraaf wordt een voorzet gegeven hoe deze pijler straks vertaald kan worden naar de nog op te stellen Omgevingsvisie.

##### **Gezondheid**

Een gezonde fysieke omgeving wordt door de gemeente gestimuleerd door de bereikbaarheid per fiets van voorzieningen te optimaliseren. Hierdoor pakken mensen eerder de fiets en bewegen zo meer. Autogebruik wordt dan automatisch geremd. Het verkeersbeleid heeft zo direct invloed op de gezondheid van haar inwoners.

Fietsroutes buiten/ tussen de kernen zijn comfortabel en veilig zodat ze een goed alternatief zijn voor autovervoer.

##### **Leefbaarheid**

Nabijheid en een veilige en goede ontsluiting van faciliteiten als scholen en winkels vergroten de leefbaarheid. Deze faciliteiten zijn over het algemeen goed bereikbaar binnen de gemeente. De gemeente denkt na over het benoemen van school/ kinderdagverblijf- en winkelzones. Binnen deze zones kan extra aandacht zijn voor bijvoorbeeld de verkeersveiligheid van kwetsbare kinderen of de toegankelijkheid van voetgangersgebieden voor minder validen en ouderen. Concreet betekent dit bijvoorbeeld dat de gemeente er voor kan kiezen in een toegewezen schoolzone de maximum snelheid te verlagen, afwijkende bestratingselementen te gebruiken en/of extra snelheid remmende voorzieningen aan te leggen. Of er daadwerkelijk zones aangewezen gaan worden en wat dit fysiek betekent voor verkeersinrichting van deze gebieden moet nog nader uitgewerkt worden.

De gemeente Opmeer heeft bijgedragen aan het stimuleren van het gebruik van de fiets. Dit is gedaan door in te zetten op het realiseren van hoogwaardige verbindingen (het primaire fietsnetwerk) tussen kernen en bijbehorende voorzieningen. Door comfortabele, directe en herkenbare verbindingen is een, op enkele kleine ontbrekende schakels na, goed fietsnetwerk ontstaan.

Bij groot onderhoud aan fietspaden zal ook gekeken worden of er mogelijkheden zijn om fietspaden te verbreden. Dit sluit aan bij de trend van elektrische fietsen, die vanwege hun hogere snelheid ook gebaad zijn bij meer ruimte op fietspaden.

##### **Duurzaam**

Bij de aanleg van nieuwe wegen of groot onderhoud aan bestaande wegen wordt waar mogelijk ruimte ingepast worden voor extra groenstroken ten behoeve van biodiversiteit. Ook zal gekeken worden naar de mogelijkheid om letterlijk meer ruimte voor fietsers op de wegen te reserveren.

De gemeente Opmeer draagt bij het elektrisch rijden door extra faciliteiten te realiseren voor elektrische voertuigen. Daarbij hoopt de gemeente een bijdrage te leveren aan de transitie naar schonere elektrische voertuigen.



## 5 Toegankelijk Opmeer

### 5.1 Stand van zaken

Het regulier openbaar streekvervoer in de gemeente Opmeer wordt verzorgd door de busmaatschappij Connexxion. De reizigersaantallen zijn relatief laag. De kernen Hoogwoud, Opmeer en Spanbroek zijn voorzien van redelijke busverbindingen. Naast de reguliere lijn rijdt hier een buurt- en marktbus en een scholierenlijn. In de rest van de gemeente is dit minder het geval, terwijl er zelfs dorpen zijn waar geen enkele bus meer komt. De gemeente verwacht dat het huidige kwaliteitsniveau (frequenties en lijnen) van het openbaar vervoersnetwerk in Opmeer de komende jaren gehandhaafd blijft. In haar coalitieakkoord omschrijft het college van Opmeer dat ze streeft naar een verruimde en verbeterde inzet van bussen richting Obdam en behoud van de aansluitingen richting Hoorn. Behalve de reguliere lijnen is er voor de dunbevolkte delen van Opmeer nog een systeem van vraagafhankelijk vervoer: OV taxi West-Friesland. De OV taxi bedient een combinatie van openbaar vervoerreizigers en de doelgroep. De doelgroep wordt voor een groot gedeelte door de gemeente Opmeer ingevuld met haar inwoners die op grond van de WMO (Wet Maatschappelijke Ondersteuning) aanspraak kunnen maken op gebruik van de OV taxi.

De gemeente werkt daarnaast aan een programma om haltevoorzieningen beter toegankelijk te maken voor minder validen. Veel haltes zijn inmiddels aangepast en beter toegankelijk gemaakt voor minder validen.

Het parkeerbeleid van de gemeente is vraagvolgend; er wordt bij de diverse bouwplannen over het algemeen gezorgd voor voldoende parkeerplaatsen. Is dit direct ter plaatse niet het geval dan is, indien nodig, op korte loopafstand meestal voldoende parkeercapaciteit voorhanden. Nieuwe ontwikkelingen zorgen ervoor dat het gemiddelde autobezit per inwoner is toegenomen ten opzichte van een aantal jaar geleden. Dit heeft als gevolg dat oude parkeernormen (die uitgingen van een lager gemiddeld autobezit) niet altijd meer voldoen. In de nieuwe nota Parkeernormering zijn deze normen waar nodig aangescherpt. Op sommige bestaande locaties leidt deze ontwikkeling echter wel op piekmomenten tot een (klein) tekort aan parkeerplaatsen 'direct voor de deur'.

In het verleden is de vakindeling van parkeervakken op bepaalde locaties aangegeven door verschillende kleuren in de bestrating of een andere manier van straten. In de loop der tijd zijn deze kleuren gaan vervagen, waardoor de vakken minder (niet of nauwelijks) zichtbaar zijn geworden. Gevolg is dat er ruim geparkeerd wordt op deze locaties, waardoor het aantal beschikbare parkeerplaatsen verminderd en er parkeerdruk ontstaat met bijbehorende overlast voor omwonenden.

## 5.2 Relevant beleidskader

### Openbaar vervoer

De gemeente Opmeer hecht grote waarde aan een goede ontsluiting met het openbaar vervoer, nu en in de toekomst. Dat het openbaar vervoer niet alleen een vervoersfunctie, maar ook een sociale functie heeft wordt benadrukt door de provincie. Voor inwoners die geen beschikking hebben over een auto of door beperkingen niet in staat zijn tot autogebruik moet een basisvoorziening beschikbaar zijn, opdat hun mobiliteit gewaarborgd blijft. Daarbij wordt ingezet op de integratie van doelgroepenvervoer en vormen van openbaar vervoer, zoals de buurt- en marktbus. De gemeente Opmeer ondersteunt deze visie.

