Mobiliteitsvisie Waadhoeke

Ontwerp

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

GEMEENTE waadhoeke

Opdrachtgever	Gemeente Waadhoeke
Titel rapport	Ontwerp Mobiliteitsvisie gemeente Waadhoeke
Kenmerk	007583.20210219.R2.01.CONCEPT
Datum publicatie	26 mei 2021
Projectleider Goudappel	Johan V. Munsterman
Projectteam Goudappel	Johan V. Munsterman, Cor Koopmans en Ella Oldenziel
Status	Concept

© Copyright Goudappel [Copyright informatie]

Inhoudsopgave

1. Op weg naar een nieuwe mobiliteitsvisie 5
1.1 Waarom een nieuwe mobiliteitsvisie 5
1.2 Hoe is deze visie tot stand gekomen 5
1.3 Participatieproces 5

2. Waar staan we nu? 9
2.1 Wat stond er in de vorige GVVP's 9
2.2 Hoe verplaatsen inwoners van Waadhoeke zich? 9
2.3 Verkeersnetwerken 13
2.4 Verkeersveiligheid 29
2.5 Resultaten uit participatie 30

3. Wat komt er op ons af? 37
3.1 Relatie met de Omgevingsvisie 37
3.2 Gewijzigde aanpak verkeersveiligheid 38
3.3 Klimaatakkoord 39
3.4 Provinciaal verkeersbeleid 40
3.5 Coalitieakkoord 41
3.6 Mobiliteitstrends 41
3.7 Autonome ontwikkelingen in Waadhoeke 43

4. Waar willen we naartoe? 45
4.1 Visie op hoofdlijnen 45
4.2 Verkeersveiligheidsopgaven 46
4.3 Bereikbaarheidsopgaven 48
4.4 Leefbaarheidsopgaven 49
4.5 Duurzaamheidsopgaven 49

5. Hoe willen we dat bereiken? 51
5.1 Afwegingskader 51
5.2 Infrastructurele maatregelen verkeersveiligheid 53
5.3 Maatregelen bereikbaarheid fietsverkeer 62
5.4 Maatregelen openbaar vervoer 65
5.5 Maatregelen bereikbaarheid landbouwverkeer 65
5.6 Maatregelen leefbaarheid en toegankelijkheid 65
5.7 Maatregelen duurzaamheid 66
5.8 Wandelen 66
5.9 Educatie, handhaving en gedragsbeïnvloeding 66
5.10 Lokaal maatwerk binnen wijken en dorpen 67
5.11 Totaaloverzicht van de maatregelen 68

Bijlage A. GVVP's voormalige gemeenten
Bijlage B. Eerste resultaten risicoanalyse
Bijlage C. Heatmaps
Bijlage D. Knelpunten- en wensenlijst

1. Op weg naar een nieuwe mobiliteitsvisie

1.1 Waarom een nieuwe mobiliteitsvisie

Op 1 januari 2018 is de gemeente Waadhoeke ontstaan uit de voormalige gemeenten het Bildt, Franekeradeel, Menameradiel en vier dorpen van de voormalige gemeente Littenseradiel. Deze gemeenten hadden elk hun eigen Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP). Nu de voormalige gemeenten gefuseerd zijn, is het tijd voor een actuele mobiliteitsvisie van de gemeente Waadhoeke.

Verouderde GVVP's

De voormalige gemeenten hebben elk een GVVP uit omstreeks 2009. Deze zijn niet meer actueel en de maatregelen uit de vigerende GVVP's zijn grotendeels gerealiseerd. Voor de gemeente Waadhoeke is het noodzakelijk een nieuwe mobiliteitsvisie op te stellen, waarbij eenduidigheid voorop staat.

Veranderende omgeving

Naast de lokale ontwikkelingen binnen de gemeente Waadhoeke, spelen op landelijk- en provinciaal niveau ook zaken waar de gemeente rekening mee moet houden. Zo is onlangs het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 vastgesteld en treedt de nieuwe Omgevingswet naar verwachting op 1 januari 2022 in werking. Dergelijke ontwikkelingen zijn van belang voor de nieuwe mobiliteitsvisie van Waadhoeke.

1.2 Hoe is deze visie tot stand gekomen

De conceptvisie is ontstaan uit een brede inventarisatie en een interactief proces interactief proces waarbij inwoners en andere belanghebbenden op verschillende momenten hun mening konden geven. Vanwege de corona-crisis is dit anders gegaan dan normaal en hebben de sessies deels online plaatsgevonden. In de infographic op de volgende pagina staan de doorlopen stappen. Vertrekpunt is de door de gemeenteraad vastgesteld Statnotitie.

1.3 Participatieproces

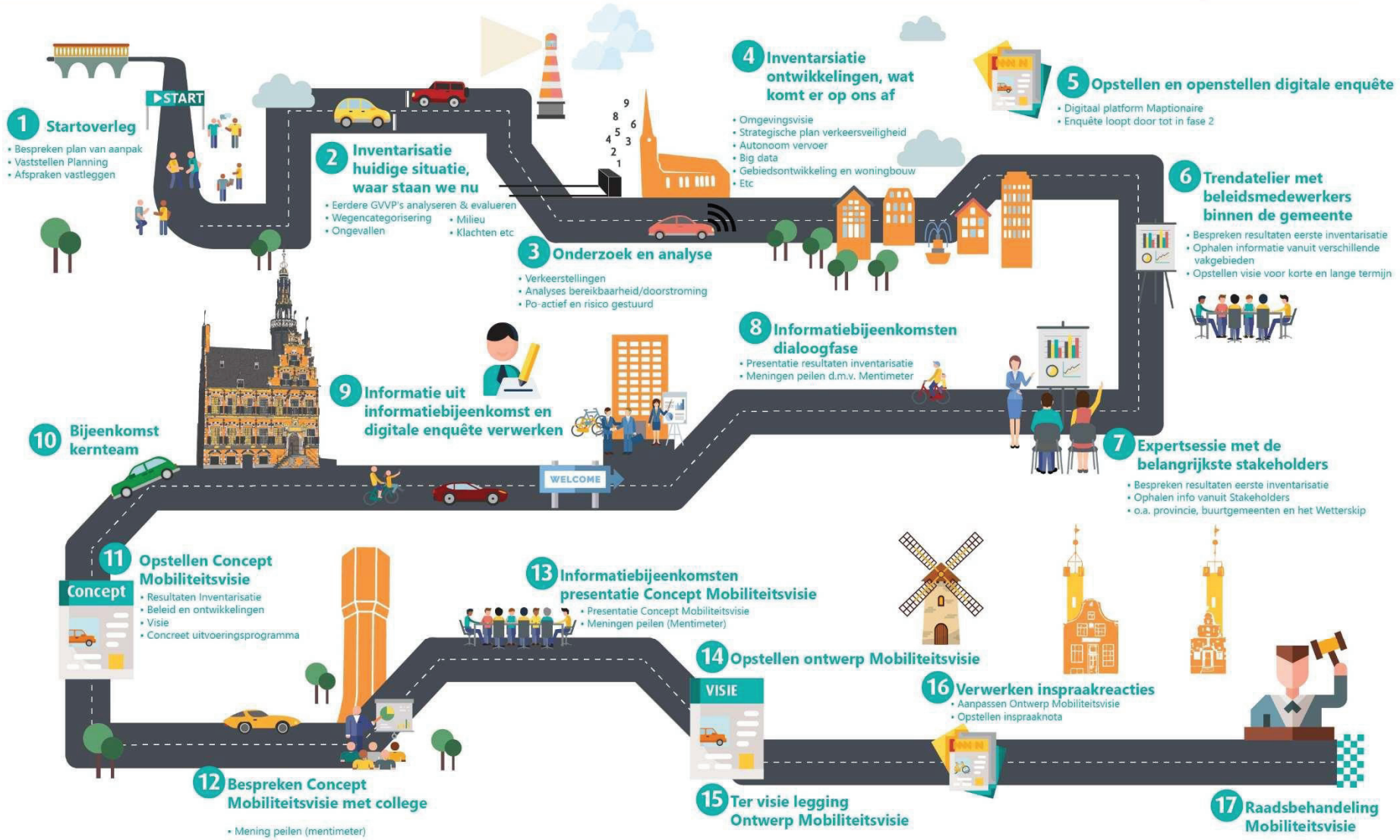
Tijdens het participatieproces hebben inwoners en belanghebbenden hun input gegeven voor deze mobiliteitsvisie. De belangrijkste onderdelen zijn hierna toegelicht.

Digitale enquête

Allereerst stond er van begin oktober tot begin december 2020 een digitale enquête online waarmee inwoners en belanghebbenden met punten op de kaart aangegeven hebben waar het goed gaat en wat er beter kan in Waadhoeke ten aanzien van verkeer.

Samen op weg naar een breed gedragen Mobiliteitsvisie

GEMEENTE waadhoeke



Trendatelier

Vervolgens is samen met beleidsmedewerkers van verschillende afdelingen van de gemeente een trendatelier georganiseerd, opgedeeld in twee (digitale) sessies. Tijdens deze sessies is besproken welke trends en ontwikkelingen binnen de gemeente invloed hebben op mobiliteit en waar de gemeente op de korte en lange termijn op in moet zetten.

Expertsessie

Daarnaast zijn twee (digitale) expertsessies gehouden met diverse stakeholders. Tijdens de sessies waren aanwezig: de gemeentes Harlingen, Sùdwest-Fryslân, Leeuwarden, Noardeast-Fryslân, de provincie Fryslân (beleidsmedewerker algemeen en openbaar vervoer), LTO Nederland, PCOB, politie Noord-West Friesland (afdeling verkeer) en de Fietsersbond.

Hier is onder meer de vraag gesteld welke (grensoverschrijdende) ontwikkelingen spelen bij buurgemeenten en in de provincie. Ook is aan bod gekomen wat er nu goed gaat en waar de komende periode op in moet worden gezet.

Bewonersbijeenkomst

Vervolgens heeft op 2 december 2020 een (digitale) bewonersbijeenkomst, met interactief deel, plaatsgevonden vanuit de raadzaal. Tijdens deze bijeenkomst zijn de eerste tussenresultaten gepresenteerd aan inwoners en belanghebbenden van de gemeente Waadhoeke. Men kon vragen of opmerkingen inzenden via e-mail of een speciaal telefoonnummer.

Tijdens het interactieve deel van de avond is met de inwoners eerst een quiz gehouden. Daarna is mensen gevraagd hun mening te geven op een aantal stellingen en open vragen. De resultaten hiervan zijn meegenomen in de inventarisatie voor deze mobiliteitsvisie.

Bijeenkomst kernteam

Op 12 januari 2021 is een (digitale) bijeenkomst georganiseerd met het kernteam, voorheen de raadscommissie. Om besluiten van de gemeenteraad zo goed mogelijk voor te bereiden worden de onderwerpen voor besproken met het kernteam. Tijdens de bijeenkomst waren de verschillende politieke partijen vertegenwoordigd en was Wethouder Boukje Tol aanwezig. Ook zijn twee insprekers aan het woord geweest namens Move You en Dorpsbelangen Baaium. Tijdens deze avond is naar voren gekomen wat vanuit de verschillende fracties belangrijk wordt geacht en welke aspecten een plek verdienen in deze mobiliteitsvisie.

ARRIVA
FRYSK FERFIER
43-BBG-6

2. Waar staan we nu?

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

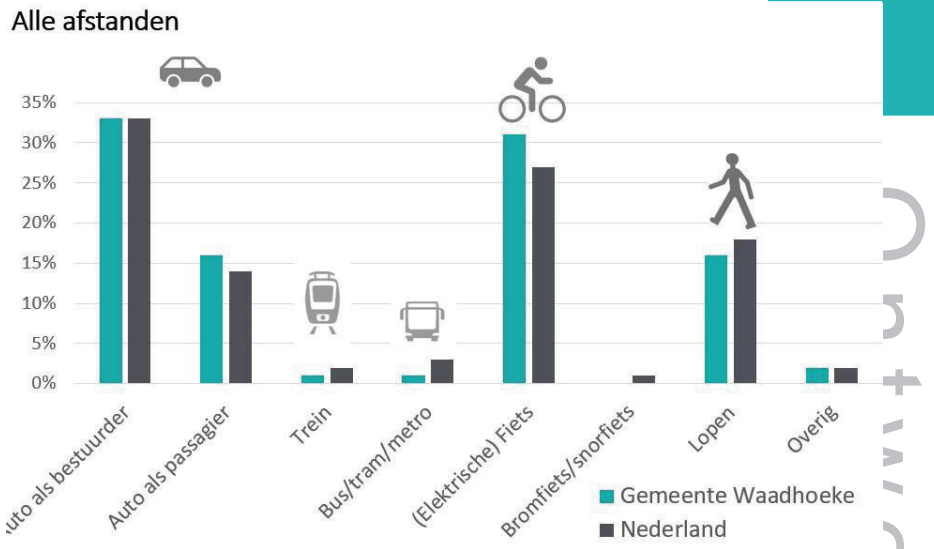
2.1 Wat stond er in de vorige GVVP's

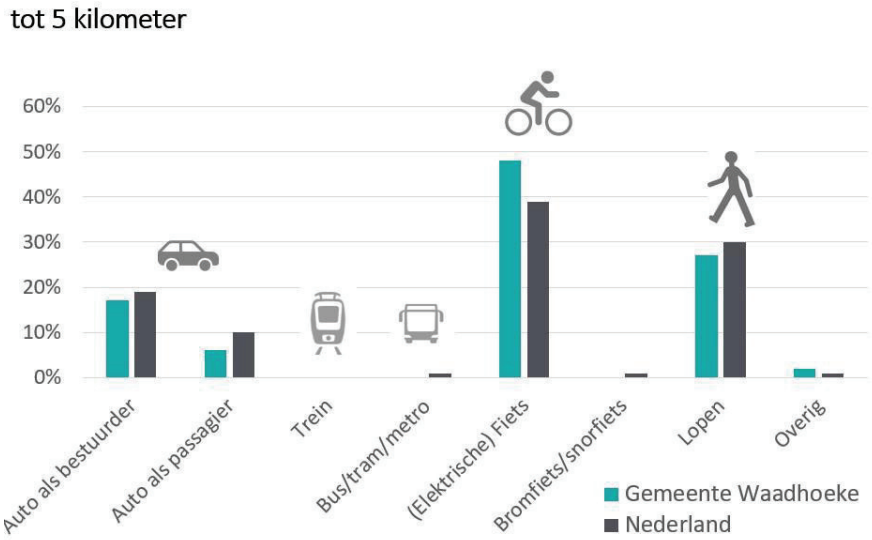
Per 1 januari 2018 zijn de voormalige gemeenten Franekeradeel, het Bildt, Menameradiel en vier dorpen van Littenseradiel gefuseerd tot de huidige gemeente: Waadhoeke. De voormalige gemeenten hebben elk een Gemeentelijk Verkeer- en Vervoer Plan (GVVP) uit omstreeks 2009. In bijlage A zijn de belangrijkste zaken uit de beleidskaders van de voormalige gemeente samengevat. Deze 'nieuwe' Mobiliteitsvisie vormt het vertrekpunt voor de gemeente Waadhoeke.

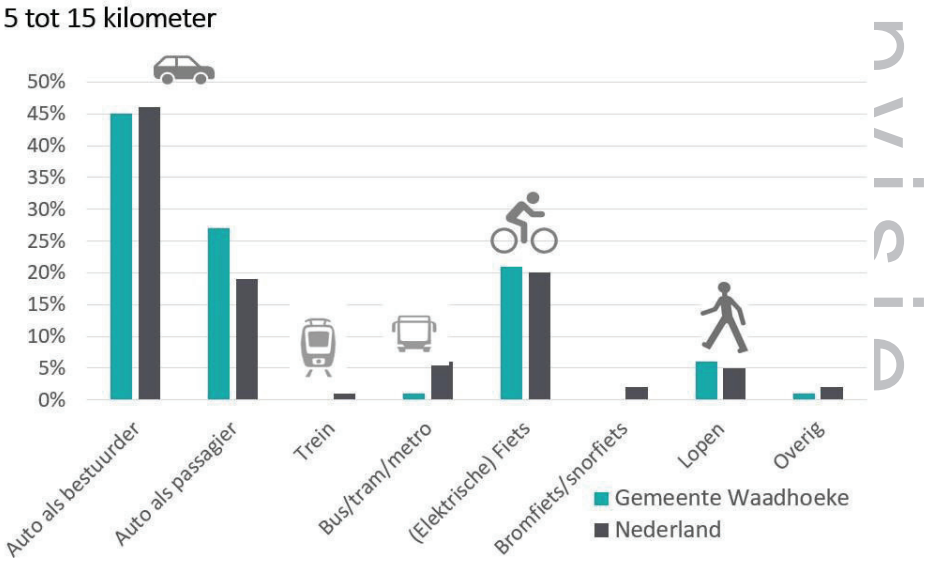
2.2 Hoe verplaatsen inwoners van Waadhoeke zich?

Op basis van data uit 2015-2017 is (indicatief) bekend hoe inwoners van Waadhoeke zich verplaatsen in het dagelijks leven. Dit is uiteraard afhankelijk van de af te leggen afstand van de reis. In de grafieken op de volgende pagina is dat weergegeven. Daarbij is de vergelijking gemaakt met het verplaatsingsgedrag op landelijk niveau. Te zien is dat binnen Waadhoeke het fietsgebruik voor zowel de korte afstand als de middellange afstand hoger is dan het landelijk gemiddelde. Daarentegen is het gebruik van openbaar vervoer lager dan het landelijk gemiddelde. Dat laatste heeft ook te maken met het karakter van de gemeente en de beschikbaarheid van de openbaar vervoer voorzieningen. Inzicht in verplaatsingen voor korte en middellange afstand is belangrijk omdat over deze afstand bijvoorbeeld de (elektrische) fiets een goed alternatief vormt voor de auto.