De gemeente Opmeer vindt het belangrijk dat de woonkernen zoveel mogelijk ontsloten blijven met de bus. Naast het aanbieden van een alternatief voor de auto, draagt het openbaar vervoer bij aan een leefbaar Opmeer, ook voor jongeren (t.b.v. vervoer naar middelbare scholen in de regio). De gemeente gaat uit van minimaal het behoud van het huidige kwaliteitsniveau, maar streeft naar het verbeteren van de kwaliteit. Het gaat hierbij met name om het verbeteren van het kwaliteitsniveau van haltevoorzieningen, het ontsluiten van alle Opmeerse woonkernen en het op peil houden of verbeteren van het vraagafhankelijk vervoer.

Een goede OV bediening van het landelijke gebied is een grote uitdaging. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt primair bij de provincie Noord-Holland als concessiehouder. De gemeente is verantwoordelijk voor verschillende vormen van doelgroepenvervoer. Denk daarbij aan het Wmo-vervoer, WSW-vervoer en leerlingenvervoer. Sinds 1 januari 2015 is hier ook een deel van het AWBZ vervoer bij gekomen. Daarnaast hebben gemeenten en provincies als wegbeheerders een belangrijke verantwoordelijkheid om de infrastructuur voor het openbaar vervoer vorm te geven (zoals inrichting bushaltes en aanleg busbanen). We willen dat onze inwoners voldoende mobiliteitskeuzes houden en voorkomen dat inwoners geïsoleerd raken.

Nieuwe initiatieven en innovatieve ontwikkelingen op het gebied van vraagafhankelijk doelgroepen vervoer zijn de moeite waard om nader te onderzoeken. De gemeente moet open staan voor deze nieuwe mogelijkheden en daar waar kansrijk actief aan de slag gaan met deze ontwikkelingen. De kwaliteit van het openbaar vervoer wordt elk jaar geëvalueerd en waar mogelijk verbeterd.

### Parkeren

De gemeente Opmeer streeft naar voldoende parkeerruimte voor auto en/of fiets op korte loopafstand bij woningen, winkelgebieden, (maatschappelijke) voorzieningen en openbaarvervoer knooppunten. Parkeren draagt bij aan het borgen van de bereikbaarheid en de leefbaarheid in de diverse kernen en de groen blauwe aantrekkelijkheid van onze gemeente voor bezoekers (toerisme en recreatie). Dit geldt zowel voor gemotoriseerd verkeer als voor de fiets (fietsparkeren).

Het parkeren sluit geen doelgroepen uit: er zijn voldoende toegankelijke parkeergelegenheden voor minder valide mensen. Hierbij gaan we minimaal uit van de richtlijnen uit het ASVV en bieden we maatwerk als er aanvullende behoefte is.

Waar sprake is van een parkeerprobleem of grote schaarste, wordt onderzocht welke duurzame oplossing hier het beste bij past. We stemmen dit af op de specifieke eigenschappen van een gebied of probleem. Dit kan zijn het gericht uitbreiden van het parkeren, parkeerregulering in tijd of naar doelgroep of parkeerverboden. Het inrichten van een blauwe zone behoort ook tot de mogelijkheden. Parkeerregulering in de vorm van betalen voor parkeren sluit niet aan bij de gemeente Opmeer. Wanneer parkeerregulering wordt toegepast, moet dit het probleem oplossen en niet verschuiven. Het uitbreiden van parkeren ten koste van openbare hoofd groenstructuren moet zo veel mogelijk worden voorkomen. Ook dient het verder verharderen van het gemeentelijk groen door parkeren zoveel mogelijk beperkt te worden.

### Minder validen

Een goede toegankelijkheid van voorzieningen en een goede toegankelijke bereikbaarheid van voorzieningen is belangrijk voor de gemeente Opmeer. In dit kader heeft de gemeente de toegankelijkheid van openbare voorzieningen reeds op orde, maar valt er op het gebied van bereikbaarheid nog het nodige te verbeteren. Ook al worden wel stappen op dit gebied gezet (denk hier bijvoorbeeld aan het toegankelijker maken van de haltevoorzieningen). De gemeente wil in ieder geval inzetten op betere oversteekvoorzieningen en hindernis vrije voetpaden voor minder validen. Daar waar mogelijk wordt ingezet om verbeteringen op dit gebied te combineren met andere (groot) onderhoudswerkzaamheden in de openbare ruimte.

## 5.3 Opgaven voor een Toegankelijk Opmeer

Om de toegankelijkheid van Opmeer te borgen zet de gemeente onder andere in op:

- Behoud en waar mogelijk verbeteren van het basisnetwerk van OV-lijnen en frequenties.
- Verruimde en verbeterde inzet van bussen richting Obdam en behoud van aansluitingen richting Hoorn.
- Een goed toegankelijk openbaar vervoer. De toegankelijkheid wordt vergroot voor mensen met een fysieke beperking van de wegen en paden naar de haltevoorzieningen toe en zorgen dat deze voldoen aan de richtlijnen die gesteld worden voor toegankelijkheid. Daarnaast zorgt de gemeente voor bijvoorbeeld (reis)informatie, begeleiding en uitleg dat mensen zelfstandig en veilig gebruik kunnen maken van een vervoersvoorziening.
- Extra fietsparkeercapaciteit te realiseren in de nabijheid van (H)OV-verbindingen;
- Voldoende fietsparkeervoorzieningen bij voorzieningen;
- Maatwerkoplossingen voor (fiets)parkeren waarbij indien nodig ingezet wordt op medegebruik van private parkeervoorzieningen (denk aan parkeervoorzieningen bij winkels) alvorens te investeren in nieuwe publieke parkeervoorzieningen.
- Het parkeerbeleid uitgestippeld in de nota parkeerbeleid wordt verankerd en waar nodig wordt dit aangevuld op specifieke thema's. Dit gebeurt bijvoorbeeld voor het parkeren van vrachtwagens. Het parkeren van vrachtwagens in de bebouwde kom nabij woningen is ongewenst. Buiten de bebouwde kom of op daartoe aangewezen plekken op bedrijventerreinen is parkeren van vrachtwagens wel toegestaan, zoals op de Veken.
- Klantvriendelijk parkeerregime: terughoudend met regulering van parkeren (uitzondering vormt de blauwe zone centrum Spanbroek/Opmeer, in verband met urgentie hiertoe). De werking van de blauwe zones wordt periodiek gemonitord.
- Handhaving parkeren: om parkeerknelpunten in de gemeente aan te pakken zetten we in op handhaving, waarbij we focussen op de aanrijstraten naar en locaties rondom scholen en winkelgebieden.
- Monitoring van het parkeerbeleid, waaronder het functioneren van de toegewezen blauwe zones.
- Bij het herstraten van parkeervakken wordt tevens een nieuwe witte, duidelijk zichtbare markering aangebracht. Dit zorgt voor een optimaler gebruik van de beschikbare parkeercapaciteit. Daarnaast wordt in de uitvoeringsagenda opgenomen dat parkeervakken waar de markering (nagenoeg) volledig vervaagt is, eveneens nieuwe markering aangebracht wordt.

#### **Doelgroepenvervoer**

Reizigers die niet zelfstandig kunnen reizen worden allereerst ondersteunen om gebruik te maken van het openbaar vervoer. Indien dit niet mogelijk is wordt ingezet op gecombineerd doelgroepenvervoer. Binnen deze categorie worden verschillende doelgroepen zoveel mogelijk gecombineerd om de efficiency te verhogen. Voor de groep reizigers die geen gebruik kan maken van gecombineerd vervoer zoeken we een individuele maatwerkoplossing. Er wordt een onderzoek opgestart naar de kansrijkheid van nieuwe initiatieven op het gebied van doelgroepenvervoer. Hierbij worden slimme vervoersconcepten ingezet met behulp van duurzame (vaak elektrische) voertuigen.

#### **5.4 Doorkijk naar 2030**

Een toekomst waarin onze inwoners een optimale keuzevrijheid hebben in het goed geïnformeerd kiezen van de wijze waarop ze een verplaatsing willen maken: hetzij met de (deel)auto, hetzij met de (ov)fiets, hetzij met de (zelfrijdende) bus, tram of trein ligt (afhankelijk van de snelheid waarop technologieën en maatschappelijke acceptatie daarvan zich ontwikkelen) op termijn in het verschiep. In zekere zin lijken alle vervoersmiddelen een steeds meer openbaar karakter te krijgen. Hierdoor wordt samen toegewerkt naar een optimaal vervoer op maat.

Daarnaast zal het autonoom rijdende voertuig zijn intrede gaan doen. Dit lijkt in eerste instantie kansrijk voor transportbedrijven, maar ook voor doelgroepenvervoer op maat.

#### **5.5 Toegankelijk in de Omgevingswet**

Iedereen wil graag volwaardig meedraaien in de samenleving. Goede toegankelijkheid is hiervoor cruciaal. In deze paragraaf wordt een voorzet gegeven hoe deze pijler straks vertaald kan worden naar de nog op te stellen Omgevingsvisie.

#### **Gezondheid**

De gemeente heeft als doel de openbare ruimte beter toegankelijk te maken voor ouderen. Bied bijvoorbeeld langs de langere routes voldoende rustmogelijkheden voor de mensen die minder goed ter been zijn. Zo zorg je er voor dat ouderen meer uit hun huis komen en daardoor eenzaamheid wordt tegengegaan. Het stimuleert ook dat ouderen meer en langer blijven bewegen.

De gemeente gaat aandringen op onderzoek of de VRI's langs de A.C de Graafweg uitgerust kunnen worden als 'slimme VRI's', welke op aanvraag langer op groen staan voor voetgangers, vanwege het



lagere looptempo bij ouderen. Dit is een voorbeeld van smart mobility dat ook bijdraagt aan de zelfredzaamheid van mensen.

### **Leefbaarheid**

De gemeente hecht veel belang aan goede OV-verbinding tussen iedere grote kern en noodzakelijke voorzieningen (supermarkt, huisarts, ziekenhuis) in de regio. De bereikbaarheid dient vooral op orde te zijn voor mensen die minder goed ter been zijn. Alle OV-haltes kunnen zonder obstakels bereikt worden door alle doelgroepen, inclusief minder validen. De gemeente streeft op termijn naar een situatie waarin op belangrijke haltes reisinformatie verstrekt wordt in beeld én geluid.

Binnen de gemeente zijn alle OV-haltes inmiddels toegankelijk ingericht, uitgezonderd buurtbushaltes.

Zo draagt het verkeersbeleid er aan bij dat mensen langer zelfstandig blijven.

### **Duurzaam**

In de ketenmobiliteit wordt de fiets belangrijker, ook voor de middellange afstanden dankzij de opkomst van de elektrische fiets. Door bij groot onderhoud van fietspaden te onderzoeken of betreffende fietspaden gelijktijdig verbreed kunnen worden, wil de gemeente deze trend verder stimuleren. Vanuit toegankelijkheid is het daarbij belangrijk dat de gemeente beschikt over voldoende en kwalitatief hoogwaardige stallingsplekken bij belangrijke voorzieningen, laadvoorzieningen voor elektrische fietsen en reparatieplekken.

De gemeente heeft in 2018 in de nieuwe concessie met Connexxion afspraken gemaakt over de inrichting van het openbaar vervoer binnen de gemeente. Een verbetering daarbij is dat een mobiliteitsplatform is geïntroduceerd, waarbij via één centraal punt flexibel vervoer op afspraak te regelen is. Reizigers vragen een rit aan per app of telefoon en worden met een auto of bus vanaf een halte naar een station of centrumhalte gebracht tegen een voordelig OV-tarief. Doel hierbij is om reizen per OV laagdrempelig(er) en uitnodigend(er) te maken.



## **6 Toekomstbestendig Opmeer**

### **6.1 Stand van zaken**

De gemeente Opmeer werkt continue aan een prettig, leefbaar en toekomstbestendig woon- en leefklimaat voor haar bewoners. Dit verlangt van de gemeente een structurele bijdrage aan het verder verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving op weg naar een duurzame Opmeerse toekomst. Een duurzame toekomst en een gezonde, veilige leefomgeving zal, nog meer dan voorheen, in samenspraak

met anderen moeten worden opgepakt. Er wordt gewerkt aan een nieuw Beleidsplan Fysieke Leefomgeving, waarin onder meer de ambities van de gemeente op het gebied van Mobiliteit in relatie tot een duurzaam milieu worden verankerd.