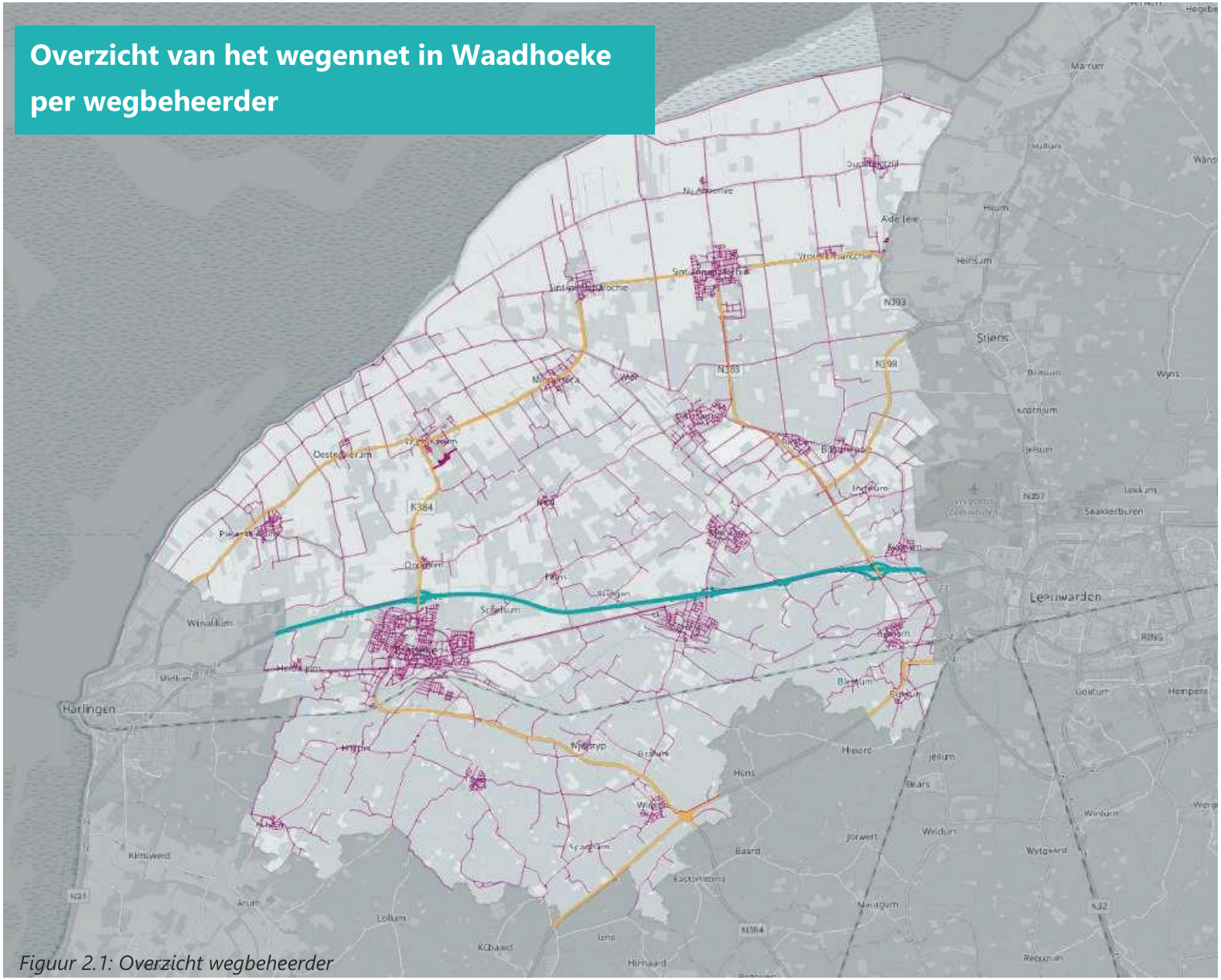
Hoe inwoners van Waadhoeke zich verplaatsen ten opzichte van de rest van Nederland







Overzicht van het wegennet in Waadhoeke per wegbeheerder



Figuur 2.1: Overzicht wegbeheerder

2.3 Verkeersnetwerken

In de volgende paragrafen worden de huidige verkeersnetwerken binnen de gemeente Waadhoeke nader beschouwd. Belangrijk daarbij is om onderscheid te maken in de verschillende wegbeheerders in de vorm van Rijkwaterstaat, de provincie Fryslân en de gemeente Waadhoeke. Figuur 2.1 geeft een overzicht van de huidige wegbeheerders.

HOEVEEL VERKEER RIJDT ER BINNEN WAADHOEKE?

In oktober 2020 zijn op een twintigtal locaties binnen de gemeente Waadhoeke gedurende twee weken verkeerstellingen uitgevoerd. Figuur 2.2 geeft een overzicht van de verkeershoeveelheden. Daarbij zijn ook de verkeersaantallen van de permanente telpunten van de provinciale wegen opgenomen.

De verkeerstellingen hebben plaatsgevonden tijdens de coronapandemie. Tijdens de telperiode was er geen sprake van een lockdown, maar werd mensen nog wel geadviseerd om zoveel mogelijk thuis te werken. Om de representativiteit van de verkeerstellingen scherp te krijgen is een vergelijking gemaakt met dezelfde periode in 2019 op basis van de permanente telpunten op de omliggende provinciale wegen. Daaruit bleek dat de verkeersintensiteit in de getelde weken in oktober 2020 circa 95% betrof van de verkeersintensiteit in oktober 2019. De verkeerstellingen voor de gemeente Waadhoeke zijn daarom opgehoogd met 5% om te komen tot representatieve waarden. Wel is te zien dat door onder andere het thuiswerken het reisgedrag ook verandert en de spitsperioden minder geconcentreerd zijn.

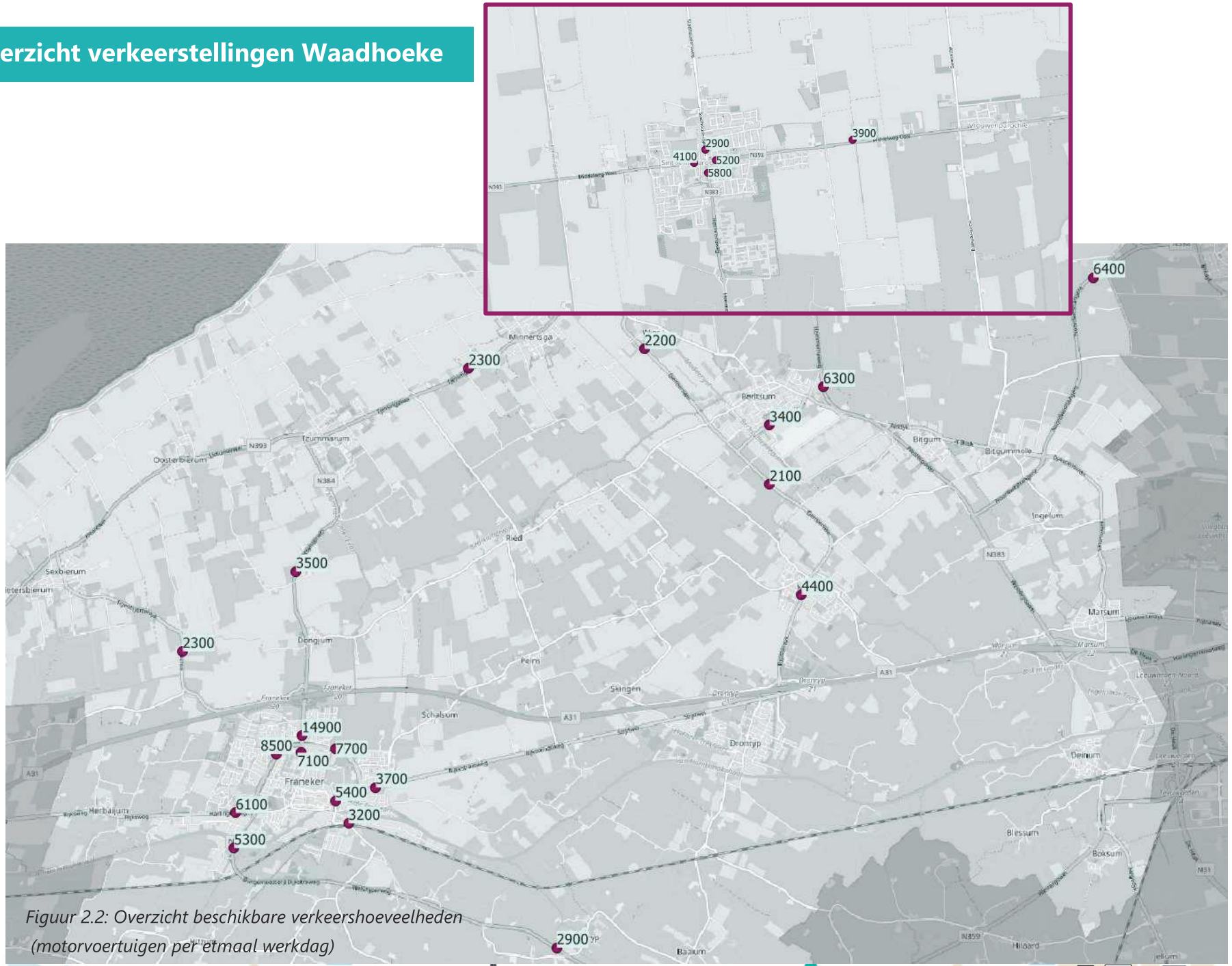
Inwoners
Circa 46.000

1
Stad

40
Dorpen

42
Buurtschappen

Overzicht verkeerstellingen Waadhoeke

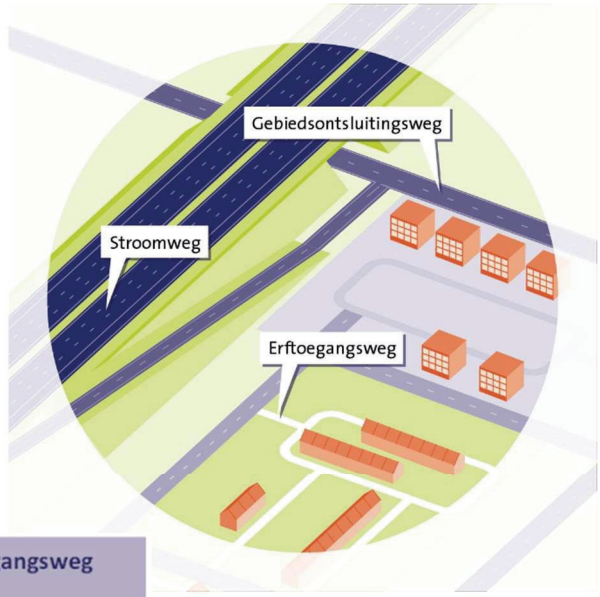


Figuur 2.2: Overzicht beschikbare verkeershoeveelheden (motorvoertuigen per etmaal werkdag)

AUTONETWERK

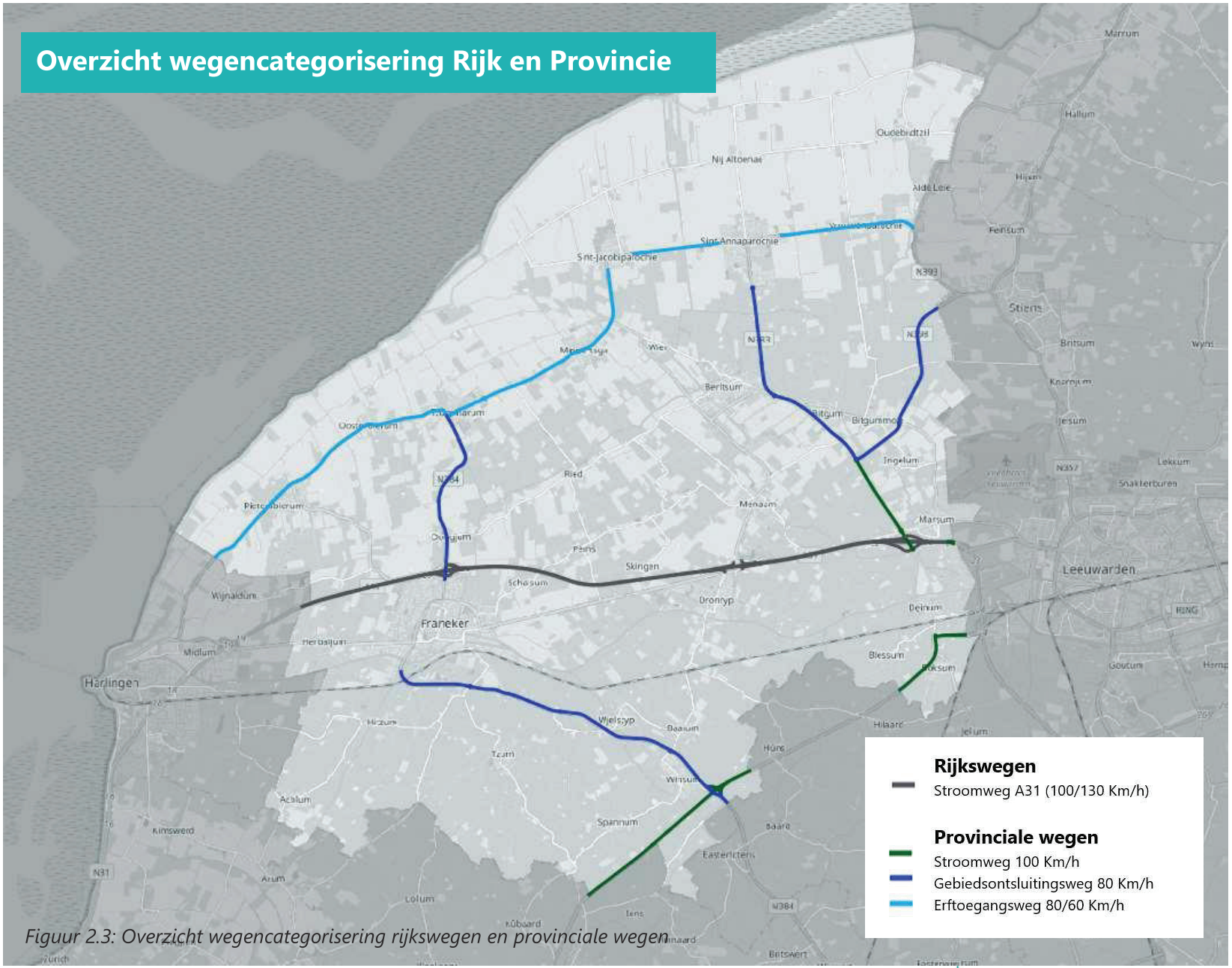
Het huidige netwerk voor autoverkeer is op basis van het principe 'Duurzaam Veilig' in te delen in stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. De figuren geven een schematische weergave van deze wegencategorisering met bijbehorende maximumsnelheid en inrichting. Voor erftoegangswegen geldt dat kuispunten tussen erftoegangswegen in beginsel gelijkwaardig zijn (rechts heeft voorrang). Voor gebiedsontsluitingswegen geldt dat de voorrangssituatie vaak geregeld is met verkeerstekens waarbij de gebiedsontsluitingsweg de voorrangsweg vormt.

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



Essentiële herkenbaarheids-kenmerken (EHK)	Stroomweg		Gebiedsontsluitingsweg			Erftoegangsweg	
	SW120	SW100	GOW80	GOW70	GOW50	ETW60	ETW30
Zone-aanduiding			80	70	50	ZONE 60	ZONE 30
Markering en rijrichtingscheiding							

Overzicht wegencategorisering Rijk en Provincie



Figuur 2.3: Overzicht wegencategorisering rijkswegen en provinciale wegen

- De Stroomwegen binnen de gemeentegrenzen van de gemeente Waadhoeke Betreffen de Rijksweg A31, een deel van de N383 tussen Marssum en de aansluiting met de N398 en de N359 vanaf Leeuwarden richting Bolsward. Deze wegen hebben een stroomfunctie. Voor de Rijksweg A31 geldt een maximumsnelheid van 100 km/h tussen 6:00-19:00, daarbuiten geldt een maximumsnelheid van 130 km/h. Voor genoemde wegdelen van de N383 en de N359 geldt in beginsel een maximumsnelheid van 100 km/h, met uitzondering van een aantal wegdelen ter hoogte van gelijkvloerse aansluitingen.

- De gebiedsontsluitingswegen zijn de wegen met een maximumsnelheid van 80 km/h buiten de bebouwde kom en 50 Km/h binnen de bebouwde kom. Dit zijn de belangrijke hoofdwegen waar het verkeer gebundeld wordt en waar bij voorkeur, zeker buiten de bebouwde kom, gescheiden fietsvoorzieningen aanwezig zijn. Bij gebiedsontsluitingswegen (met name buiten de bebouwde kom) zijn ook redelijk harde eisen ten aanzien van de inrichting en de beschikbare vrije ruimte rondom gebiedsontsluitingswegen. Daarnaast is het niet wenselijk om erfaansluitingen te hebben aan gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom. Ontsluiting dient bij voorkeur via parallelwegen plaats te vinden. Voor verreweg het grootste deel van het wegennet buiten de bebouwde kom wordt hieraan aan dergelijke eisen op dit moment niet voldaan.

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

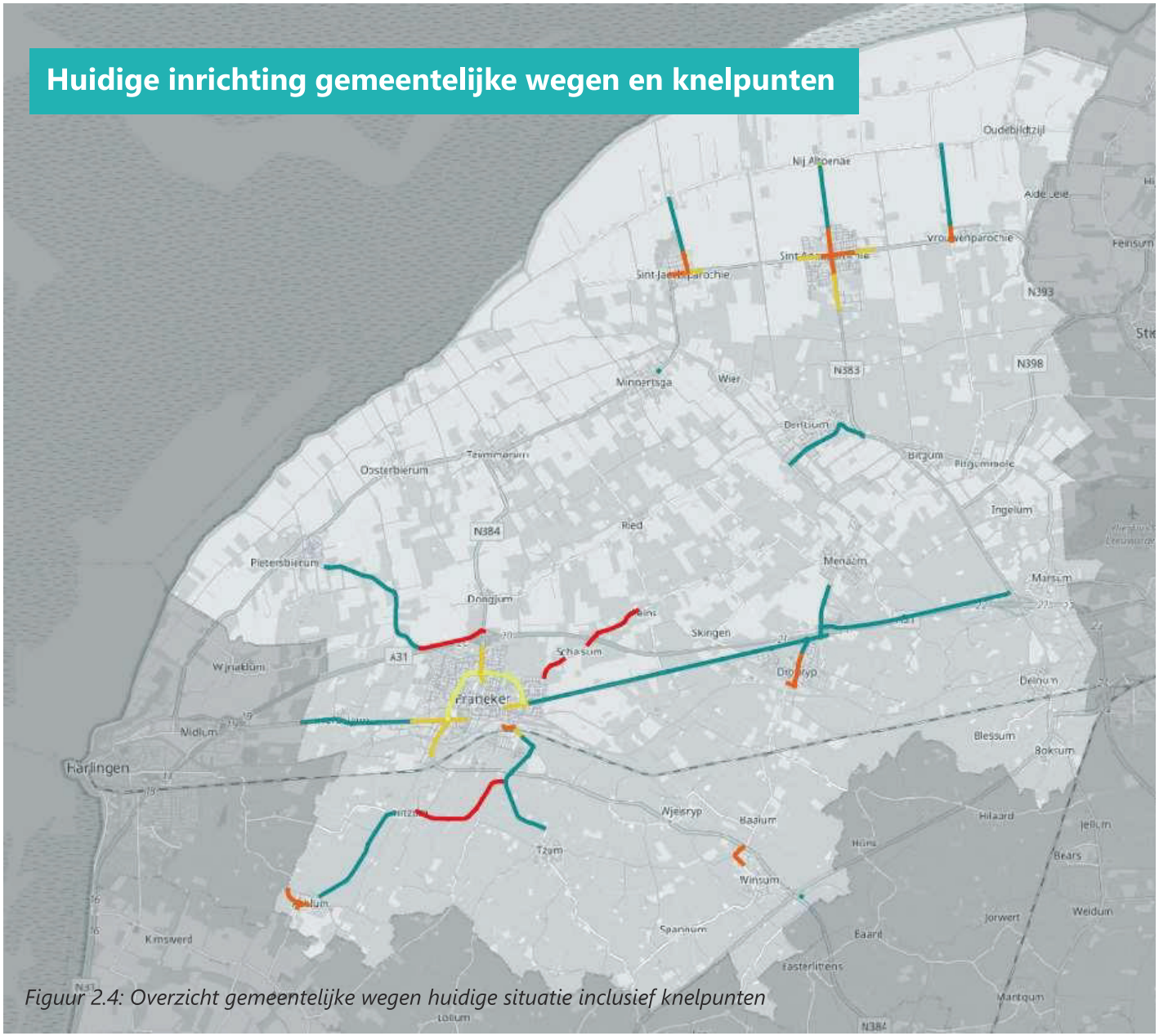
Knelpunten gemeente Waadhoeke

Op een aantal wegvakken waar sprake is van wegen met een maximumsnelheid buiten de bebouwde kom van 80 km/h, zijn geen gescheiden fietsvoorzieningen aanwezig. Dit betreft met name lage orde wegen die gecategoriseerd dienen te worden als erftoegangsweg. Daarmee samenhangend dient daarbij de maximumsnelheid te worden teruggebracht tot 60 km/h en de weginrichting dient hierop te worden aangepast.