Een toekomstbestendig verkeersbeleid houdt ook in dat de verkeersveiligheid op orde is. In de ongevalsontwikkeling is gelukkig een positieve trend waar te nemen. Als we het ongevallebeeld uit 2001 en 2008 vergelijken met dat in 2015 dan zien we een duidelijke daling:

Jaar	totaal	Slachtoffer ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	UMS ongevallen
2001	78	21	1	7	57
2008	48	16	2	8	32
2015	23	7	1	3	16

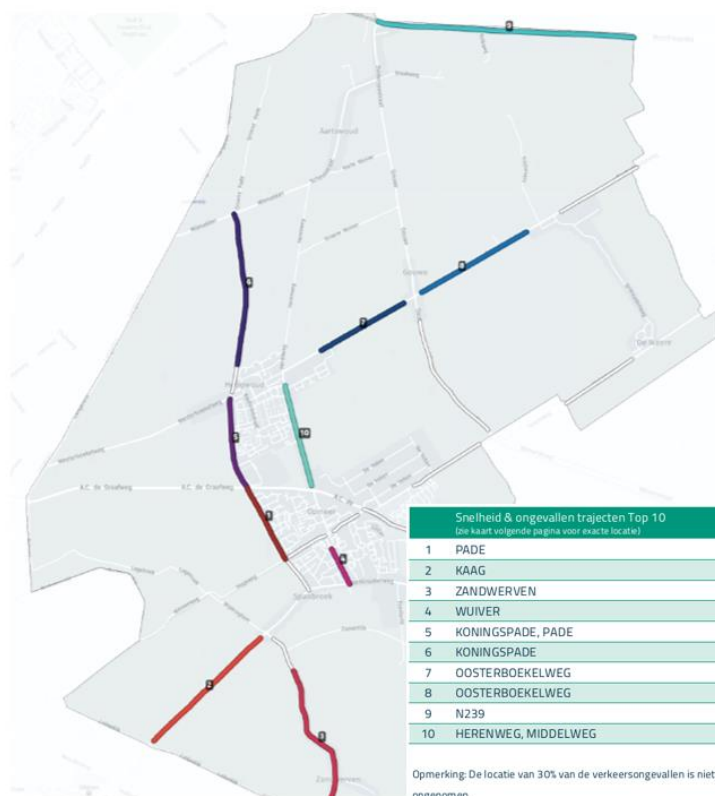
*Tabel 1: Ongevalsontwikkeling 2001 – 2015 (bron: geregistreerde ongevallen, Viastat online, UMS = Uitsluitend Materiele Schade)*

Vanaf 2014 is er landelijk gestart om de registratie van verkeersongevallen te verbeteren. Door o.a. de toepassing van de mobielschade-app is de registratiegraad enorm toegenomen. Op basis van de nieuwe registratiemethodiek ziet het ongevallebeeld voor de gemeente Opmeer er voor de periode 2014 t/m 2016 er als volgt uit (let op: daardoor zijn er verschillen tussen cijfers in tabel 1 en 2):

Jaar	Totaal	Betrokken partijen	Betrokkenen	Slachtoffers	Gewonden	Doden
2014	49	81	71	13	13	0
2015	29	42	37	8	7	1
2016	54	90	77	13	11	2

*Tabel 2: Ongevalsontwikkeling 2014 – 2016 (bron: afgesloten data 1 jan. 2014 – 31 december 2017, Viastat online)*

In de verkeersveiligheidsrapportage BLIQ voor de gemeente Opmeer zijn snelheden- en ongevalldata gecombineerd in de periode 2014- 2017. Uit deze data is een top 10 naar voren gekomen waarin zowel de mate van de snelheidsovertreding als de ernstgraad van de verkeersongevallen per kilometer weglengte zijn meegenomen. Hieruit blijkt dat er op een zevental trajecten meer dan 15% van het verkeer te hard rijdt en hier ook ongevallen plaatsvinden.



Tabel 3: Top 10 trajecten met te hard rijden & slachtofferongevallen (bron: BLIQ 2014-2017)

Uit de recente verkeersveiligheidsbronnen is over de periode 2014 – 2016 een lichte stijging van de het totaal aantal ongevallen te zien. Het aantal gewonden is licht afgenomen, maar het aantal dodelijke slachtoffers is helaas toegenomen. Deze stijging wordt deels verklaard door de veranderde registratiemethodiek in de afgelopen jaren.

## 6.2 Relevant beleidskader

### Verkeersveiligheid

Een veilig verkeerssysteem vormt de basis voor een goed verkeers- en vervoersbeleid. Landelijk gezien stijgt sinds enige tijd het aantal verkeersslachtoffers en stelt men zich ten doel deze trend te doorbreken. De gemeente Opmeer sluit hierbij aan. Voor de gemeente Opmeer vraagt het verbeteren van de verkeersveiligheid vaak een brede aanpak. Het oplossen van knelpunten is niet altijd fysiek mogelijk (bijvoorbeeld vanwege ruimtegebrek), niet altijd effectief (bijvoorbeeld omdat het leidt tot hogere snelheden) of niet haalbaar vanwege hoge kosten. Samenwerking met en draagvlak onder burgers is dan ook van groot belang. Het verbeteren van verkeersveiligheid is naast infrastructuur vaak mogelijk door (een combinatie met) gedragsbeïnvloeding (educatie, communicatie en voorlichting) en handhaving.

De nieuwe wegategorisering kan helpen om bestaande veiligheidsissues vanuit een nieuw perspectief te bekijken en hierdoor tot nieuwe gedragen oplossingen te komen. De gemeente wil hier actief over in gesprek gaan én blijven met haar burgers. Extra aandacht gaat daarnaast uit naar locaties met veel kwetsbare doelgroepen, zoals scholen, kinderdagverblijven en centrumlocaties.

### Verkeerseducatie

Met verkeerseducatie beoogt de gemeente te bereiken dat het meest veilige en sociale verkeersgedrag zo goed mogelijk wordt aangeleerd door (jonge) verkeersdeelnemers. Hiervoor wordt binnen de gemeente Opmeer, in samenwerking met omliggende gemeenten, gebruik gemaakt van het lesprogramma 'Streetwise' van de ANWB. Streetwise is een vorm van verkeerseducatie waardoor kinderen tussen de 4 – 15 jaar op school op aansprekende en praktische wijze worden getraind in verkeersvaardigheden.