Daarnaast is op een aantal locaties binnen de bebouwde kom nog sprake van een maximumsnelheid van 50 km/h zonder dat er voorzieningen voor fietsverkeer aanwezig zijn. Dit gaat onder andere om een deel van de hoofdroutes binnen Sint Annaparochie.

De wegencategorisering van de rijkswegen en provinciale wegen is weergegeven in figuur 2.3. Het de huidige situatie voor de gemeente Waadhoeke en de bijbehorende knelpunten zijn weergegeven in figuur 2.4. Een eenduidige wegencategorisering vormt één van de pijlers voor een voor deze mobiliteitsvisie. Hoofdstuk 4 gaat hier nader op in.

Huidige inrichting gemeentelijke wegen en knelpunten



Figuur 2.4: Overzicht gemeentelijke wegen huidige situatie inclusief knelpunten

Gemeentelijke wegen

Binnen de bebouwde kom
Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom
50 km/h
70 km/h

Knelpunt Gebiedsontsluitingswegen binnen de kom
Geen fietsvoorzieningen aanwezig

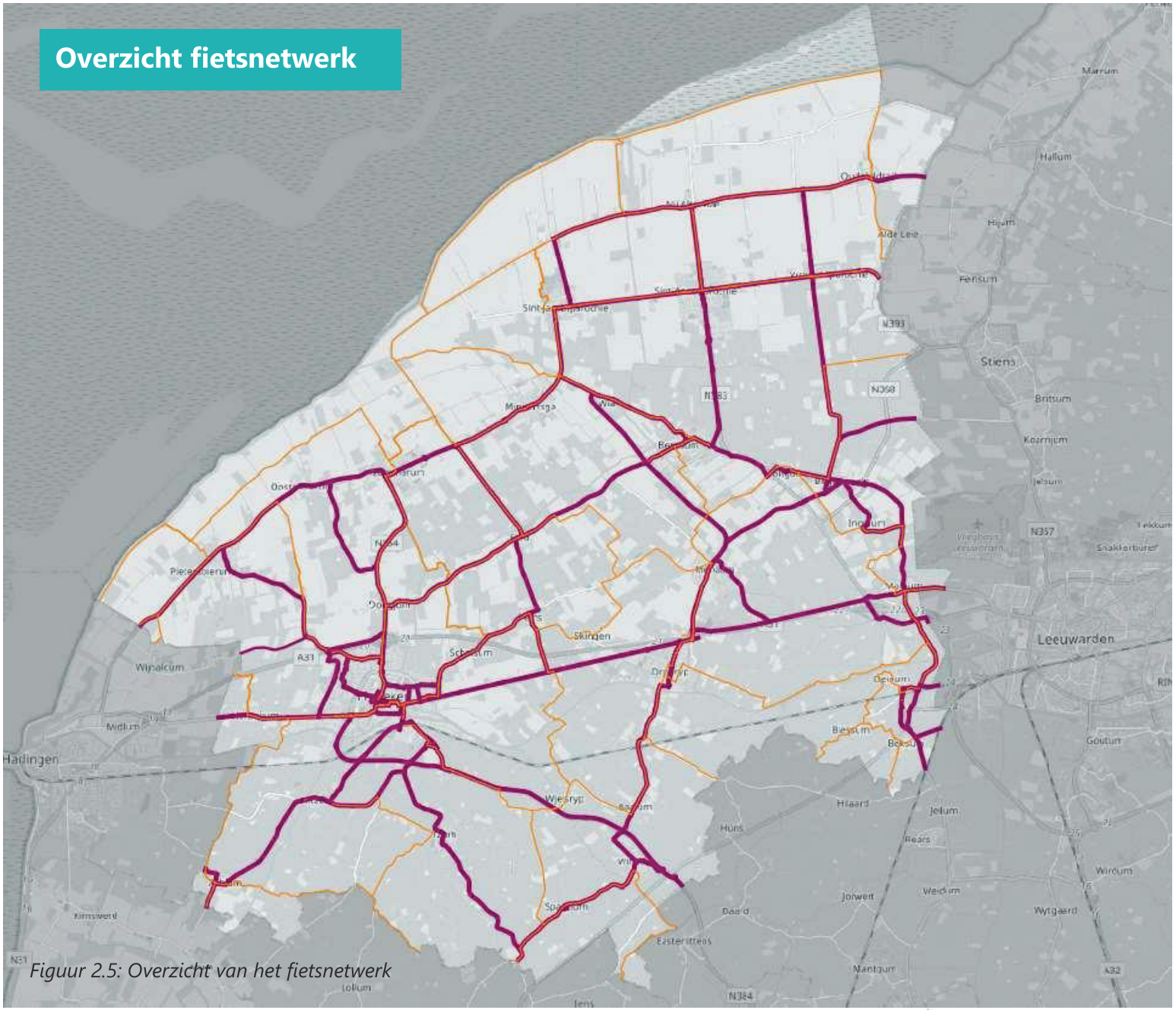
Overige wegen: erftoegangswegen
(30 km/h en wegen industrieterreinen 50 km/h)

Buiten de bebouwde kom
Nog geen duidelijke wegencategorisering
80 km/h met vrijliggende fietsvoorzieningen

Knelpunt 80 km/h
Geen vrijliggende fietspaden aanwezig

Overige wegen erftoegangswegen
(60 km/h)

Overzicht fietsnetwerk



Figuur 2.5: Overzicht van het fietsnetwerk

Netwerk fietsverkeer

- Hoofdfietsverbindingen
- Toeristisch netwerk knooppuntenroutes

Fietsnetwerk

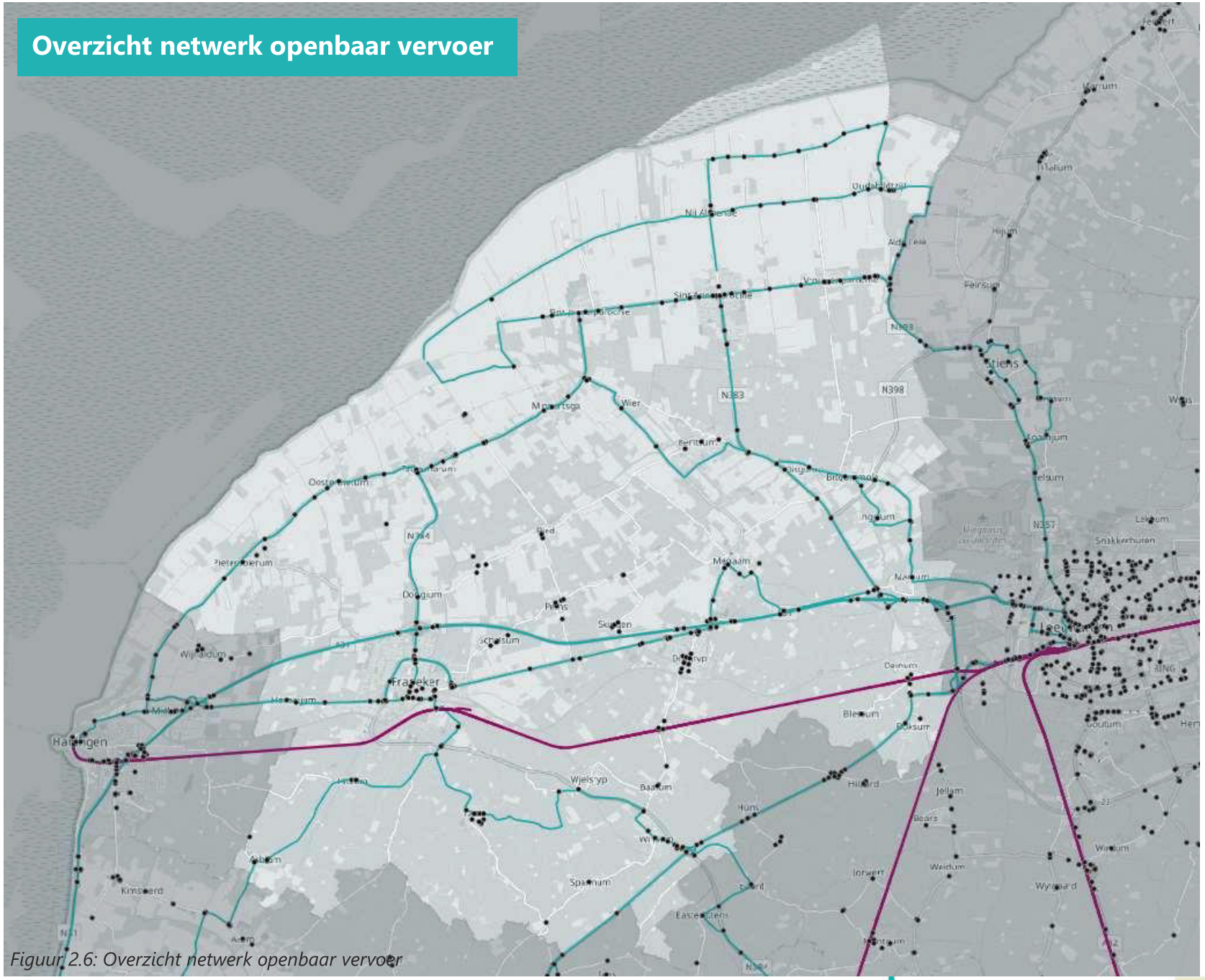
Figuur 2.5 toont de belangrijkste fietsroutes binnen de gemeente Waadhoeke, inclusief het fietsknooppunten netwerk. Samen zijn dit de hoofdfietsverbindingen. Dat wil niet zeggen dat op andere wegen niet gefietst mag worden. Het fietsnetwerk verbindt de dorpen onderling, met Franeker en met bestemmingen buiten de gemeente.

Voor een groot deel is het fietsnetwerk dekkend om alle dorpen en voorzieningen te bereiken. Uiteraard zijn niet op alle routes (vrijliggende) fietsvoorzieningen aanwezig. Het is echter wel van belang dat fietsers zich op een veilige wijze binnen Waadhoeke kunnen verplaatsen. Daarbij zijn de volgende aandachtspunten van belang:

- Wegen waar een maximumsnelheid van 80 km/h geldt buiten de bebouwde kom, dienen altijd te beschikken over vrijliggende fietspaden
- Wegen met een maximumsnelheid van 50 km/h binnen de bebouwde kom dienen ook te beschikken over fietsvoorzieningen waarbij de sterke voorkeur uitgaat naar vrijliggende fietspaden.
- Wegen met een maximumsnelheid van 60 km/h buiten de bebouwde kom met een belangrijke functie voor zowel autoverkeer als fietsverkeer dienen nader afgewogen te worden. In een aantal situaties is het wenselijk om vrijliggende fietsvoorzieningen te realiseren.

Op dit moment wordt gewerkt aan de voorbereidingen voor een snelfietsroute van Franeker naar Harlingen en van Franeker naar Leeuwarden. Dit betreft met name het opwaarderen en verbeteren van de bestaande route om direct en comfortabel te kunnen doorfietsen.

Overzicht netwerk openbaar vervoer



Figuur 2.6: Overzicht netwerk openbaar vervoer

Voetgangers en toegankelijkheid

Voor voetgangers is geen specifiek 'hoofdnetwerk'. Met name in de stadscentra en dorpskernen bevinden zich concentraties van voetgangersstromen. Toegankelijkheid en ruimte voor voetgangers is nog niet altijd een centraal thema geweest bij ontwikkelingen in Waadhoeke. Belangrijk is om hier in de toekomst meer aandacht aan te besteden. In hoofdstuk 4 is dit aspect nader toegelicht.

Openbaar vervoer

De gemeente Waadhoeke wordt met het openbaar vervoer ontsloten doormiddel van een treinverbinding en een aantal buslijnen. Binnen Waadhoeke stopt de trein op de stations van Franeker, Dronryp en Deinum. Daarnaast is sprake van onderstaande buslijnen.

- Buslijn 35 Franeker – Sneek
- Buslijn 70 Minnertsga – Leeuwarden
- Buslijn 71 Kop Afsluitdijk – Minnertsga – Leeuwarden
- Buslijn 72 Minnertsga – Stiens – Leeuwarden
- Buslijn 73 St. Annaparochie – Leeuwarden
- Buslijn 75 Franeker – Harlingen
- Buslijn 92 Bolsward – Winsum – Leeuwarden
- Buslijn 97 Harlingen – Franeker – Leeuwarden
- Buslijn 273 St. Annaparochie – Oudebildtzijl (belbus)
- Buslijn 575 Franeker – Witmarsum (lijntaxi)

Naast de buslijnen is er voor de tussenliggende dorpen en kernen nog sprake van een zogenaamde opstapper. Deze opstapper is vraagafhankelijk en dient minimaal een uur voorafgaand gereserveerd te worden.

De aanbesteding van het openbaar verover wordt verzorgd door de provincie Fryslân, in overleg met de betreffende gemeenten. Door de coronapandemie heeft de nieuwe aanbesteding vertraging opgelopen en wordt daarom de huidige concessie met Arriva eerst verlengd.

Goederenvervoer en bevoorrading centra

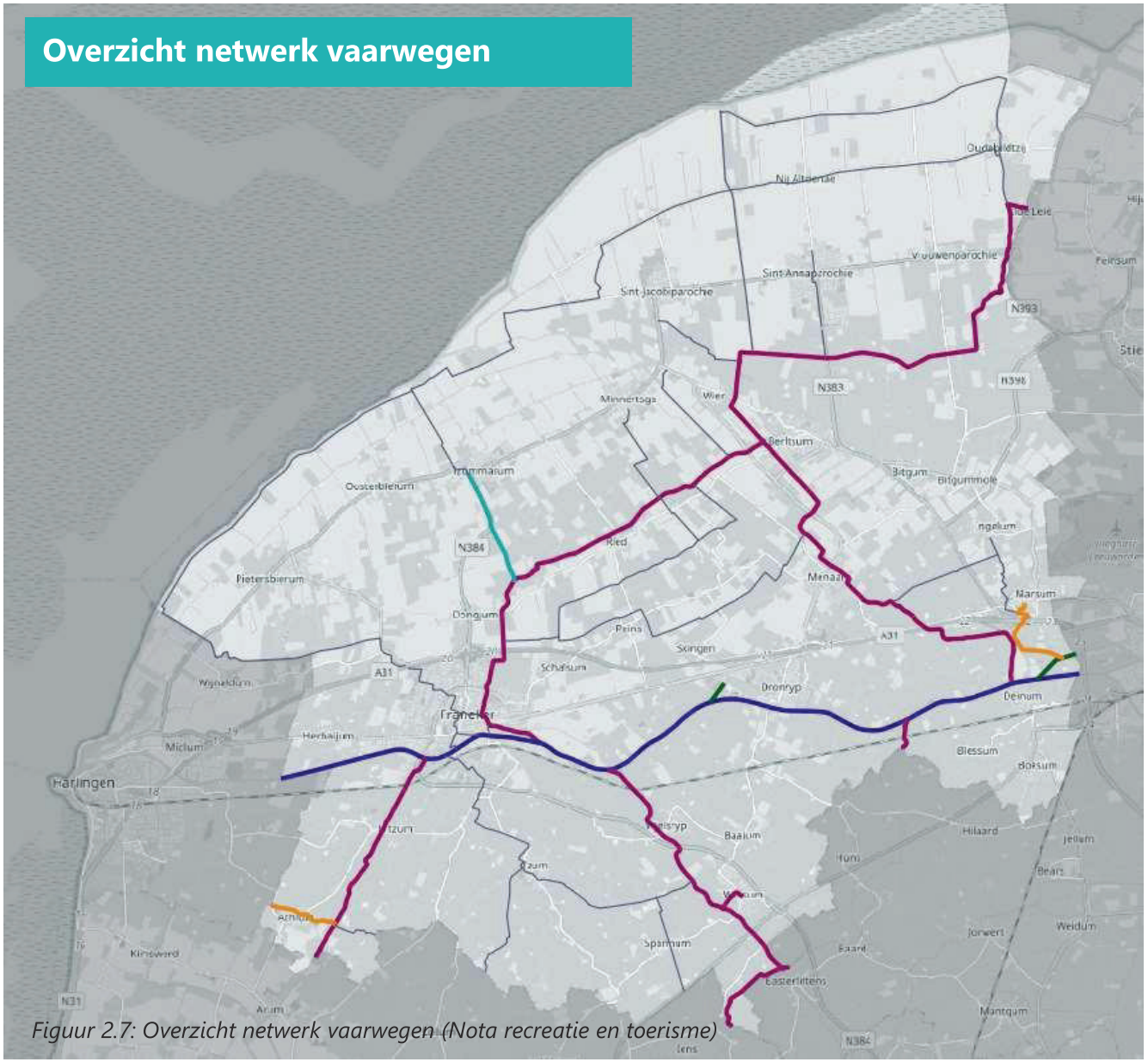
Binnen de gemeente Waadhoeke is een aantal industriegebieden gelegen. Belangrijk daarbij is dat vrachtverkeer via de routes met vrijliggende fietsvoorzieningen van- en naar deze bedrijventerreinen kan rijden en dat de routering van het verkeer hierop ook geënt is. Voor de grootste bedrijventerreinen binnen de gemeente Waadhoeke is dat op dit moment ook het geval. Voor de bevoorrading van een deel van de Dijkstraat in Franeker zijn zogenaamde venstertijden van toepassing voor de bevoorrading.