### Handhaving

Om te zorgen dat verkeersdeelnemers het gedrag vertonen welke we met de inrichting van de weg, de voorlichting en educatie en de verkeersregels nastreven, is verkeershandhaving van belang. Verkeershandhaving is de taak van de politie en is in principe het sluitstuk van de aanpak van verkeersonveiligheid. Handhaving heeft primair ten doel om herhaling van ongewenst gedrag te

voorkomen. Regelmatig worden op wegen snelheidscontroles gehouden, waarbij in overleg met de gemeente wegen voor controles geselecteerd worden op basis van de volgende kenmerken: gemiddelde snelheid, aantal ongevallen en aantal voertuigen/ etmaal. In overleg met de gemeente stelt de politie jaarlijks een handhavingplan op met daarin de belangrijkste gemeentelijke prioriteiten. De gemeente wil deze bestaande samenwerking continueren.

Voor parkeerhandhaving zijn de Buitengewoon OpsporingsAmbtenaren (BOA's) van de gemeente verantwoordelijk.

### Duurzame mobiliteit

Naast het stimuleren van de fiets, wil de gemeente op het gebied van duurzame mobiliteit de nadruk leggen op enerzijds het optimaliseren en stimuleren van bestaande duurzame vervoersvormen. Daarnaast moet de gemeente zelf een voortrekkersrol nemen en het goede voorbeeld geven. Qua ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden, zet de gemeente in op het uitbreiden van oplaadfaciliteiten.

### Mobility as a Service

Mobility as a Service (MaaS) staat voor een transitie in mobiliteit. De consument heeft hierbij toegang tot mobiliteit in de vorm van diensten, in plaats het bezit van een eigen auto, fiets of losse diensten als OV. De consument wordt daarmee dus flexibeler en kan meer worden ontzorgd. De reiziger maakt bij elke reis een bewuste keuze met betrekking tot zijn/ haar vervoerswijze en heeft hierbij keuzevrijheid qua modaliteitsopties, maar ook de keuze uit meerdere mobiliteitsaanbieders. De gemeente volgt deze ontwikkelingen.



## 6.3 Opgaven voor een toekomstbestendig Opmeer

### Betere verkeersveiligheid

Om duurzaam bij te dragen aan de verkeersveiligheid zet de gemeente Opmeer in op:

- Uit de gehouden bewonersenquête(s) en klankbordgroepsessie(s) komt naar voren dat bewoners de hoogste prioriteit geven aan veiligheid van schoolroutes en situaties rondom bestaande en toekomstige scholen: de gemeente zet in op veilige fiets en wandelroutes voor de schoolgaande jeugd en onderzoekt welke mogelijkheden er zijn om de verkeersveiligheid rondom scholen te verbeteren.
- De aanpak van eenzijdige ongevallen: helaas doen zich jaarlijks nog steeds slachtoffer en dodelijke ongevallen voor in onze gemeente. De gemeente blijft leren uit de ongeval analyses om daar waar mogelijk maatregelen te treffen ter voorkoming van ongevallen in de toekomst.
- Aanpak overtreding maximumsnelheid: ondanks dat de implementatie van Duurzaam Veilig de afgelopen jaren voortvarend opgepakt is, blijkt uit monitoring dat de maximumsnelheid op een substantieel deel van de wegen binnen de gemeente Opmeer overschreden wordt. Daarnaast zijn er vanuit de bevolking ook diverse klachten over onveilige locaties of routes, verkeershinder als



- gevolg van met name geluid of trillingen en op enkele locaties overlast door zwaar verkeer (landbouwvoertuigen en/of vrachtwagens binnen de bebouwde kom).
- Continuering handhavingsbeleid: in het driehoeksoverleg met politie en openbaar ministerie wordt ingezet in op de speerpunten in de verkeershandhaving: Snelheid - Alcohol - Rood licht - Afleiding - Verkeersveelplegers. Politie en OM continueren hun beleid om op basis van objectieve verkeersgegevens de jaarlijkse inzet te bepalen.

#### **Uitbreiding elektrische laadpunten**

Om schone (elektrische) voertuigen en fietsen ook in Opmeer een betere toekomst te geven, zet de gemeente in op uitbreiding van het aantal laadpunten voor elektrische voertuigen en fietsen in de openbare ruimte.

#### **Verkeerssituatie op de Herenweg/ Middelweg te Hoogwoud**

De verkeerssituatie op deze route levert al jaren vanuit met name omwonenden een gevoel van overlast en onveiligheid op. De doorstroming van verkeer en de leefbaarheid staan op deze route op gespannen voet met elkaar. Feit is dat in deze straten hard gereden wordt. Daarnaast is er een toename van verkeer waarneembaar door de aanwezigheid van onder meer de Aldi en tuincentrum De Boet. De gemeente heeft in de afgelopen jaren al veel gedaan om de situatie te verbeteren. Toch is de verkeerssituatie nog niet optimaal. De gemeente gaat daarom onderzoeken of er mogelijkheden zijn om met nieuwe maatregelen de situatie (verder) te verbeteren.

#### **6.4 Toekomstgericht in de Omgevingswet**

Een duurzame toekomst en een gezonde, veilige leefomgeving zal, met de invoering van de Omgevingswet, nog meer in samenspraak met anderen moeten worden opgepakt. In deze paragraaf wordt een voorzet gegeven hoe deze pijler straks vertaald kan worden naar de nog op te stellen Omgevingsvisie.

#### **Gezondheid**

Binnen de Nederlandse samenleving komt steeds meer het besef dat een leefbare en duurzame omgeving van groot belang zijn. Er komt steeds meer aandacht voor zaken als overlast door fijnstof en geluid. De burger wordt daarbij ook mondiger. Aangezien verkeer hier een aanzienlijk aandeel in heeft, kan de gemeente hierop anticiperen qua beleid. Zo kan de gemeente het bezit en gebruik van voertuigen op fossiele brandstoffen op bepaalde locaties ontmoedigen of juist het gebruik van duurzame vervoersvormen stimuleren. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan de gezondheid van de bewoners en gebruikers van het gebied.

#### **Leefbaarheid**

In de gemeente Opmeer is, net als veel andere plattelandsgebieden in Nederland, sprake van vergrijzing. Dit betekent dat het aandeel ouderen toeneemt ten koste van het aandeel jongeren. De doelgroep ouderen heeft andere leefbaarheidsproblemen dan jongeren. Dat betekent bijvoorbeeld meer aandacht voor zelfstandig kunnen reizen op oudere leeftijd, zodat ouderen langer zelfredzaam blijven en sociale contacten kunnen onderhouden. Nieuwe Mobility as a Service (MaaS) concepten met hulp van bijvoorbeeld zelfrijdende elektrische voertuigen zouden hierbij een belangrijke rol kunnen gaan spelen.

De gemeente Opmeer kan op bepaalde tracés de doorstroming van het autoverkeer vergroten door het werken met slimme VRI's. Dit zorgt voor minder uitstoot van schadelijke stoffen en dus voor het verbeteren van de leefbaarheid én de gezondheid.

#### **Duurzaam**

Doordat het gebruik van fossielvrije auto's en (elektrisch) fietsen te stimuleren levert de gemeente Opmeer een bijdrage aan de verplichte CO<sub>2</sub>-reductiedoelstelling.

Daarnaast gaan technische ontwikkeling van de fiets de laatste jaren razendsnel: met de opkomst van de elektrische fiets, high speed pedelec<sup>2</sup> is het bereik van de fiets voor een steeds grotere groep gebruikers enorm toegenomen. De gezondheidseffecten van fietsen zijn daarbij evident. Mogelijk dat ook de fietsinfrastructuur een technische ontwikkeling door gaat maken: fietspaden van zonnepanelen, led fietspaden (denk aan het van Gogh fietspad in Eindhoven) zijn al in de praktijk gerealiseerd en verhogen de beleving en gebruiksmogelijkheden.

Als gemeente volgen we deze ontwikkelingen en kijken we op welke manier dit de beleving en gebruiksmogelijkheden voor het fietsen verhogen.

2 ) Een speed pedelec is een elektrische fiets waarbij de ondersteuning niet, zoals bij andere elektrische fietsen, stopt bij 25 kilometer per uur. Je kunt met zelf meetrappen snelheden van 45 kilometer bereiken.

## 7 Uitvoeringsagenda

In bijlage 3 is de uitvoeringsagenda opgenomen. De uitvoeringsagenda betreft nog een agenda op hoofdlijnen. De verschillende initiatieven in de uitvoeringsagenda zullen nog uitgewerkt moeten worden in concrete plannen.

### 7.1 Maatregelen uit deze nota

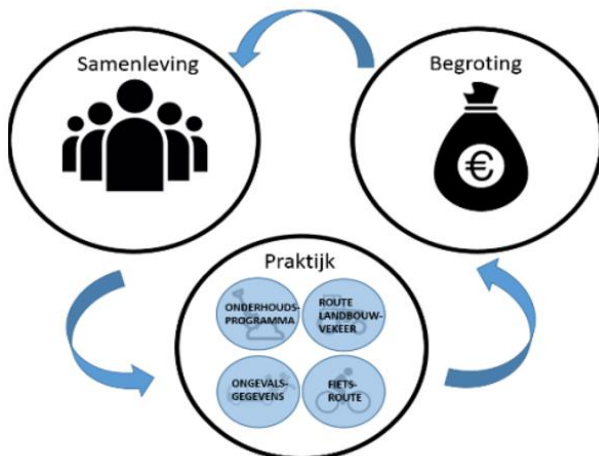
De prioritering van de maatregelen in deze nota zijn afhankelijk van verschillende factoren:

1. Prioritering uit het collegeprogramma: afhankelijk van de prioriteiten van het college kan voorrang worden gegeven aan de verschillende maatregelen.
2. Onderhoudsplanning: infrastructurele maatregelen worden bij voorkeur gecombineerd met lopende onderhoudsprojecten. Door werk met werk te maken kunnen de kosten worden beperkt. Naast de gemeentelijke onderhoudsplanning is ook de planning van collega wegbeheerders (Provincie of Hoogheemraadschap) van belang;
3. Brede trajectaanpak: met een brede trajectaanpak worden inframaatregelen gecombineerd met landschappelijke, recreatieve of ruimtelijke plannen;
4. Provinciaal Meerjarig Investeringsprogramma (PMI) waarin voor het komend jaar de provinciale (en gemeentelijke projecten), met bijbehorende financiering, zijn opgenomen.

### 7.2 Hoe verder?

De wensen en knelpunten vanuit de samenleving (dorpen, ondernemers e.d.) vormen het vertrekpunt voor een 4-jarlijks uitvoeringsagenda. Deze wensen zijn geprioriteerd aan de hand van een aantal criteria (zie toelichting in paragraaf 3.3). Deze wensen worden vervolgens getoetst aan de praktijk (zijn klachten over onveiligheid terecht? Zijn de wensen te combineren met het onderhoudsprogramma? Enz.) en aan de jaarlijkse financiële (subsidie)mogelijkheden (bijvoorbeeld de lokale aanpak veilig fietsen). Dit alles gecombineerd leidt tot een uitvoeringsagenda met daarin een lijst van uit te voeren acties/ projecten.

In het participatieproces met belanghebbenden bij de totstandkoming van dit GVVP zijn via diverse kanalen wensen, knelpunten en suggesties op het gebied van verkeer en vervoer binnen gekomen. In bijlage 4 is deze informatie geclusterd en per kern weergegeven, inclusief prioritering.



*Wensen vanuit de samenleving vormen vertrekpunt voor de uitvoeringsagenda.*

### 7.3 Met de Omgevingswet beter voorbereid op de toekomst

Het is de bedoeling dat in 2021 de nieuwe Omgevingswet van kracht gaat. Dit betekent in ieder geval voor het gemeentelijk verkeer- en vervoersbeleid dat er meer aandacht komt voor:

- Realistische doelstellingen op basis van nulmetingen; de gemeente heeft baat bij duidelijke, haalbare en realistische doelen die goed zijn te monitoren. Op deze manier zijn beleidseffecten en -inspanningen meetbaar te maken, kunnen de resultaten eenvoudig worden gecommuniceerd en kan het beleid goed geëvalueerd worden;
- Open en participatief planproces: ontwikkeling en uitvoering van milieu- en klimaatbeleid zal, nog meer dan voorheen, in samenspraak met anderen moeten worden vorm gegeven en uitgevoerd.
- Regionale afstemming/samenwerking: diverse leefbaarheid thema's overschrijden de gemeentegrenzen. Denk bijvoorbeeld aan de leefbaarheidsituatie rondom drukke wegen als de

N241 en de N239. Het verdient daarom de voorkeur om regionaal de samenwerking te zoeken bij de aanpak van sommige knelpunten.