Landbouwverkeer

Het is wenselijk dat het landbouwverkeer binnen de gemeente Waadhoeke gebruik maakt van routes waar zo weinig mogelijk sprake is van menging met langzaam verkeer. Dit zijn grotendeels de (provinciale) wegen waarlangs vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig zijn. Door de provincie is reeds een kwaliteitsnetwerk voor landbouwverkeer aangewezen. Dit netwerk is weergegeven in bijlage B.

Voor een groot aantal routes door kernen zijn geen alternatieve routes voor landbouwverkeer voorhanden. De route door Franeker via het Oud Kaatsveld en de Stationsweg is opgenomen in het kwaliteitsnetwerk L landbouwverkeer. Deze route is onlangs afgewaardeerd tot verblijfsgebied met een maximumsnelheid van 30 km/h. Daarbij is voor deze route een alternatief voorhanden in de vorm van de nieuwe westelijke rondweg.

Overzicht netwerk vaarwegen



Figuur 2.7: Overzicht netwerk vaarwegen (Nota recreatie en toerisme)

Netwerk vaarwegen

- CEMT-klasse IV (Van Harinxmakanaal)
- CM Grote motorjachten
- DM Motorboten
- E kleine motorboten
- F Sloepen
- Overig (geen doorgaande verbindingen)

Vaarwegen

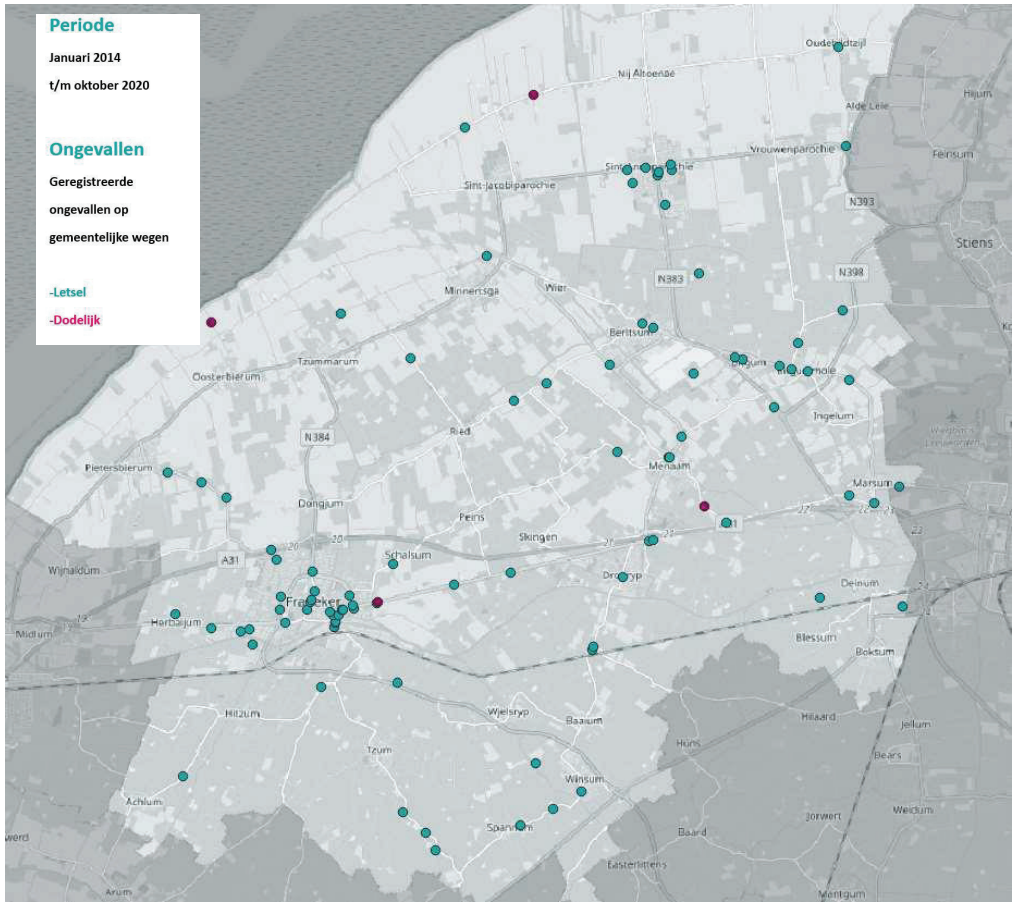
De vaarwegen zijn inzichtelijk gemaakt op basis van het netwerk zoals dat is opgenomen in de Nota recreatie en toerisme gemeente Waadhoeke d.d. 9 januari 2020. Door de gemeente Waadhoeke loopt het Van Harinxmakanaal. Het kanaal is op dit moment bevaarbaar voor bevaarbaar voor schepen met CEMT-klasse IV. De provincie Friesland wil het kanaal geschikt maken voor klasse Va. Hiervoor is onder andere nog een bochtverbreding bij Franeker noodzakelijk. Daarnaast is er een aantal (doorgaande) recreatieve vaarverbindingen binnen Waadhoeke.

In 2013 is de noordelijke Elfstedenroute geopend waarbij het mogelijk is om vanuit Franeker naar Bartlehiem te varen voor kleine motorboten met een maximale doorvaarthoogte van 2,5 m. Figuur 2.7 geeft een overzicht van de huidige vaarroutes binnen Waadhoeke. Ook is een aantal routes opgenomen die geschikt zijn voor kano's of kleine bootjes. Deze vaarwegen hebben echter niet overal een aansluiting met de overige vaarwegen in de gemeente. In de Nota recreatie en toerisme is een aantal acties opgenomen ten aanzien van de vaarwegen. Dit betreft het onder andere het verkennen van mogelijkheden voor sloepenrondjes, Interessante opties die daarbij genoemd worden zijn:

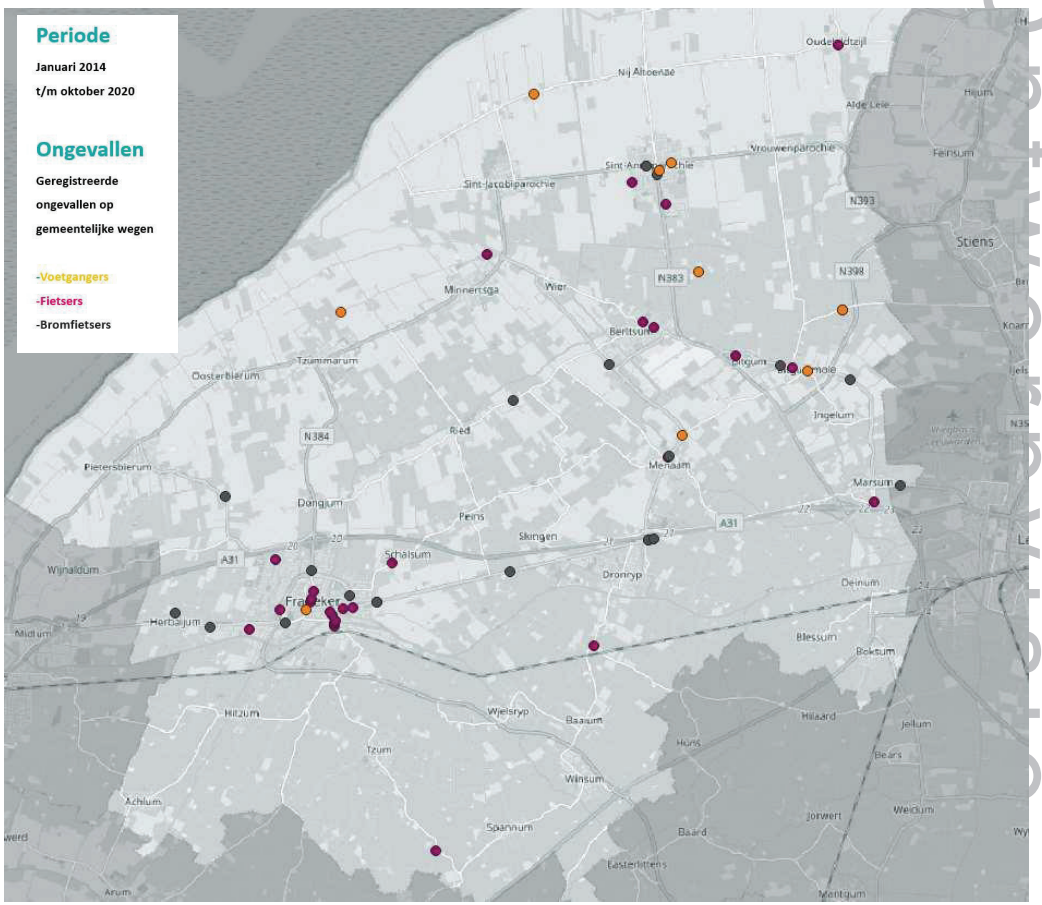
1.RondjeFraneker-Tzum-Lollum: onderzoek naar haalbaarheid bevaarbaar maken route, onderhoudsplan.
2.Rondje Sint Annaparochie: onderhoudsplan en bredere promotie: nu alleen als kanoroute en door praamverhuur, tevens geschikt voor sloepen.
3.Toekomstig sloepenrondje Franeker.
4.Sloepenrondje Het Bildt.

Daarnaast is er vanuit Marsum de wens uitgesproken om de vaarroute door te trekken naar Bitgum. De verdere verkenning van bovengenoemde acties wordt vanuit het oogpunt van recreatie en toerisme, in combinatie met beheer en onderhoud verder uitgewerkt. Deze uitwerking maakt geen onderdeel uit van deze mobiliteitsvisie.

Overzicht ongevallen met letsel en dodelijke afloop



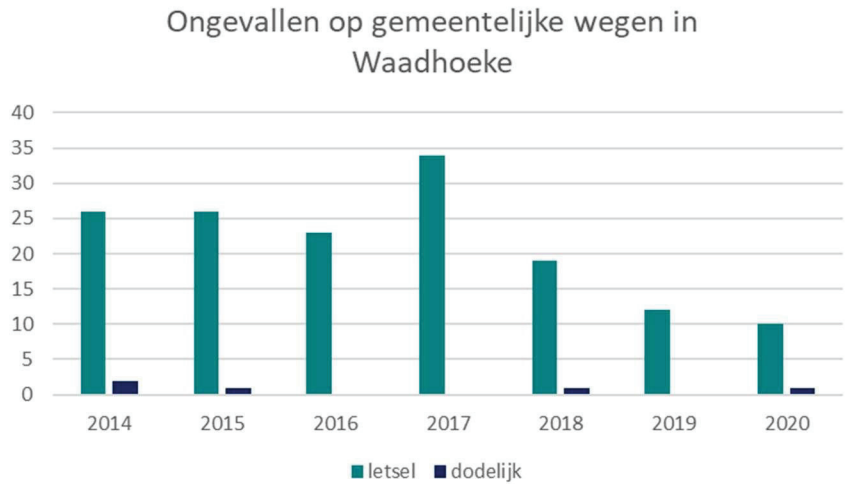
Overzicht ongevallen met kwetsbare verkeersdeelnemers



2.4 Verkeersveiligheid

Ongevallen

Op basis van de geregistreerde verkeersongevallen is inzichtelijk gemaakt op welke locaties verkeersongevallen hebben plaatsgevonden. De focus ligt daarbij op ongevallen met letselschade tot gevolg en ongevallen met dodelijke afloop. Ongevallen waarbij sprake is van uitsluitend materiele schade, zijn niet weergegeven. De registratiegraad van dergelijke ongevallen is gering waardoor er geen reëel beeld ontstaat van ongevallen met uitsluitend materiele schade. Daarnaast is in voorliggende situatie alleen ingegaan op verkeersongevallen die op wegen plaatsvinden die in beheer zijn van Waadhoeke.



Bij het analyseren van de ongevallen is de periode beschouwd van januari 2014 t/m oktober 2020.

Met uitzondering van het jaar 2017 is voor het aantal letselongevallen een dalende trend te zien bij het aantal letselongevallen op gemeentelijke wegen binnen Waadhoeke. Elk ongeval is er echter één te veel. Zeker wanneer het gaat om ongevallen met dodelijke afloop of ongevallen met letsel tot gevolg.

Voor de analyse zijn specifiek ook de slachtoffers onder de kwetsbare verkeersdeelnemers inzichtelijk gemaakt. Dit betreft voetgangers, fietsers en bromfietsers.

Uit de analyse blijkt dat een groot deel van de slachtoffers met letselschade personen betreft die ouder zijn van 70 jaar.

Risicoanalyse

Separaat aan de mobiliteitsvisie wordt gewerkt aan een Strategisch Plan Verkeersveiligheid inclusief een risicoanalyse. Op de methodiek wordt in hoofdstuk 3 nader ingegaan. Belangrijk bij deze aanpak dat op basis van risico's de verkeersveiligheid wordt benaderd. De gedachte daarbij is om ongevallen vooraf te voorkomen en niet achteraf pas maatregelen te treffen nadat ongevallen hebben plaatsgevonden. In bijlage B is deze risicoanalyse nader beschreven. Dit betreft de aanpak met de aandachtspunten voor de infra die in een later stadium verder uitgewerkt wordt. Daarbij gaat het om een verdere uitwerking van bijvoorbeeld de aspecten verkeerseducatie en gedragsbeïnvloeding.

2.5 Resultaten uit participatie

Het participatieproces is onderdeel van het inventarisatietraject. Tijdens de bijeenkomsten en sessies zijn inwoners en belanghebbenden gevraagd welke aandachtspunten ze naar voren willen brengen voor de nieuwe mobiliteitsvisie. In hoofdstuk 1 is het proces toegelicht. Hierna zijn de belangrijkste uitkomsten inzichtelijk gemaakt.

Digitale enquête

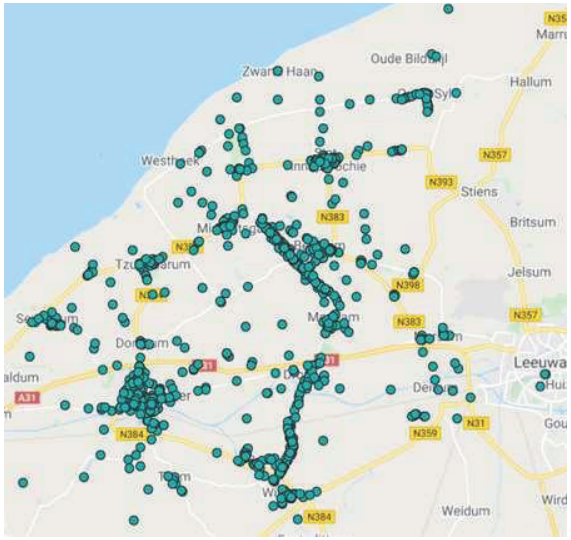
In totaal zijn meer dan 800 online enquêtes ingevuld, waarbij circa 1600 aandachtlocaties zijn aangegeven, met positieve- en verbeterpunten. De afbeeldingen hiernaast geven een weergave van de locaties die benoemd zijn in de enquête.

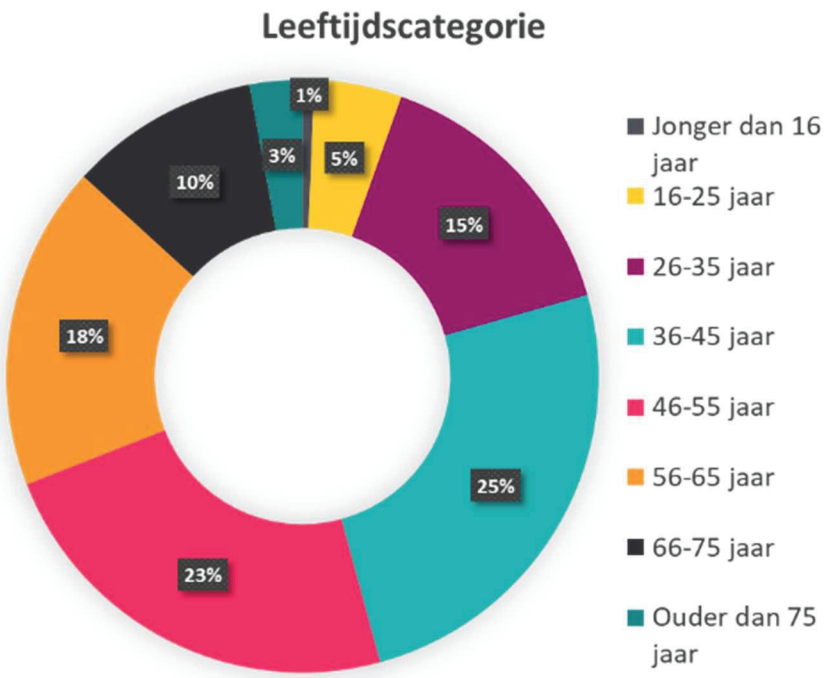
Alle resultaten van de enquête zijn verzameld en van de punten waar de meeste reacties over zijn gekomen is een beknopte lijst gemaakt. Deze lijst is opgenomen in Bijlage C.

Op de volgende pagina is in een grafiek weergegeven hoeveel locaties men heeft aangegeven per categorie. De meeste verbeterpunten werden genoemd voor de categorieën Veiligheid, Fiets en Auto.

Positieve punten:

Verbeterpunten:




Leeftijdscategorie
1%
3%
5%
10%
15%
18%
25%
23%
Jonger dan 16 jaar
16-25 jaar
26-35 jaar
36-45 jaar
46-55 jaar
56-65 jaar
66-75 jaar
Ouder dan 75 jaar

680
Inwoners
116
Werknemers/ ondernemers
30
Scholieren
18
Bezoekers
40
Belangen-groepen
151
Overig

Aandachtspunt: hier kan het beter!
Veiligheid
Fiets
Auto
Voetganger
Bereikbaarheid
Openbaar vervoer
Leefbaarheid
0
100
200
300
400
500
600
700
800
900

Inwoners van Waadhoeke aangeven waar ze knelpunten ervaren. De belangrijkste bevindingen zijn hierna kort samengevat.

Verkeersveiligheid

Veruit de meeste knelpunten die zijn aangegeven vallen onder het thema verkeersveiligheid. In veel dorpskernen geeft men aan dat er te snel wordt gereden. Vaak gaat dit om situaties binnen de bebouwde kom en in bijna alle gevallen levert dit gevaarlijke situaties op met overig verkeer. Een ander groot aandachtspunt dat naar voren komt is het ontbreken van een vrijliggend fietspad langs de Gernierswei en de route Hatsum/Winsum. Hier zorgt de combinatie zwaar (landbouw)verkeer met fietsers en voetgangers voor onveilige situaties. In Sint Jacobiparochie en Sint Annaparochie komen de centrale kruisingen naar voren als knelpunt. Ingezoomd op Franeker worden onder andere de volgende locaties genoemd als knelpunt: Hertog van Saxenlaan, Oud Kaatsveld/Dijkstraat, Leeuwarderweg/ Kor Bootpaad, Harlingerweg/Vijverstraat. Dit zijn locaties waar relatief veel verschillende verkeersstromen bij elkaar komen en waar sprake is van conflicten met autoverkeer en fietsverkeer.
Ook de Bildtdijken komen als knelpunt naar voren uit de inventarisatie. Verkeer rijdt te snel over de dijk en de massaverschillen zijn groot. Dit zorgt voor gevaarlijke situaties tussen bijvoorbeeld fietsers en grotere landbouwvoertuigen.

Schoolroutes en -omgevingen

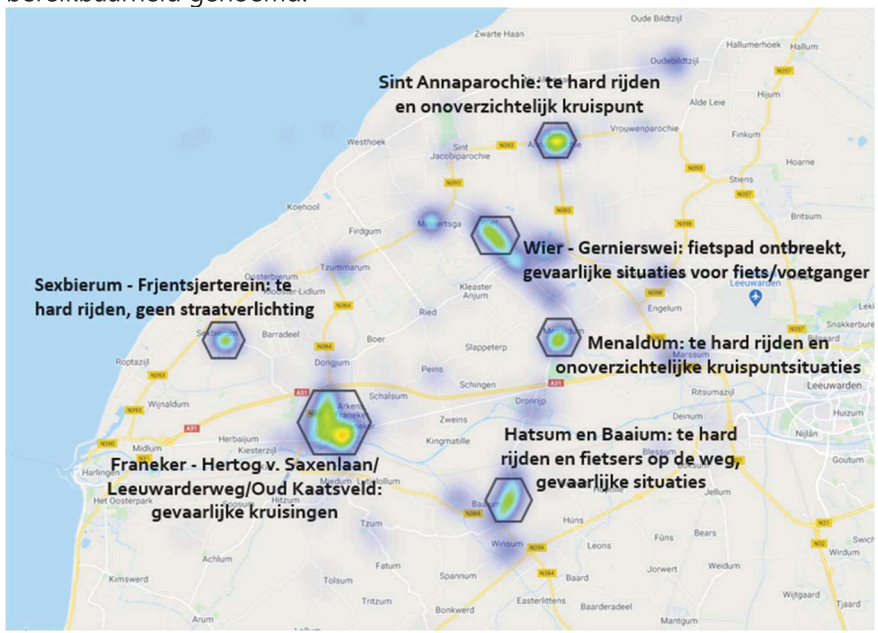
Ook is aangegeven dat de veiligheid van kinderen voorop staat. Door bewoners worden daarom schoolroutes en schoolomgevingen als belangrijk ervaren. Zo zijn bijvoorbeeld in Franeker een aantal scholen zoals de Kabas, de Steven en de Korendrager in het centrumgebied gelegen. Het halen en brengen van de kinderen met de vele auto's zorgt daarbij voor een knelpunt.

Leefbaarheid

De knelpunten die worden ervaren op het gebied van leefbaarheid hebben veel te maken met zwaar vrachtverkeer. Bewoners in verscheidene dorpen, zoals Sexbierum en Sint Annaparochie, ervaren last van trillingen en hard rijdende grote voertuigen. Veel knelpunten die genoemd worden bij verkeersveiligheid komen overeen met leefbaarheid.

Bereikbaarheid

Ook de knelpunten die genoemd worden bij het thema bereikbaarheid komen overeen met eerdergenoemde punten. Wat eruit springt voor dit thema is de centrale kruising in Sint Annaparochie. Deze kruising wordt als druk en onoverzichtelijk ervaren. Daarnaast wordt in Franeker ook de locatie Leeuwarderweg/Oud Kaatsveld/Stationsweg als knelpunt voor bereikbaarheid genoemd.



Om een indruk te krijgen van de verdeling van aandachtspunten geven heatmaps een duidelijker beeld. De heatmaps van andere categorieën zijn bijgevoegd als bijlage D.

Bewonersbijeenkomst

Tijdens de bijeenkomst op 2 december 2020 is inwoners een aantal stellingen voorgelegd. Deze stellingen kon men via hun mobiele telefoon beantwoorden en dienen als onderdeel van de inventarisatie. Bij deze digitale peiling waren circa 40 actieve deelnemers aanwezig. De belangrijkste bevindingen zijn hierna kort weergegeven.

Inwoners is gevraagd een algemene waardering te geven op de categorieën bereikbaarheid auto, fiets en een waardering voor openbaar vervoer in de gemeente Waadhoeke. Onderstaande tabel laat zien dat het openbaar vervoer in de gemeenten aan de lage kant is beoordeeld.

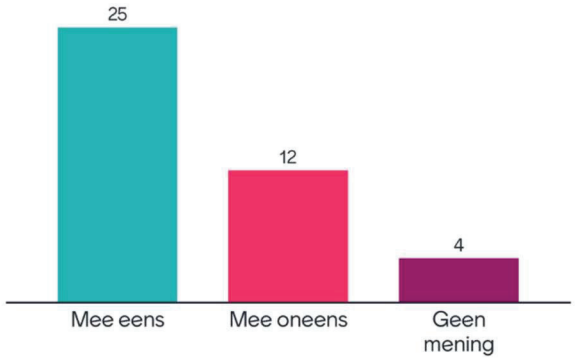
Categorie	Waardering
Bereikbaarheid auto	8,0
Bereikbaarheid fiets	6,9
Openbaar vervoer	5,7

Tabel 2.1 Algemene waardering

Wat is het grootste knelpunt voor verkeer binnen de gemeente Waadhoeke?

Waar moet de gemeente zich de komende jaren op focussen als het gaat om het mobiliteitsbeleid?

Fietsers moeten op rotondes binnen de bebouwde kom voorrang krijgen.



Welke vervoerswijze moet de hoogste prioriteit hebben in de gemeente Waadhoeke?

3. Wat komt er op ons af?

De Mobiliteitsvisie is opgebouwd vanuit het heden naar de gewenste toekomst. In het vorige hoofdstuk is ingegaan op de inventarisatie van de huidige situatie. Dit hoofdstuk gaat in op het relevante beleidskader van de gemeente en andere overheden. Vervolgens worden de relevante landelijke mobiliteitstrends bepaald. Daarna volgen de autonome ontwikkelingen, infrastructurele en ruimtelijke projecten waarvan besloten is deze de komende jaren uit te voeren. De resultaten van de inventarisatie, het beleidskader en de ontwikkelingen vormen samen de uitgangspunten van de mobiliteitsvisie voor de gemeente Waadhoeke.

3.1 Relatie met de Omgevingsvisie

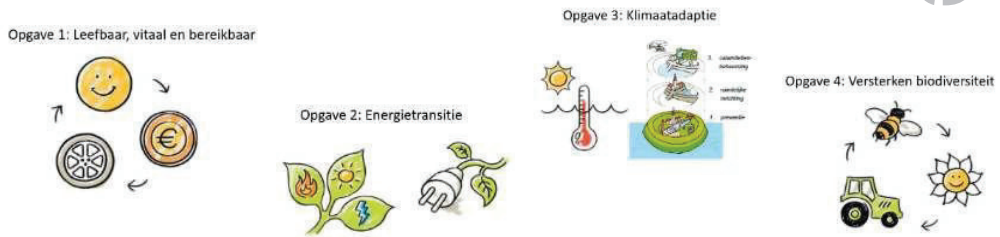
De Mobiliteitsvisie zal als onderlegger worden gebruikt van de op termijn door de gemeente Waadhoeke op te stellen Omgevingsvisie. Daarnaast biedt de Omgevingswet de mogelijkheid om voor specifieke beleidsthema's zoals mobiliteit een programma op te stellen. Het beleid uit de Omgevingsvisie wordt concreet uitgewerkt in het omgevingsplan. De startnota Nationale Omgevingsvisie benoemt de strategische opgaven voor het omgevingsbeleid:

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

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

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

Ook de gemeente Waadhoeke stelt een Omgevingsvisie op met daarin de strategische opgaven. Het beleid uit de Omgevingsvisie wordt daarbij concreet uitgewerkt in het omgevingsplan en bijbehorend programma. Het programma spitst zich toe op een bepaald beleidsthema, in dit geval mobiliteit. De Mobiliteitsvisie is in de toekomst onderdeel van het beleidskader voor het omgevingsplan. Door bij het opstellen van het Mobiliteitsplan rekening te houden met de strategische opgaven en te verkennen hoe Waadhoeke er in toekomst voor staat op het gebied van mobiliteit, in combinatie een uitvoeringsagenda 2020-2025 kan het Mobiliteitsplan, op termijn zonder grote aanpassingen als onderlegger worden gebruikt voor de Omgevingsvisie.



3.2 Gewijzigde aanpak verkeersveiligheid

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

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

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

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

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

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

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

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

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

Eerste resultaten risicoanalyse SPVV2030

In 2020 is gestart met een eerste risicoanalyse op basis van de systematiek van het SPV. Op dit moment wordt nog gewerkt aan de verdere uitwerking om de geconstateerde risico's en knelpunten te vertalen naar concrete maatregelen en deze vervolgens te prioriteren. De belangrijkste infrastructurele knelpunten zijn in deze mobiliteitsvisie nader beschouwd.

3.3 Klimaatakkoord

In het Klimaatakkoord zijn door de landelijke overheid ambitieuze doelen en afspraken vastgelegd om onder andere de mobiliteit te verschonen. Voor de Mobiliteitsvisie van de gemeente Waadhoeke betekent dit dat duurzaamheid een belangrijk onderwerp is om samen met inwoners, bedrijven en andere overheden invulling aan te geven. In het akkoord wordt onderscheid gemaakt in maatregelen die betrekking hebben op:

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

Daarnaast vormen de Global Goals een belangrijke ambitie die worden omarmd. Dit betreffen 17 ambitieuze doelen voor Duurzame ontwikkeling die door de VN zijn vastgesteld. Ook voor de gemeente Waadhoeke is het van belang dat gestreefd wordt naar een duurzame, toekomstvaste vorm van mobiliteit.

Tour de Force

De fiets is een gezond, betaalbaar en schoon vervoermiddel. Een brede coalitie van overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en samenwerkingsverbanden die verantwoordelijk en betrokken zijn bij het fietsbeleid in Nederland, heeft zich verenigd in de Tour de Force.

Bij de start van Tour de Force is de concrete ambitie geformuleerd: 20% meer fietskilometers in 2027. Om te werken aan deze ambitie worden onder andere de volgende maatregelen aangedragen waar de gemeente Waadhoeke via de Mobiliteitsvisie aan kan bijdragen:

- Kwaliteitsimpuls op drukke en kansrijke regionale fietsroutes;
- Optimaliseren overstap fiets-OV-fiets en auto-fiets;
- Gerichte stimulering van het fietsen.

3.4 Provinciaal verkeersbeleid

Het meest recente beleid van de provincie Fryslân is beschreven in het Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer 2021 en deels in de Ontwerp Omgevingsvisie. Daarnaast werkt de provincie aan het opstellen van het Concept Regionaal Mobiliteitsprogramma. De belangrijkste aspecten voor Waadhoeke zijn hierna samengevat.

Stimuleren van fietsverkeer

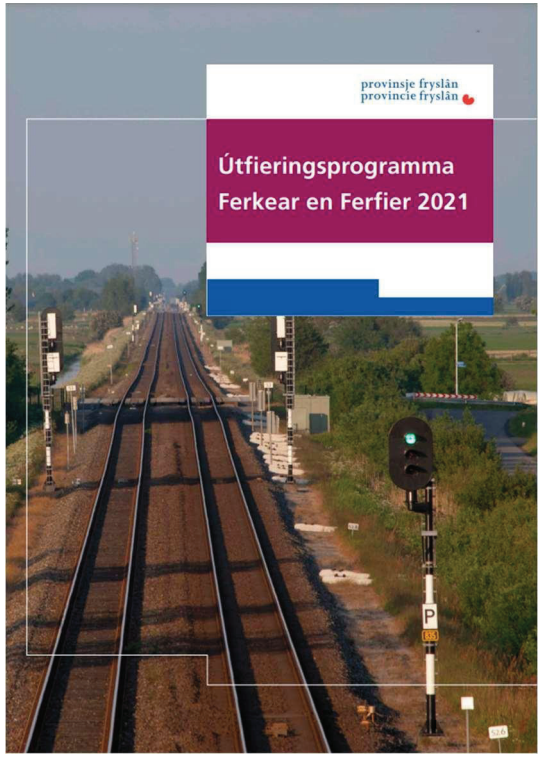
Op provinciaal niveau wordt duurzame mobiliteit ook als belangrijk thema gezien. Daarbij is het fietsverkeer samen met het OV een belangrijke pijler. Op 21 oktober 2020 is de 'startnotysje Fyts' vastgesteld. Insteek van het beleidsproces is dat het in de toekomst niet alleen gaat over infrastructuur,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

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

Daarnaast heeft de provincie met Friese gemeenten een proces doorlopen voor het bepalen van snelfietsroutes. Hieruit is uiteindelijk voor 5 routes de potentie bepaald, waaronder de snelfietsroute Harlingen – Franeker – Leeuwarden.

Bochtverruiming Van Harixmakanaal

In het bestuursakkoord 2019-2023 is benoemd dat de plannen voor de bochtverruiming van het Van Harixmakanaal bij Franeker in uitvoering is. Het doel daarvan is om de vaarwegen voor de beroepsvaart geschikt te houden voor de grotere schepen waarbij sprake is van voldoende capaciteit.



3.5 Coalitieakkoord

In 2018 is een coalitieakkoord voor de gemeente Waadhoeke tot stand gekomen, waarin de ambities voor diverse thema's aan bod komen.

Specifiek voor verkeer is in het coalitieakkoord opgenomen dat wordt gestreefd naar een goede bereikbaarheid en veiligheid. Hiervoor zijn volgende aspecten opgenomen:

- Inzetten op behoud van treinverbinding Harlingen – Leeuwarden, inclusief de huidige stations;
- Inzetten op behoud en waar mogelijk verbreding van alle andere openbaar vervoersvoorzieningen, zoals de bus;
- Ondersteunen van initiatieven voor alternatief vervoer zoals de bus Hin' & Wer;
- Onderzoeken van mogelijke combinaties van WMO-, leerlingen- en openbaar vervoer;
- Zorgen voor veilige wegen en fietsroutes mede in relatie tot het landbouwverkeer;
- Aanbieden van verkeerseducatie voor zowel jongere als oudere verkeersgebruikers, met specifieke aandacht voor (groot) landbouwverkeer.

3.6 Mobiliteitstrends

Op het gebied van mobiliteit zien we vijf landelijke trends en ontwikkelingen op ons afkomen. Twee daarvan zijn belangrijk voor de mobiliteitsvisie van Waadhoeke.

AUTOMATISCH:
Voertuigen krijgen steeds meer hulpmiddelen om de rijtaken te ondersteunen of (gedeeltelijk) over te nemen. Er worden eerst proeven gedaan met zelfrijdende voertuigen. De verwachting is dat binnen de periode van de mobiliteitsvisie (tot 2030) automatische voertuigen geen effect hebben, waarmee in deze mobiliteitsvisie rekening moet worden gehouden.

VERBONDEN:
Door de digitalisering van de samenleving is het makkelijker om voertuigen met elkaar te laten communiceren. Op deze wijze weten we altijd en overal waar verkeersdeelnemers zijn en kan hier rekening mee worden gehouden. Een voorbeeld daarvan zijn iVRI's. Dit zijn verkeerslichten met extra antenne, waardoor ze kunnen communiceren met bussen of fietsers. Op die manier krijgt de richting van de bus groen en kan de bus direct doorrijden. Of fietsers die extra groen krijgen als het regent. Dergelijke complexe verkeersystemen zijn in Waadhoeke nog niet van toepassing.

GEDEELD:
De tweede auto wordt een elektrische deelauto die met de buren in de straat wordt gedeeld. Met behulp van mobiele telefoons is het op een makkelijke wijze te regelen. Het biedt extra ruimte als er minder parkeerplaatsen noodzakelijk zijn. Binnen de gemeente Waadhoeke zijn op dit moment geen georganiseerde deelauto's op de daarvoor bestemde parkeerplaatsen aanwezig. Wel stellen particulieren hun auto beschikbaar als deelauto.

ELEKTRISCH:
Gemeenten zijn bezig met het verschonen van het wagenpark. Dit ook vanuit duurzaamheid en het Klimaatakkoord. Daarnaast worden elektrische auto's meer beschikbaar en betaalbaar voor huishoudens. Op dit moment is het niet mogelijk publieke laadpalen aan te vragen bij de gemeente. Waadhoeke moet een keus maken wat de gemeentelijke rol is om de daarvoor benodigde laadvoorzieningen te realiseren. Ook is het voor Waadhoeke interessant om in dorpen elektrische deelauto's beschikbaar te stellen, ter vervanging van een tweede auto of om medebewoners ergens heen te vervoeren als zij zelf niet mobiel genoeg zijn.

NIEUW:
Er zijn en worden nieuwe voertuigen ontwikkeld, denk aan de speed-pedelec of een elektrische step. Hierbij is het zoeken naar de juiste plek op straat. Horen ze op de stoep, het fietspad of op de rijbaan? En waar worden ze geparkeerd? De elektrische fiets wordt steeds populairder. Het bereik wordt groter en steeds meer mensen gebruiken de elektrische fiets voor langere afstanden. Omdat hierdoor het realiseren van bredere fietspaden en voldoende en veilige fietsenstallingen belangrijker wordt, is dit relevant voor de mobiliteitsvisie.

ANDERS REISGEDRAG IN RELATIE TOT CORONAPANDEMIE
Sinds de ingevoerde maatregelen tegen het Coronavirus in 2020 vindt een ontwikkeling plaats in het reisgedrag van mensen. Vanaf maart 2020 werkt men bijvoorbeeld vaker thuis dan voorheen. Deze ontwikkeling is mogelijk structureel van aard. Ook het gebruik van openbaar vervoer is door de maatregelen sterk teruggelopen. Mogelijk geldt dit ook voor het carpoolen. Het effect van de op verkeersbewegingen en de consequenties op lange termijn worden de komende tijd verder duidelijk.

3.7 Autonome ontwikkelingen in Waadhoeke

Autonome ontwikkelingen zijn infrastructurele en ruimtelijke projecten waarvan besloten is deze de komende jaren te realiseren.
Dit zijn dus uitgangspunten voor dit mobiliteitsplan. De belangrijkste ontwikkelingen zijn weergegeven hierna opgesomd.

RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

- Verdere invulling Plan-Zuid Franeker
- Locatie Draaisma Franeker
- Ontwikkellocatie Dronryp/Fugellân fase 3 (circa 30 woningen)
- Ontwikkellocatie St.-Annaparochie zuidwest
- Woningbouw Sexbierum, locatie Aeolus (24 woningen)
- Waddenglas bij Sexbierum
- Uitbreiding industrieterrein Kie Franeker

INFRASTRUCTURELE ONTWIKKELINGEN

- Ongelijkvloerse spoorkruisingen fietsverkeer Welsryp en Deinum (2021)
- Herinrichting Doorgaande route Dongjum (Provincie)
- Herinrichting Stationsgebied Franeker
- Toeristische fietsroute langs Waddenkust (buitendijks)
- Snelfietsroute Harlingen-Franeker-Leeuwarden (Provincie)

OVERIGE ONTWIKKELINGEN

- Werelderfgoedstatus Planetarium Franeker
- Deelfietsen op Station Franeker en Dronryp (Provincie)

4. Waar willen we naartoe?

4.1 Visie op hoofdlijnen

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

In het Ontwikkelperspectief Waadhoeke 2018-2028 zijn vier ontwikkellijnen voor Waadhoeke vastgesteld. Wat deze ontwikkellijnen voor mobiliteit betekenen, lichten we hieronder toe.

WAADHOEKE – IN POSITIE EN KRACHTIG IN DE REGIO
Waadhoeke heeft samen met de gemeente Harlingen volop kansen voor groei en ontwikkeling van vitaliteit. Met een goede bereikbaarheid kan onze gemeente aantrekkelijker worden voor vestigen en verblijven.

BELEVEN – GENIETEN TUSSEN WAD EN STAD
Inwoners en bezoekers kunnen nog meer ervaren wat onze gemeente te bieden heeft. Met recreatieve fiets- en vaarroutes vergroten we de belevingsmogelijkheden van het landelijk gebied.

FIJN LEVEN – VITALE EN VEERKRACHTIGE DORPEN EN WIJKEN
Naast aantrekkelijke en leefbare dorpen met verblijfskwaliteit, versterken we de positie van Franeker als aantrekkelijk voorzieningencentrum. Daarbij hoort een openbare ruimte die veilig en toegankelijk is voor iedereen.

ONS LANDSCHAP – DUURZAME OOGST VOOR DE TOEKOMST
Waadhoeke heeft een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving. We zetten volop in op behoud daarvan, door in te zetten op duurzame mobiliteit.

Deze visie op hoofdlijnen is vertaald in strategische opgaven op het gebied van **verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid**. Deze strategische opgaven zijn ook opgenomen in de startnotitie en vormen daardoor de basis.

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

4.2 Verkeersveiligheidsopgaven

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

- Een eenduidige ordening en inrichting van het wegennet
- Veilig fietsen binnen en buiten de kom
- Voortzetting van de inzet op educatie, gedragsbeïnvloeding en handhaving

Naar een eenduidige ordening en inrichting van het wegennet

Buiten de bebouwde kom

Buiten de kom hebben enkele wegen een maximumsnelheid van 60 km/h terwijl deze deels zijn ingericht als een 80 km/h-weg. Andersom komt ook voor (bijvoorbeeld de provinciale weg N393 tussen Sint Jacobiparochie en Sint Annaparochie. Dit gaat in tegen de richtlijnen die zijn gebaseerd op de principes van Duurzaam Veilig. Hierdoor rijden automobilisten harder dan verantwoord is gezien het wegontwerp, of raken verward over de maximumsnelheid.

In het kader van "As it net kin sa't it moat, dan moat it mar sa't it kin" kiezen we voor 80 waar het kan en 60 waar het moet. Daarvoor gaan we het wegontwerp in overeenstemming brengen met de maximumsnelheid door op een aantal wegen de maximumsnelheid aan te passen naar 60 km/h, inclusief de eventueel benodigde snelheidsremmende maatregelen om het verkeer daadwerkelijk 60 km/h te laten rijden. Dit is een voorwaarde bij die situaties waar fietsers gedwongen worden gebruik te maken van de rijbaan.

Een snelheid van 80 km/h is alleen acceptabel als er sprake is van vrijliggende fietsvoorzieningen en een voldoende breed wegprofiel. Kruisingen van 80 km/h-wegen met belangrijke routes voor het langzaam verkeer, worden voorzien van veilig ingerichte oversteekvoorzieningen.

In beginsel worden alle gemeentelijke wegen buiten de bebouwde kom gecategoriseerd als erftoegangsweg. Wanneer sprake is van vrijliggende fietsvoorzieningen kan, op locaties waar hiervan sprake is, voorlopig nog de maximumsnelheid van 80 km/h worden gehandhaafd. Voor de erftoegangswegen buiten de bebouwde kom gaan we uit van twee categorieën.

Erftoegangsweg I: Wegen met een ontsluitende functie voor grotere dorpen. Deze wegen hebben bij voorkeur vrijliggende fietsvoorzieningen wanneer sprake is van een verkeersintensiteit die hoger is dan 2.000 mvt per etmaal met een relevant aandeel vracht- en landbouwverkeer en er geen alternatieve routes aanwezig zijn voor het fietsverkeer. Deze wegen hebben in beginsel een maximumsnelheid van 60 km/h.
Erftoegangsweg II: Overige wegen met een maximumsnelheid van 60 km/h

Binnen de bebouwde kom

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

'Het Nieuwe 30' betekent overigens niet dat alle wegen binnen de bebouwde kom 30 km/u worden gemaakt. Er blijft behoefte aan hiërarchie in het wegennet waarop verkeer (en ook hulpdiensten en bussen) vlot door kan rijden. Ook zijn er wegen waar 50 km/u prima veilig mogelijk is met veilige gescheiden fietspaden, en deze vanwege de verkeersfunctie 50 km/u blijven (bijvoorbeeld industriewegen).

In dit kader speelt op de langere termijn ook de mogelijke afwaardering van de rondweg Franeker. In plaats van het huidige ruime 70 km/h-profiel, voldoet een 50 km/h-regiem met veilige kruispunten, meer verblijfsruimte en fietsvoorzieningen. Dit zorgt ook voor een verbetering van de leefbaarheid (minder geluidsoverlast).

Veiliger fietsen binnen en buiten de kom

In situaties waar fietsers buiten de kom nu nog van de rijbaan gebruik maken en er sprake is van een rijsnelheid van 80 km/h, zijn er twee opties: afwaarderen en inrichten naar 60 km/h of realisatie van een vrijliggende fietsvoorziening.

Binnen de kom is een heldere ordening van wegen randvoorwaardelijk voor veilige verplaatsingen per fiets. Aanvullend hierop verkennen we de mogelijkheid om de fietsers ook op de rotondes binnen de kom voorrang te geven op het autoverkeer.

Voortzetting van de inzet op educatie en voorlichting

De meeste verkeersongevallen ontstaan helaas door een menselijke fout. Om het aantal verkeerslachtoffers te verminderen, is het, naast veilige infrastructuur, ook belangrijk aandacht te hebben voor veilig verkeersgedrag (via educatie en voorlichting). De gemeente Waadhoeke werkt daarvoor samen met de andere wegbeheerders, de provincie Fryslân en Veilig Verkeer Nederland. De maatregelen voor gedragsbeïnvloeding bestaan op hoofdlijnen uit:

- Permanente verkeerseductie;
- Specifieke projecten voor kwetsbare doelgroepen: jongeren en ouderen.

Nieuw accent in de gedragsbeïnvloeding is het belonen van positief gedrag. De aandachtsgebieden waar we ons op richten zijn:

- Stimuleren van lage rijsnelheid;
- Stimuleren van fietsgebruik, zeker bij halen en brengen schoolgaande kinderen.

4.3 Bereikbaarheidsopgaven

Auto

Bestemmingen in de gemeente Waadhoeke zijn prima per auto bereikbaar. Datzelfde geldt voor autoverplaatsingen vanuit de gemeente naar voorzieningen buiten de gemeente. Om onze positie in de regio te behouden en waar mogelijk te verstevigen, zetten wij in op het behouden van deze kernkwaliteit. Op enkele aspecten is nog ruimte voor verbetering, bijvoorbeeld de bewegwijzering en de parkeervoorzieningen.

Ten aanzien van de bewegwijzering van lokale voorzieningen streven we naar een consistente verwijzing naar de functies binnen de dorpen en de stad. De basis daarbij is dat kan worden verwezen naar belangrijke gecombineerde voorzieningen zoals multifunctionele centra, sportparken en belangrijke toeristische functies. We willen echter een wildgroei aan bebording voorkomen en niet voor alle afzonderlijke voorzieningen bewegwijzering opnemen. Ook in het kader van de digitalisering (navigatie en beschikbaarheid smartphones) is bewegwijzering voor de toekomstige generaties steeds van minder groot belang.

Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer in de Waadhoeke heeft vooral een sociaal-maatschappelijke functie. De sociaal-maatschappelijke functie is het voorzien in de mobiliteitsbehoefte van personen die zich niet te voet, per fiets of per auto kunnen of willen verplaatsen. De gemeente vindt het belangrijk dat zij ontsloten is en blijft met openbaar vervoer. Naast het aanbieden van een alternatief voor de auto, draagt het openbaar vervoer bij aan een leefbare gemeente waar iedereen meetelt en meedoet (de intrinsieke samenleving).
De treinverbinding Harlingen-Leeuwarden en de busverbindingen naar de stations op dit traject, vormen de ruggengraat van het OV. We gaan in overleg met de provincie (concessieverlener) over toekomstig bestendig OV met het behoud van de huidige kwaliteit. Dit kan ook een vraagafhankelijk worden ingericht. Aandachtspunt vormt de OV-verbinding tussen Sint Annaparochie en Franeker.

Fiets

De fiets is belangrijk voor de bereikbaarheid van scholen, winkels en maatschappelijke voorzieningen in de kernen. Een goed fietsnetwerk draagt bovendien bij aan de recreatieve en toeristische economie en daarmee de leefbaarheid.

Waar nodig completeren we het netwerk met ontbrekende schakels. Veelal zijn verkeersveiligheidsissues hiervoor de aanleiding, zoals de kruisingen met het spoor of het conflict tussen kwetsbare fietsers en robuuste landbouwvoertuigen.

Wij ondersteunen het initiatief van de provincie voor de snelfietsroute Harlingen – Franeker – Leeuwarden. Hiermee krijgt het gebruik van de (elektrische)fiets in het dagelijks woon-werkverkeer een duidelijke boost.

Ook is er aandacht voor vervoersmiddelen van specifieke doelgroepen zoals de driewielfiets en de scootmobiel. Op voorhand worden geen grootschalige aanpassingen gedaan, maar zodra de infrastructuur wordt aangepast, wordt rekening gehouden met deze specifieke vervoersmiddelen. Het is van belang dat iedereen met elk vervoersmiddel kan deelnemen aan het verkeer.

4.4 Leefbaarheidsopgaven

We zetten in op leefbare dorpen met verblijfskwaliteit. Daarbij hoort primair een ander tempo van verplaatsen (lopen en fietsen), waarbij de kwaliteiten daadwerkelijk kan worden ervaren. Door de juiste materialisering en straatmeubilair toe te passen, ondersteunen we het gewenste straatbeeld. De kwaliteit van de openbare ruimte is daarbij van groot belang.

Buiten de kom zorgt een netwerk van recreatieve verbindingen (fietsen en varen) voor een samenhangend geheel. Dit betekent dat we smalle recreatieve betonpaden door de (wei)landen qua onderhoudsstatus gaan verbeteren en in die combinatie willen inzetten op een mogelijke verbreding wanneer de huidige breedte onvoldoende is.

Bij toeristische ontwikkellocaties zoals het Planetarium en de beoogde ontwikkeling bij Zwarte Haan houden we ook rekening met de autobereikbaarheid met voldoende parkeervoorzieningen (op afstand) om de overlast voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken.

4.5 Duurzaamheidsopgaven

Waadhoeke gaat aan duurzame mobiliteit werken door duurzame voertuigen (bijvoorbeeld elektrische auto's) te faciliteren en het fietsgebruik te stimuleren. Daarmee verhogen we de kwaliteit van de leefomgeving en verminderen we de schade aan natuur, landschap en milieu.

Faciliteren laadbehoefte

In het kader van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur trekt de gemeente op met de provincie. Gekozen is voor het concessiemodel. Dit biedt de gemeente regie over kwaliteit en tarieven. Er kunnen vooraf aan de periode waarin de concessie loopt specifieke afspraken worden gemaakt met de exploitant over bijvoorbeeld een bijdrage vanuit de gemeente voor plaatsing, laadtarieven en plaatsingscriteria.

De gemeente blijft daarbij verantwoordelijk voor waar de laadinfrastructuur wordt gerealiseerd. Dit betekent dat de gemeente beleid gaat opstellen voor het plaatsen van laadinfrastructuur, dat de volgende zaken regelt:

- Wanneer een laadpaal geplaatst zal worden;
- Welke ruimtelijke criteria er gehanteerd worden.

Faciliteiten nieuwe vervoersconcepten

De gemeente stimuleert initiatieven van marktpartijen die deelvoertuigen zoals deelauto's of deelscooters aanbieden. In dit kader verwelkomen we het initiatief van de provincie Fryslân om station Franeker en station Dronryp te voorzien van deelfietsen. De gemeente houdt met regelgeving wel de controle, om wildgroei te voorkomen.

Stimuleren van het fietsgebruik.

De fiets is een duurzaam en gezond vervoermiddel. Door de opkomst van de e-bike en de speed pedelec verandert het gebruik van het fietsnetwerk. Mensen gebruiken deze vormen van de elektrische fiets steeds vaker en voor steeds langere afstanden, waardoor het gebruik van het fietsnetwerk toeneemt. Door de toename van de snelheidsverschillen op het fietspad is voldoende verhardingsbreedte nodig om elkaar te passeren. Een goed fietsnetwerk is belangrijk om veilig te kunnen fietsen.

5

5. Hoe willen we dat bereiken?

5.1 Afwegingskader

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

Waar zetten we op in?

Zoals aangegeven kunnen we niet alle wensen en knelpunten in één keer oplossen. Om te komen tot de benodigde maatregelen is daarom een stroomschema toegepast. Dit schema is weergegeven in figuur 5.1.
In dit schema komen knelpunten en wensen vanuit vier verschillende stromen. Dit betreft de voorgestelde wegencategorisering in het kader van Duurzaam Veilig, de risicoanalyse & ongevalsdata, de knelpunten & wensen vanuit de inwoners & belangengroepen en de beleidswensen uit de mobiliteitsvisie zoals beschreven in hoofdstuk 4.

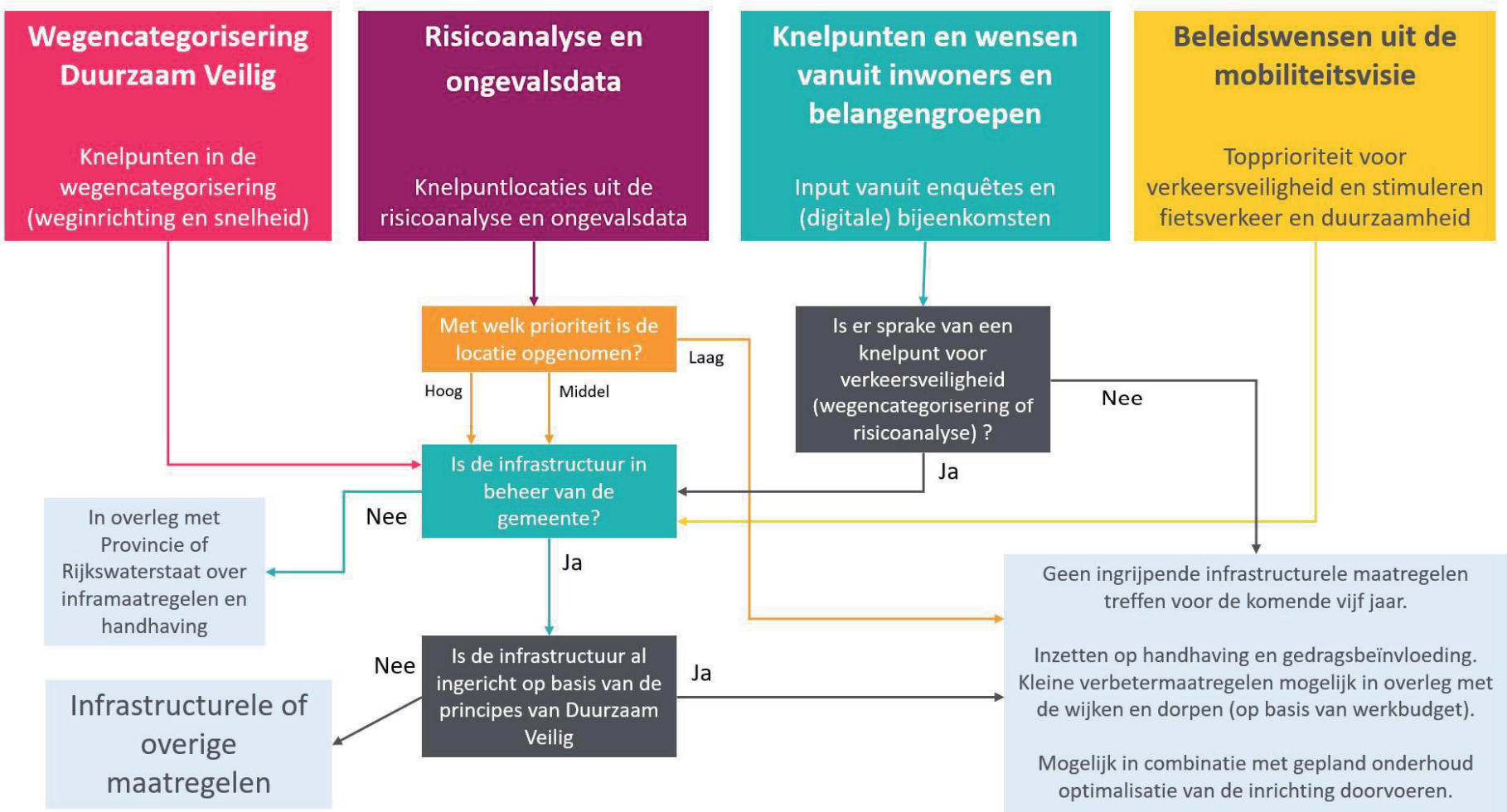
Uit het participatietraject is naar voren gekomen dat verkeersveiligheid de hoogste prioriteit moet krijgen binnen de mobiliteitsvisie. Daarom is er bij de knelpunten en wensen vanuit de inwoners eerst gekeken of er sprake is van een knelpunt op het gebied van verkeersveiligheid. Is dat het geval, dan wordt het knelpunt of de wens verder meegenomen voor de concrete infrastructurele maatregelen voor de komende vijf jaar.