## BIJLAGEN



## Bijlage 1: Beleidswijzer Veilig oversteken

Op het Nationaal verkeerskundecongres 2 november 2011 heeft gemeente Heerhugowaard een presentatie gehouden

### **Wanneer wel een zebra, wanneer niet? nieuw kader voor oversteekvoorzieningen binnen de bebouwde kom**

Sinds dit congres worden in Heerhugowaard en andere gemeenten, waaronder Opmeer situaties op basis van dit beleid beoordeeld.

#### **1. Inleiding**

Regelmatig krijgen gemeenten verzoeken tot het aanleggen van zebrapaden en vragen over oversteekplaatsen. De veiligheid als voetganger wordt dan ook door velen (terecht) gezien als de basis van leefbaarheid en verkeersveiligheid in de stad.

Zoals in veel gemeenten worden deze verzoeken in Heerhugowaard op dit moment per geval behandeld, zonder dat daar een duidelijke beleidslijn en -keuzes aan ten grondslag liggen.

Wanneer er verder gekeken wordt naar de landelijke richtlijnen blijkt dat geen duidelijke richtlijn is voor het toepassen van een officiële voetgangersoversteekplaats met zebra-markering.

De Aanbevelingen van het CROW, in de ASVV 2004 en publicatie 226 laten weliswaar duidelijke richtlijnen zien hoe een veilige oversteek is te realiseren, maar doen geen heldere uitspraken over al dan niet toepassen van een zebrapad of een andere soort oversteekplaats.

Oversteken kunnen namelijk ook op een andere manier worden gefaciliteerd dan met een zebrapad, bijvoorbeeld met een verhoogd kruisingsvlak, een oversteek met kanalisatiestrepen of een kleurvlak.

De belangrijkste vraag die in deze richtlijnen niet wordt beantwoord is dan ook: Wanneer moet een oversteekplaats worden voorzien van een zebra-markering? en wanneer niet?

#### **2. Stroomschema als basis voor een nieuwe beleidsnota oversteekplaatsen**

De gemeente Heerhugowaard heeft in haar nieuwe beleidsnotitie deze leemte getracht op te vullen met een zeer bruikbaar gebleken stroomschema. Basis van het stroomschema blijven de geldende wettelijke eisen en landelijke aanbevelingen van het CROW en de principes van "Duurzaam Veilig". Dit stroomschema is ook voor andere gemeenten zeer waardevol en zou onderdeel kunnen zijn van de landelijke aanbevelingen.

Het stroomschema is opgesteld aan de hand van alle relevante kenmerken van oversteekplaatsen.

Belangrijkste kader daarbij is dat een oversteekplaats veilig moet zijn.

De kenmerken van een veilige oversteek zijn: (CROW publicatie 226 "Veilig Oversteken, Vanzelfsprekend")

- Er is sprake van een hoofdroute voor voetgangers: Belangrijkste is hierbij dat de oversteek regelmatig gebruikt wordt, want het overig verkeer weet dan op basis van ervaring dat hier regelmatig mensen oversteken. Een oversteek in een hoofdroute is een oversteek waar:
  - In een korte periode (bijvoorbeeld bij aanvang van schooltijden, of nabij bushaltes) veel voetgangers oversteken  
Of
  - In een langere periode, op een gemiddelde dag, 'druppelsgewijs' voetgangers oversteken. Richtlijn is hierbij dat er  $\pm$  100 voetgangers tussen 07:00 en 19:00 uur oversteken.  
Of
  - Er steken relatief veel kwetsbare voetgangers over (Ouderen, kinderen, gehandicapten)
- De snelheid van het verkeer ter plaatse van de oversteek is dermate laag, dat de remweg van een auto zodanig is dat hij te allen tijde tot stilstand kan komen als hij een voetganger signaleert. Daarnaast moet de snelheid dermate laag zijn dat een mogelijke aanrijding tussen een auto en een voetganger geen (ernstig) letsel tot gevolg heeft. Concreet is de richtlijn dat de V85 van het autoverkeer lager dient te zijn dan 50 km/u. De V85 is de snelheid die door 85% van de weggebruiker niet wordt overschreden.
- De oversteeklengte is niet te lang. Hoe langer de oversteek, hoe meer tijd er nodig is om over te steken. De oversteek kan verdeeld worden in meerdere korte oversteeken, bijvoorbeeld door middel van een middeneiland. Maximale acceptabele oversteeklengte voor een ongeregelde oversteek is 5,5m.
- Er is goed zicht op wachtende voetgangers / goed zicht van wachtende voetgangers op het verkeer.

#### **Een veilige oversteek belangrijker dan wel of geen zebra**

Er dient in elk geval aan bovenstaande voorwaarden voldaan te zijn voordat een keuze gemaakt wordt uit het regime wat gelden moet op de oversteek (al dan niet een zebrapad). De sleutel ligt dan ook in eerste instantie in het veiliger maken van de oversteek, door:

- Waar mogelijk toepassen van snelheidsremmende maatregelen,
- Waar mogelijk verkorten of verdelen van de oversteek, door toepassen van een versmalling of middensteunpunt

- Verbeteren van zicht door verwijdering van obstakels en optimaliseren van de openbare verlichting.
- Verbeteren van de toegankelijkheid voor mindervaliden

### Wél of geen zebrapad?

Vervolgens dient er een keuze te worden gemaakt voor al dan niet een zebrapad. Deze keuze is afhankelijk van:

1. Aanwezigheid fietsoversteek. Als de oversteek samengaat met een fietsoversteek is bepalend welk regime de fietsoversteek heeft. Er moet voorkomen worden dat de fiets en voetgangeroversteek een verschillend regime hebben. Voor overige weggebruikers is een verschil in regime moeilijk te begrijpen en dat levert onduidelijkheid en daarmee onveiligheid op. In sommige gevallen kan er beter worden gekozen de fietser met het overige verkeer mee te laten oversteken over de kruising, in plaats van samen met de voetganger. In zo'n situatie hoeft de voetganger niet mee in hetzelfde regime en is een zebrapad dus mogelijk.
2. De intensiteit van het autoverkeer. Wanneer de hoeveelheid autoverkeer onder de drempelwaarde (zie tabel 1) ligt, zijn er dermate veel hiaten in de verkeersstroom dat veilig oversteken zonder zebrapad goed mogelijk is. Bij intensiteiten boven de bovengrens (zie tabel 1) is oversteken nauwelijks mogelijk. Bij intensiteiten boven deze grens moet gezocht worden naar mogelijkheden om de intensiteiten te verlagen (bijvoorbeeld door het verdelen van de oversteek of door netwerkmaatregelen). Is dat niet meer mogelijk dan moet er worden gezocht naar een geregelde vorm van oversteek (bijvoorbeeld met verkeersbrigadiers, een VRI of ongelijkvloerse oversteek).