Overleg met andere wegbeheerders

Een deel van de knelpunten heeft betrekking op wegen van de provincie. Dit betreft onder andere de N393 en de N384 die een groot deel van de noordelijke dorpen ontsluiten. Voor de wegen in beheer van de provincie kunnen we in deze mobiliteitsvisie geen concrete maatregelen voorstellen. Daarvoor gaan we in overleg met de provincie om de knelpunten verder op te pakken. Hierbij gaat het met name om het terugdringen van de rijsnelheid binnen de bebouwde kommen en het realiseren van verkeersveilige oversteekvoorzieningen van provinciale wegen.

In bijlage D is een overzicht opgenomen van de meest aangedragen wensen en knelpunten. Daarbij is aangegeven op welke wijze met deze knelpunten en wensen is omgegaan in voorliggende mobiliteitsvisie.

Daar waar geen concrete maatregelen zijn opgenomen (ingrijpende infrastructurele maatregelen) wordt ingezet op handhaving en kan in overleg met dorpsbelangen of wijkverenigingen gekeken worden of de situatie met kleine maatregelen verbeterd kan worden. Hier is in paragraaf 5.10 nader op ingegaan. Daarnaast wordt in het kader van gepland groot onderhoud nader gekeken naar knelpunten en wensen voor de betreffende locaties. In dat geval kunnen wensen mogelijk met beperkte meerkosten worden meegenomen.



Figuur 5.1 Stroomschema maatregelen

5.2 Infrastructurele maatregelen verkeersveiligheid

Uit het participatietraject is naar voren gekomen dat verkeersveiligheid de hoogste prioriteit verdient binnen de mobiliteitsvisie. Om dit te bewerkstelligen is een aantal infrastructurele maatregelen nodig.

Een uniforme en herkenbare wegencategorisering

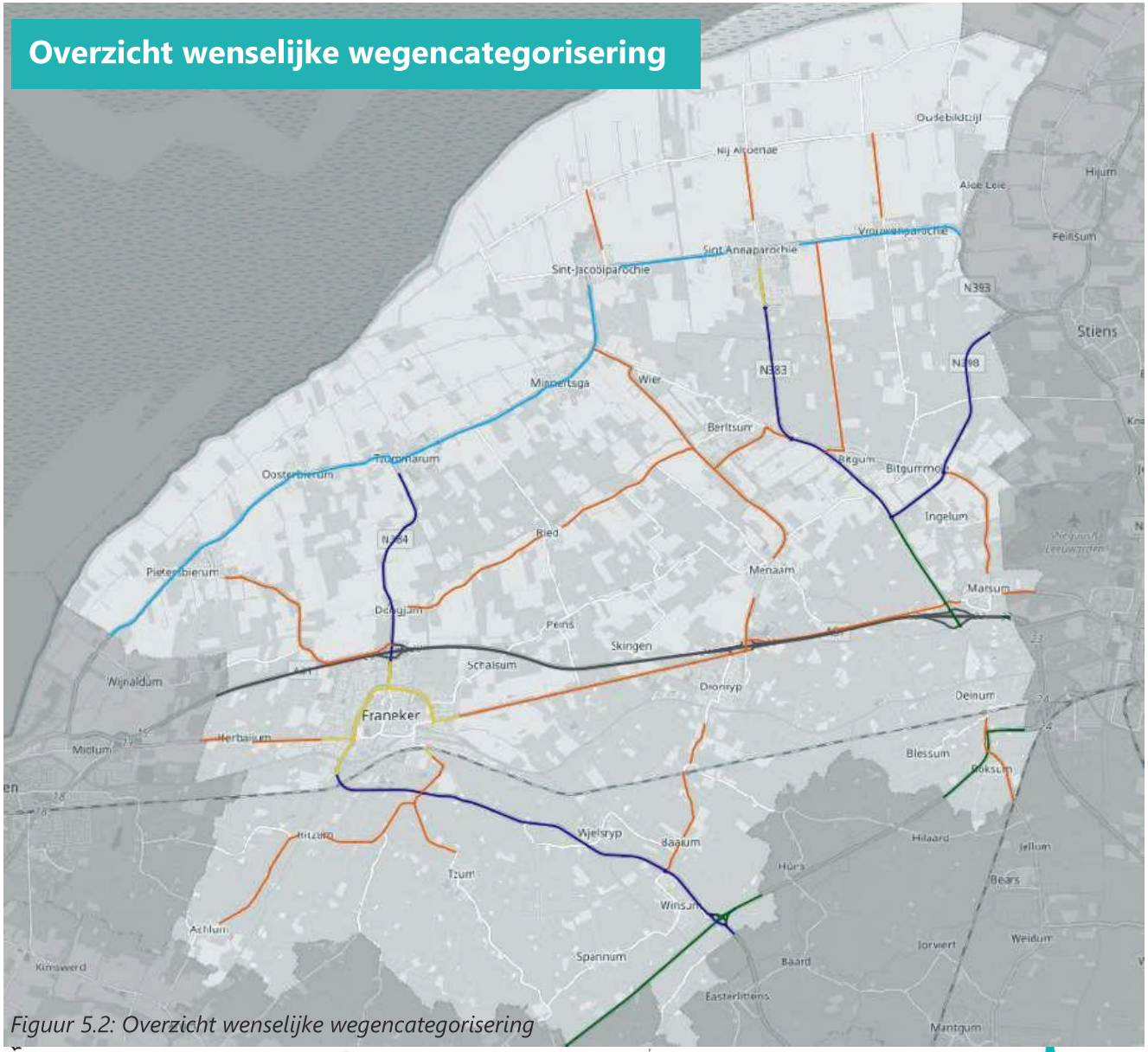
Zoals in de visie ook al verwoord streven we naar een uniforme weginrichting conform de principes van Duurzaam Veilig. Figuur 5.2 geeft de wenselijke wegencategorisering binnen de gemeente Waadhoeke aan. Naast de gemeentelijke wegen zijn daarin ook de wegen van het Rijk en de provincie opgenomen.

In de basis worden alle gemeentelijke wegen buiten de bebouwde kom gecategoriseerd als erftoegangsweg. In beginsel geldt voor deze wegen een maximumsnelheid van 60 km/h. Daar waar het kan, is het mogelijk om de huidige maximumsnelheid van 80 km/h te handhaven. De belangrijkste voorwaarde hiervoor is de aanwezigheid van vrijliggende fietsvoorzieningen, weinig tot geen erfaansluitingen en voldoende vrije ruimte. Voor wegen binnen de kom wordt, zeker in combinatie met fietsers op de rijbaan, ingezet op het afwaarderen naar 30 km/h. Indien al wel sprake is van vrijliggende fietsvoorzieningen binnen de kom wordt in een aantal gevallen nog wel gekozen voor een afwaardering naar 30 km/h om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren.

Bij het bepalen van de maatregelen is de volgende prioriteitsvolgorde aangehouden:
1: Wegvakken 80 km/h met fietsers op de rijbaan afwaarderen inclusief het aanpassen belangrijke oversteekvoorzieningen;
2: Wegvakken 50 km/h met fietsers op de rijbaan afwaarderen;
3: Overige optimalisatie in het kader van de wegencategorisering.

Om te komen tot een uniforme weginrichting wordt de combinatie gezocht met gepland onderhoud. In het kader van de verkeersveiligheid is het echter van belang een aantal wegen met voorrang aan te passen. Het gaat hierbij om wegen waarbij sprake is van menging van verkeer en een maximumsnelheid van 80 km/h (buiten de bebouwde kom) en 50 km/h (binnen de bebouwde kom).

Overzicht wenselijke wegencategorisering



Figuur 5.2: Overzicht wenselijke wegencategorisering

Wenselijke wegencategorisering

Rijkswegen
Stroomweg A31

Provinciale wegen
Stroomweg
Gebiedsontsluitingsweg
Erftoegangsweg

Gemeentelijke wegen

Binnen de bebouwde kom
Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom
50 km/h

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

Buiten de bebouwde kom
Erftoegangsweg I
60 km/h met mogelijk vrijliggende fietsvoorzieningen
80 km/h nog mogelijk tot definitieve herinrichting bij onderhoud

Erftoegangsweg II Overige wegen erftoegangswegen
(60 km/h)

Maatregelen 80 km/h met fietsers op de rijbaan

Op een aantal wegvakken binnen Waadhoeke is sprake van een maximumsnelheid van 80 km/h waar fietsers geen vrijliggende fietsvoorzieningen hebben. Dit betreffen de wegdelen:

- Getswerderdyk (parallel langs de A31 tot aan het vrijliggend fietspad), inclusief aanpassen fietsoversteek fietstunnel
- Hitzumerweg (Miedum – Hitzum)
- Franekerweg – Schalsumerweg (tussen Peins en Franeker)

Bovengenoemde wegvakken dienen op korte termijn afgewaardeerd te worden naar 60 km/h. Handhaven van 80 km/h in combinatie met fietsers op de rijbaan is vanuit verkeersveiligheidsoogpunt onwenselijk.

Getswerderdyk (maatregel V1)

Voor de Getswerderdyk is op korte termijn groot onderhoud gepland en aanpassing van de weg in het kader van het project Waddenglas. In het kader van de Duurzaamheidsagenda wordt op dit moment ook nog nagedacht over een andere invulling van de gronden in dit gebied. In ieder geval is het nodig om de Getswerderdyk opnieuw in te richten en daarbij af te waarderen naar een maximumsnelheid van 60 km/h. Daarbij is het een optie om op termijn langs de Getswerderdyk een vrijliggend fietspad te realiseren op het wegdeel tussen het reeds aanwezige fietspad bij de fietstunnel en de N384. Voor deze route is een goed alternatief in vorm van de Sexbierumerweg aanwezig voor het fietsverkeer. In beginsel is met 60 km/h menging van verkeer mogelijk. Het betreft echter een route met een circa 2.300 tot 2.500 mvt per etmaal met een belangrijke functie voor vrachtverkeer en landbouwverkeer. Daarnaast is het noodzakelijk om twee oversteeklocaties op de Getswerderdyk verkeersveilig in te richten en de snelheid van het verkeer ter hoogte van deze locaties te remmen. Dit betreft de fietsoversteek ter hoogte van de fietstunnel onder de A31 en de oversteek nabij de Foarryp.

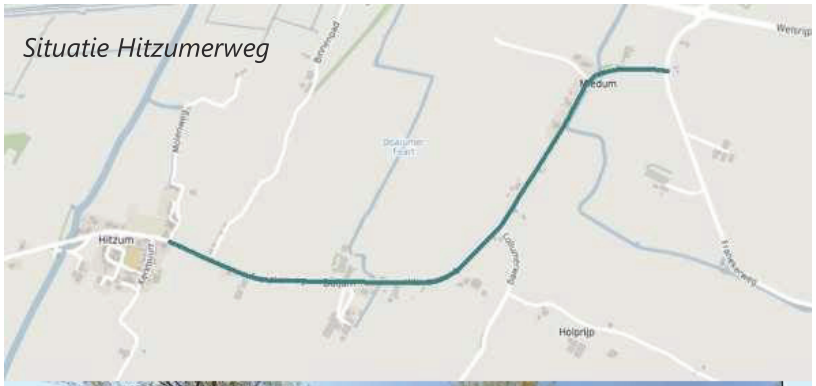
Situatie Getswerderdyk

Hitzumerweg (maatregel V2)

De Hitzumerweg dient afgewaardeerd te worden naar 60 km/h. Daarbij is het nodig om de aanwezige belijning aan te passen en snelheidsremmende maatregelen te treffen. Daarnaast is het nodig om de fietsoversteek op de aansluiting Hitzumerweg-Tzummerweg verkeersveilig en te richten, evenals de aansluiting met de Lollumerweg.

Langs deze route is geen noodzaak voor een vrijliggende fietsverbinding, omdat er voor de belangrijkste fietsroute richting Franeker een alternatieve route aanwezig is in de vorm van het Binnenpad. Daarnaast is het wenselijk twee korte wegdelen binnen Hitzum die nu nog een maximumsnelheid kennen van 50 km/h af te waarderen naar 30 km/h. Voor de uniformiteit van de gehele route richting Achlum is het daarnaast ook wenselijk om de belijning op het wegdeel tussen Hitzum en Achlum aan te passen en ook dit wegdeel af te waarderen naar 60 km/h.

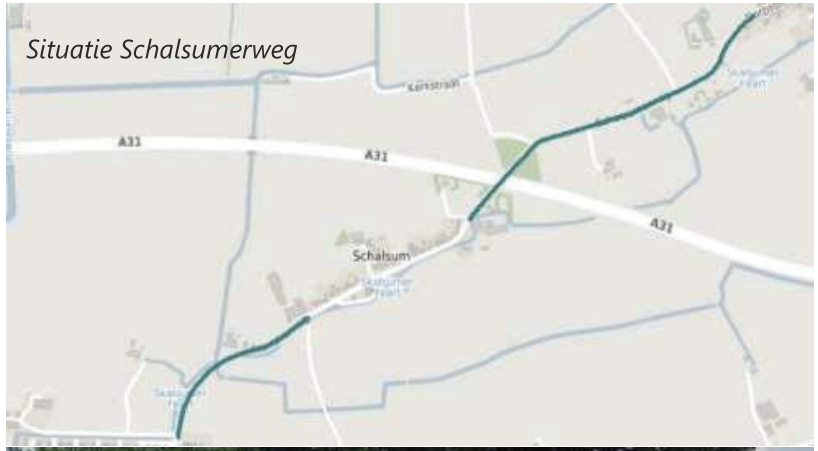
Situatie Hitzumerweg



FRANEKERWEG-SCHALSUMERWEG (MAATREGEL V3)

Deze wegdelen dienen afgewaardeerd te worden naar 60 km/h. Daarbij zijn met name tussen Franeker en Schalsum infrastructurele aanpassingen nodig. Dit in de vorm van het aanpassen van de belijning van de weg. Nu is er nog een as-markering aanwezig die niet past bij een weginrichting van een erftoegangsweg met een maximum snelheid van 60 km/h.

Situatie Schalsumerweg



Oversteekvoorzieningen

Beltsum Koekoeksleane – Hemmemawei – Bitgumerdyk (maatregel V4)

Een belangrijke oversteekvoorziening nabij Berltsum bevindt zich bij de ingang van het dorp. Op de Koekoeksleane geldt ter hoogte van de oversteek een maximumsnelheid van 80 km/h. Datzelfde geldt voor de oversteek naar de Hemmemawei. Het is voor de verkeersveiligheid wenselijk om dit wegdeel de komende periode af te waarderen tot 60 km/h en het de snelheid van het autoverkeer af te remmen en de oversteek beter zichtbaar te maken.

Franeker Leeuwarderweg t.h.v. Schalsumerplan (maatregel V13)

Ter hoogte van het Schalsumerplan is op dit moment sprake van een onduidelijke oversteek zonder voorzieningen. De rijsnelheid van het autoverkeer op de Leeuwarderweg is hier hoog en de afgelopen periode heeft er een ongeval plaatsgevonden met dodelijke afloop. Het is wenselijk om de komgrens te verleggen en de maximumsnelheid op dit wegdeel ter hoogte van de oversteek terug te brengen naar 50 km/h en de oversteeklocatie te accentueren. De uitwerking kan gecombineerd worden met de verdere uitwerking van de snelfietsroute tussen Leeuwarden en Franeker waarbij het wenselijk is het fietspad langs de Swanenburg de Veijestraat verder door te trekken. Daarnaast speelt nog de herontwikkeling van de watertoren en de wens om een sterkere verbinding tussen de woonwijken aan de noord- en zuidzijde van de Leeuwarderweg te creëren.

Maatregelen 50 km/h met fietsers op de rijbaan

Sint Jacobiparochie (Maatregel V5)

Voor de Kadal en een deel van de N393 is nog sprake van fietsverkeer op de rijbaan in combinatie met een maximumsnelheid van 50 km/h. Ook voor deze locatie wordt een afwaardering tot 30 km/h voorgesteld. Daarbij dienen ook de voorrangssituaties te worden aangepast tot gelijkwaardige kruispunten waarbij rechts voorrang heeft.

Vrouwenparochie (Maatregel V6)

Ook voor de Attesweg in Vrouwenparochie is een verlaging van de maximumsnelheid nodig. De mogelijkheden voor een vrijliggende fietsstructuur zijn hier beperkt. Daarom wordt voorgesteld om de maximumsnelheid op de Attesweg te beperken tot 30 km/h zoals ook in de rest van het dorp van toepassing is. Aandachtspunt is om samen met de provincie het knelpunt van fietsers op de rotonde verder uit te werken.

Dronryp (Maatregel V7)

Binnen de bebouwde kom van Dronryp is onlangs de nieuwe brug gerealiseerd. Rondom de brug is de maximumsnelheid reeds teruggebracht naar 30 km/h. De overige route door Dronryp kent nog een maximumsnelheid van 50 km/h. Voorgesteld wordt om ook deze route af te waarderen naar 30 km/h, omdat ook hier onvoldoende ruimte is voor het realiseren van vrijliggende fietsvoorzieningen. Bij de herinrichting dienen ook de voorrangssituaties te worden aangepast tot gelijkwaardige kruispunten waarbij rechts voorrang heeft.

Achlum (Maatregel V8)

Een deel van de bebouwde kom binnen Achlum aan de zuidzijde is nog 50 km/h in combinatie met fietsers op de rijbaan. Voorgesteld wordt om alle wegen binnen de bebouwde kom af te waarderen naar 30 km/h en bij de komgrens van Achlum aan de noordwestzijde bij De Jister (ter hoogte van het fietspad langs de Achlumer Feart) een snelheidsremmende maatregel te realiseren.

Franeker woonwijken ten westen van centrum (Maatregel V11)

Binnen Franeker geld dat voor de woonwijk ten westen van het centrum (Ypeij, Fontein en Rode Dorp) nog geen sprake is van een maximumsnelheid van 30 km/h. Dit dient nog geformaliseerd te worden door ook hier de zonebebording aan te passen. In combinatie met onderhoud van wegen wordt nog nader onderzocht of aanvullende aanpassingen aan de inrichting noodzakelijk zijn.

Herinrichting Stationsweg en stationsgebied Franeker (maatregel V12)

Op de Stationsweg in Franeker is nu nog sprake van 50 km/h met beperkte fietsvoorzieningen in de vorm van fietssuggestiestroken. De stationsomgeving wordt de komende jaren aangepast waarbij ook de Stationsweg opnieuw ingericht wordt. Daarbij wordt de route vanaf de spoorwegovergang afgewaardeerd naar 30 km/h waarbij menging van verkeer mogelijk is.