Meetperiode	Drempelwaarde	Bovengrens (voor een enkele oversteek)
Weekdag	4000 motorvoertuigen (mvt*) / 24 uur	12500 mvt / 24 uur
Gemiddeld spitsuur	320 mvt / uur	1000 mvt / uur
Drukste kwartier in de (school)spits	80 mvt / 15 min	250 mvt / 15 min
<i>*mvt = motorvoertuigen</i>		
De intensiteiten zijn ontleend aan CROW publicatie 226.		

**Tabel 1: Intensiteiten autoverkeer**

Oversteekplaatsen in hoofdroutes, waarbij de intensiteiten die tussen de drempelwaarde en de bovengrens liggen, worden bij voorkeur uitgevoerd als een zebrapad. Andere opties worden alleen toegepast worden als zo veel mogelijk is gedaan de oversteek toch veilig te maken.

3. De afstand naar de dichtstbijzijnde oversteek over dezelfde weg. Is de afstand naar de dichtstbijzijnde oversteek korter dan 80m en deze oversteek is een volwaardig alternatief, dan dient een overweging gemaakt te worden welke oversteek het veiligst en meest logisch is. Deze dient dan verder uitgewerkt te worden.

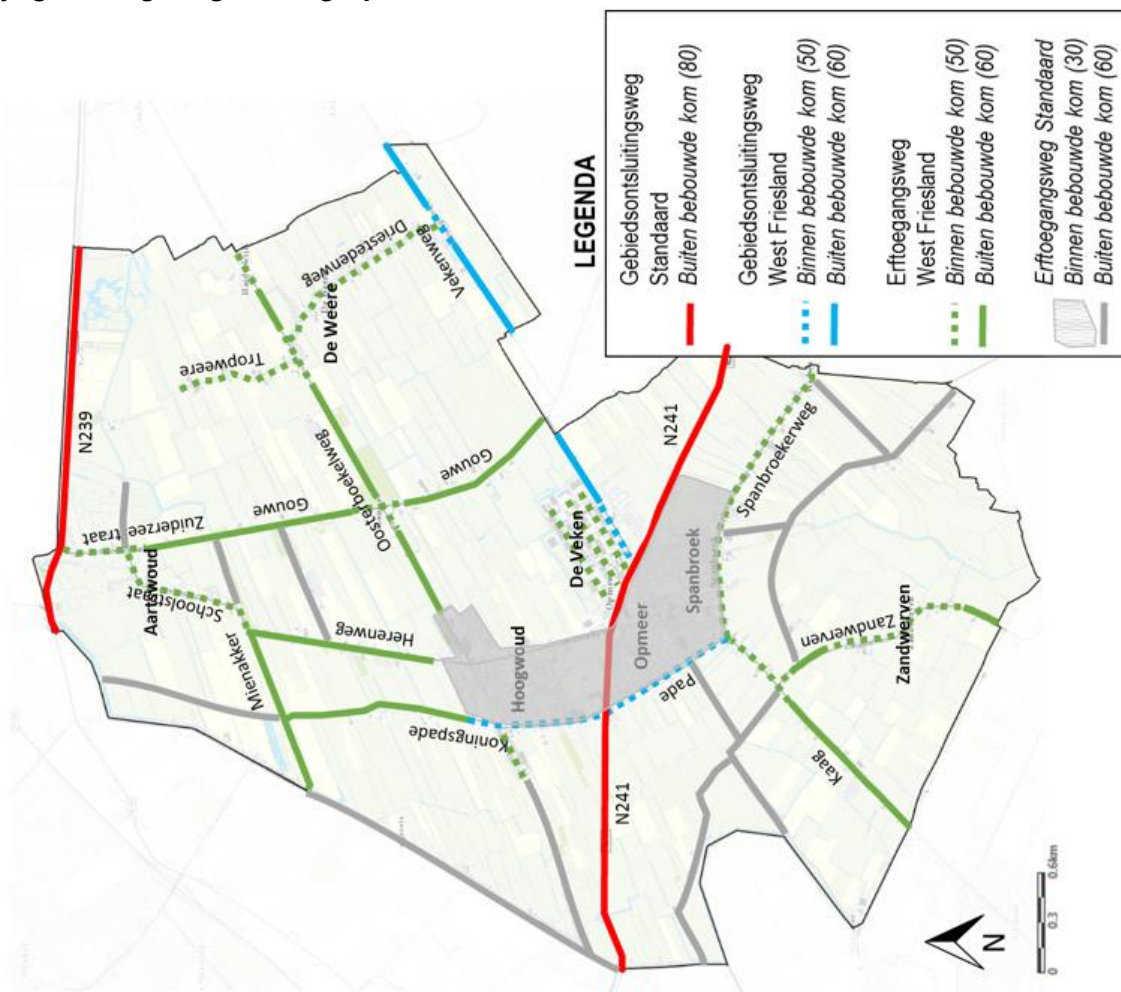
### Keuzeschema

In het stroomschema zijn al deze bovenstaande voorwaarden verwerkt. Belangrijkste beleidskeuzes van de gemeente Heerhugowaard zijn:

- Bij een VRI (die 24 uur per dag in bedrijf is) wordt geen zebra toegepast
- Bij samengaan met fietsoversteek allebei een gelijk regime.

Na het doorlopen van het stroomschema doet het schema een uitspraak over het toepassen van welke soort oversteek.

## Bijlage 2: Wegcategorisering Opmeer



### **Bijlage 3: Uitvoeringsagenda (2020-2023)**



## **Bijlage 4: Inventarisatie verkeerswensen en –maatregelen samenleving**

**Copyright © 2019**

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

**Over Antea Group**

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.

**Contactgegevens**

Tolhuisweg 57  
8443 DV HEERENVEEN  
Postbus 24  
8440 AA HEERENVEEN

[www.anteagroup.nl](http://www.anteagroup.nl)