Franeker uitwerken Stadsentrees (Maatregel V13)

Franeker heeft nog een opgave om de beoogde snelfietsroute tussen Harlingen – Franeker en Leeuwarden beter te faciliteren. Deze route loopt onder andere via de Harlingerweg en de Leeuwarderweg. Daarnaast is er op korte termijn onderhoud gepland op de noordelijke invalsroute (Hertog van Saxenlaan). Voorgesteld wordt om een integrale uitwerking te maken van de optimale inrichting van de stadsentrees met daarbij het faciliteren van de voorzieningen voor de snelfietsroute. Deze maatregel betreft dus eerst een onderzoek voordat concrete aanpassingen aan de infrastructuur worden voorgesteld.

Sint Annaparochie (Maatregel V15)

Binnen Sint Annaparochie geldt op een deel van de hoofdstructuur door het dorp nog een maximumsnelheid van 50 km/h zonder de aanwezigheid van fietsvoorzieningen. Dit betreft de Van Harenstraat, Warmoesstraat, Statenweg en Stadhoudersweg. Langs deze wegvakken is in de bestaande situatie geen ruimte voor vrijliggende fietsvoorzieningen. Deze maatregelen worden de komende periode samen met inwoners en ondernemers verder uitgewerkt waarbij ook de inrichting van de centrale aansluiting in het dorp nader onderzocht dient te worden. De ruimte is hier beperkt en het is wenselijk om het huidige verblijfskarakter van het centrale dorpsplein te behouden. Deze maatregel betreft dan eerst ook een onderzoek naar de gewenste toekomstige inrichting.

Winsum (Maatregel V16)

Ook voor de Kleasterdyk in Winsum is een verlaging van de maximumsnelheid nodig of het realiseren van een vrijliggende voorziening voor fietsers en voetgangers. De mogelijkheden voor een vrijliggende fietsstructuur zijn hier beperkt. Voorgesteld wordt om de mogelijkheden voor een vrijliggende voorziening voor fietsers en voetgangers de komende periode samen met de betrokken partijen in Winsum uit te werken in een concreet plan.

Overige snelheidsremmende maatregelen

Nij Altoenae (Maatregel V9)

Aan de zuidzijde Nij Altoenae is sprake van een 30 km/h-regime op de Stadhoudersweg. Ter hoogte van het einde van het vrijliggende fietspad ligt de rijsnelheid van de auto's te hoog. Voorgesteld wordt om op deze locatie snelheidsremmende maatregelen te treffen.

Kadal t.h.v. Oude Bildtdijk (Maatregel V10)

Op de Kadal ten zuiden van de Oude Bildtdijk is het wenselijk om een snelheidsremmende voorziening te realiseren ter hoogte van de

fietsoversteek. Hier ligt de rijsnelheid van het verkeer hoog, ook al is er op deze locatie reeds sprake van een 60 km/h-regime.

Herinrichten doorgaande route Dongjum

De doorgaande provinciale weg N394 door Dongjum wordt naar verwachting in 2021 gereconstrueerd. Daarbij wordt de inrichting aangepast en worden ook de fietsvoorzieningen binnen Dongjum geoptimaliseerd. Dit project wordt door de provincie gecoördineerd omdat het een provinciale weg betreft.

Industrieterreinen

Op een aantal industriewegen binnen Waadhoeke is sprake van 50 km/h wegen in combinatie met fietsverkeer. Deze wegen hebben echter een beperkte functie voor fietsverkeer. Voorgesteld wordt om deze situaties eerst te handhaven.

Onderzoek aansluiting A31-N394 zuidzijde

Uit de participatie komt naar voren dat de zuidelijke aansluiting met de A31 een knelpunt vormt ten aanzien van verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Op dit moment is er geen sprake van een bereikbaarheidsknelpunt. Ten aanzien van het aspect verkeersveiligheid is aanpassing van deze locatie wenselijk. Hiervoor is ten noorden van de A31 een aantal jaar geleden een rotonde aangelegd. Omdat zowel de N384 als de A31 niet in beheer zijn van de gemeente Waadhoeke gaan we als gemeente nader in overleg met de partijen om een nader onderzoek op te starten naar de mogelijke aanpassingen voor deze aansluiting.

Doorkijk maatregelen lange termijn > 5 jaar

Afwaarderen noordelijk deel Rondweg Franeker

De huidige Rondweg (burgemeester J. Dijkstraweg) is grotendeels gesitueerd met een wegprofiel van 2x2 rijstroken met een maximumsnelheid van 70 km/h. Deze vormgeving stamt nog uit de tijd zonder de aanwezigheid van de A31. Op de meest belangrijke punten zijn reeds rotondes gerealiseerd waardoor het verkeer op een veilige wijze kan worden afgewikkeld en er veilige oversteekvoorzieningen voor fietsers aanwezig zijn. Daarnaast liggen er nog twee fietstunnels waardoor het verkeer ongelijkvloers de Rondweg kan passeren.
Ter hoogte van de Van Voorthuijsenweg, Bloemketerp en de Parklaan/ingang GGZ-terrein is nog sprake van aansluitingen op locaties waar 2x2 rijstroken liggen en waarbij een maximum snelheid van toepassing is van 70 km/h. Bij de Parklaan en de ingang van het GGZ-terrein betreft het ook nog een oversteeklocatie voor langzaam verkeer. Vanuit verkeersveiligheid is dit niet wenselijk.

Voorgesteld wordt om de komende periode verder te onderzoeken of op termijn de Rondweg afgewaardeerd kan worden naar 50 km/h met meer ruimte voor verblijven en fietsverkeer. De afwaardering biedt daarbij kansen om ontbrekende schakels in het fietsnetwerk te completeren en meer ruimte te bieden aan bijvoorbeeld recreatie. Belangrijk is echter wel dat de Rondweg aantrekkelijk blijft voor doorgaand verkeer. Het is niet wenselijk dat de verkeersintensiteiten op de Zuiderkade en het Oud Kaatsveld als gevolg van de afwaardering verder toenemen door een gewijzigde routekeuze van het verkeer. Aandachtspunt bij een eventuele afwaardering is wel de parkeerruimte langs de Rondweg tijdens de PC en de Agrarische Dagen (maatregel V14).

Overige herinrichting wegen buiten de bebouwde kom

Langs een aantal wegen waar nu nog sprake is van 80 km/h zijn reeds vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig. Op termijn is het ook nodig om deze wegen af te waarderen naar erftoegangswegen. Voor deze wegen wordt de inrichting gecombineerd met het geplande wegonderhoud voor de komende periode. Op het moment dat de volledige deklagen vernieuwd worden kan de combinatie gemaakt worden met de vernieuwde inrichting met het gewenste wegprofiel voor een maximumsnelheid van 60 km/h.

Gewijzigde weginrichting in combinatie met onderhoud

Voor de locaties waar groot onderhoud gepland is, wordt bekeken of de inrichting voldoet aan de principes van Duurzaam Veilig. Als dat niet het geval is, worden in combinatie met het onderhoud aanvullende maatregelen getroffen om te komen tot een Duurzaam Veilige inrichting. De meerkosten (ten opzichte van het standaardonderhoud) worden bij de nadere uitwerking opgenomen in de uitvoeringsagenda wanneer ze nog geen onderdeel uitmaken van de voorgestelde maatregelen in deze mobiliteitsvisie.

5.3 Maatregelen bereikbaarheid fietsverkeer

Op dit moment wordt samen met de provincie gewerkt aan het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. Hierin wordt ook een categorisering van het (regionale) fietsnetwerk opgenomen. Voor de gemeente Waadhoeke sluiten we hierop aan in relatie met de beoogde maatregelen in het kader van de bereikbaarheid voor het fietsverkeer. In zowel het provinciale beleid als de visie vanuit de gemeente Waadhoeke vormt het fietsverkeer een belangrijke schakel in de bereikbaarheid van onze dorpen en de stad. Daarnaast draagt het stimuleren van het fietsverkeer bij aan de duurzaamheidsopgave en de gezondheid van onze inwoners.

Vrijliggend fietspad Winsum – Hatsum (maatregel F1)

Een belangrijke ontbrekende schakel in een vrijliggende fietsstructuur betreft de verbinding van Winsum naar Hatsum. Van Hatsum naar Dronryp is reeds een vrijliggend fietspad aanwezig. Door een vrijliggend fietspad langs deze route te realiseren ontstaat (m.u.v. de bebouwde kommen) een volledige vrijliggende verbinding tussen de N384 (Winsum) en Dronryp. Daarnaast draagt een vrijliggend fietspad op deze locatie bij aan de verbinding van Winsum met het station in Dronryp. Voor de route langs de Kleasterdyk wordt de situatie nog nader uitgewerkt in overleg met de inwoners (maatregel V16).

Maatregelen snelfietsroute Harlingen-Franeker-Leeuwarden (maatregel F2)

Onderdeel om het fietsverkeer op de bovenregionale verbindingen te stimuleren is het opwaarderen van de fietsverbinding Harlingen-Franeker-Leeuwarden tot een snelfietsroute. Hiervoor wordt samen met de provincie gewekt aan het oplossen van de knelpunten zodat fietsers snel en comfortabel gebruik kunnen maken van deze fietsverbinding. Deze maatregelen worden de komende jaren verder uitgewerkt waarbij de integrale oplossing wordt gezocht met de herinrichting van de stadsentrees in Franeker (Maatregel V13).

Opwaarderen fietspad Boer-Schalsum (maatregel F3)

Het recreatieve fietspad tussen Boer en Schalsum is smal uitgevoerd. Dit wordt door gebruikers (met name de oudere fietsers) als onprettig en onveilig ervaren. Daarnaast is het fietspad niet geschikt voor bijvoorbeeld mensen met driewielfietsen of rolstoelen. In de komende periode wordt ingezet op de opwaardering van deze fietsverbinding door het huidige smalle pad te verbreden. Daarnaast is de wens om ook in de periode na vijf jaar meerdere toeristische en nieuw fietsverbindingen te realiseren.

Vrijliggend fietspad Gernierswei (maatregel F4)

Uit de inventarisatie en participatie komt de Gernierswei als belangrijke schakel naar voren waarbij sprake is van het ontbreken van een vrijliggend fietspad. In beginsel is op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom sprake van menging van verkeer. Op routes die zowel van belang zijn voor autoverkeer, landbouwverkeer als fietsverkeer worden binnen Waadhoeke onder voorwaarden vrijliggende fietsvoorzieningen voorgesteld. Rond de Gernierswei is sprake van een complex vraagstuk waarbij er naast de verbinding via de Gernierswei ook sprake is van alternatieve fietsroutes. De Gernierswei is niet optimaal ingericht en ook de alternatieve routes zijn niet optimaal. Voorgesteld wordt om samen met de omgeving (dorpsbelangen en andere stakeholders) de situatie nader uit te werken en te onderzoeken met welke maatregelen de situatie het beste aangepast kan worden waarbij zoveel mogelijk fietsers kunnen profiteren van deze aanpak. Dit betreft dus eerst een onderzoek alvorens een concrete uitwerking kan worden voorgesteld.

Vrijliggend fietspad Achlum Harlingen (Maatregel F5)

Vanuit zowel Harlingen als Achlum is de wens om een vrijliggende fietsverbinding te realiseren langs De Jister en de Ludingaweg. Hiervoor is eerst een nader onderzoek nodig om te zien in hoeverre een dergelijke voorziening ruimtelijk inpasbaar is en wat de kosten hiervan zijn.

Mogelijke verbreding recreatieve fietsverbindingen (maatregel F6)

Binnen Waadhoeke is een aantal toeristische fietsverbindingen (met name door de landerijen) uitgevoerd met smalle tegels of betonelementen. Doordat er steeds meer gebruik wordt gemaakt van deze routes en mensen ook sneller fietsen door het gebruik van e-bikes, levert dit onveilige situaties op. In combinatie met onderhoud wordt de komende periode verder ingezet op het verbeteren van de recreatieve fietsverbindingen.

Maatregelen fietsparkeren (Maatregel F7)

Op dit moment is binnen Waadhoeke geen eenduidig beeld van de fietsparkeervoorzieningen en het gebruik daarvan. Voor het fietsgebruik is het belangrijk dat de fiets ook goed geparkeerd kan worden. De komende periode wordt nader onderzoek uitgevoerd naar de stand van zaken van de fietsparkeervoorzieningen en op welke wijze dit kan worden verbeterd.

Maatregelen inventarisatie obstakels in fietsroutes (Maatregel F8)

In het verleden is al een inventarisatie gemaakt van obstakels in fietsroutes zoals paaltjes. Dit zorgt voor potentieel onveilige situaties. Voorgesteld wordt om deze inventarisatie de komende periode te actualiseren en dit samen op te pakken met de fietsersbond.

Nader onderzoek fietsers op rotondes in de voorrang

Om het fietsverkeer te bevorderen ten opzichte van het autoverkeer is het wenselijk om fietsers op termijn voorrang te geven op rotondes binnen de bebouwde kom. Belangrijk daarbij is echter wel dat rotondes fysiek worden aangepast zodat automobilisten goed zicht hebben op de fietsers. Daarnaast is het van belang om de voorrangssituatie uniform toe te

passen op alle rotondes binnen de bebouwde kom binnen de gemeente. Buiten de bebouwde kom is het vanuit verkeersveiligheidsoogpunt niet wenselijk om fietsverkeer voorrang te verlenen op rotondes. De komende periode wordt nader onderzocht of het mogelijk is fietsverkeer op rotondes binnen de bebouwde kom voorrang te geven. Hierin dient voor Franeker dan ook de combinatie gezocht te worden met de beoogde herinrichting van de bestaande Rondweg (maatregel V14).

Overige maatregelen fietsverkeer (reeds in voorbereiding)

Naast de hiervoor genoemde voorgestelde maatregelen is nog een aantal projecten in voorbereiding ten behoeve van het verbeteren van de fietsstructuur. Dit betreft:

- Toeristische fietsroute Waddenkust Buitendijks
- Ongelijkvloerse spoorkruisingen t.h.v. Wjelsryp en Deinum (2021)
- Verbeteren fietsverbinding langs kanaal t.h.v. Dronryp
- Fietstunnel bij Marssum als onderdeel van de snelfietsroute in relatie tot de capaciteitsuitbreiding van de bestaande rotondes

Doorkijk maatregelen lange termijn > 5 jaar

Naast bovengenoemde maatregelen zijn er nog aanvullende wensen voor het wegnemen van ontbrekende schakels in het fietsnetwerk. Dit betreft onder andere:

- Fietsverbinding Kiesterzijl – Industrieterrein Kie
- Inzetten op fietsverbinding Franeker – Harlingen ten zuiden van Van Harinxmakanaal
- Onderzoeken ontbrekende schakels recreatieve fietsverbindingen en opwaarderen breedte verharding recreatieve fietspaden
- Creëren directe fietsverbindingen langs Rondweg Franeker, in combinatie met afwaardering (opheffen ontbrekende schakels)
- Opwaarderen routes Franeker woonwijken naar centrum

De komende periode worden deze wensen en de kansen hiervoor nader uitgewerkt. Voor de komende vijf jaar zijn hiervoor geen concrete infrastructurele aanpassingen beoogd.

5.4 Maatregelen openbaar vervoer

Concreet blijven we als gemeente inzetten op het behoud en toekomstbestendig openbaar vervoer. Dit doen we samen met de Provincie. Uitdaging daarbij is wel om inwoners te verleiden ook meer gebruik te maken van het openbaar vervoer.

Vanuit Sexbierum/Pietersbierum is de wens naar voren gekomen om de bus niet meer door het dorp te laten rijden, maar te laten halteren op de Provincialeweg N393. Dit aspect wordt nader overlegd met de provincie en de vervoerder. Datzelfde geldt voor de mogelijkheden voor het verbeteren van de verbinding tussen Sint Annaparochie en Franeker. Deze wens is aangegeven bij de provincie (Maatregel O1).

5.5 Maatregelen bereikbaarheid landbouwverkeer

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

Wanneer het landbouwverkeer, van bijvoorbeeld loonwerkers, zich door de gemeente verplaatst, is er wel de mogelijkheid om gebruik te maken van wenselijke landbouwroutes op basis van het Kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer van de provincie Fryslân. Kanttekening daarbij is dat de route door Franeker via de Stationsweg en het Oud Kaatsveld ook is opgenomen als onderdeel van het kwaliteitsnetwerk. Hiervoor is echter een alternatieve route aanwezig in de vorm van de Rondweg.

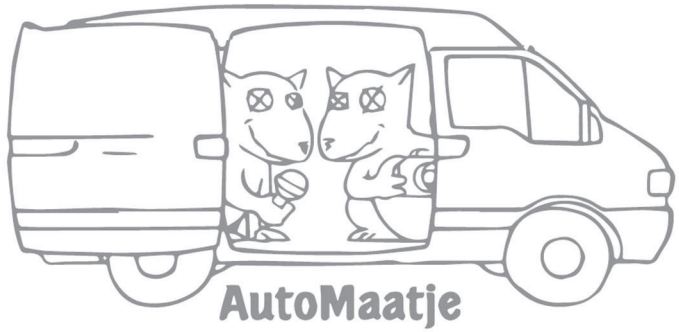
De komende periode gaan we in overleg met belangenorganisaties en loonwerkers om de wenselijke routes onder de aandacht te brengen (Maatregel L1).

Aandachtspunt voor landbouwverkeer is daarnaast dat bij gepland onderhoud en herinrichtingen beter rekening wordt gehouden met landbouwverkeer voor de dimensionering van bijvoorbeeld verhardingsbreedtes en snelheidsremmende maatregelen.

5.6 Maatregelen leefbaarheid en toegankelijkheid

Toegankelijkheid voor iedereen is belangrijk binnen Waadhoeke. We voeren de komende periode nader onderzoek hoe het is gesteld met de huidige toegankelijkheid en op welke wijze dit kan worden verbeterd. Dit doen we samen met belangengroepen en partijen zoals Ongehinderd. We starten met de centrumgebieden van Sint Annaparochie en Franeker (Maatregel T1). Dit bouwen we vervolgens uit naar de andere dorpen als onderdeel van het brede overleg over de knelpunten. Belangrijk is ook bij nieuwe projecten voor fysieke wegaanpassingen, dat vroegtijdig wordt gekeken naar de toegankelijkheid voor iedereen.

Binnen Waadhoeke is ook het initiatief AutoMaatje actief. Met AutoMaatje vervoeren vrijwilligers hun minder mobiele plaatsgenoten tegen een geringe onkostenvergoeding. Gedachte is om mensen zo lang mogelijk mobiel houden en laten deelnemen aan het sociaal maatschappelijk verkeer. Het initiatief is opgezet door de ANWB en wordt lokaal georganiseerd vanuit de Skûle. Dit blijven we als gemeente faciliteren. Als er vanuit bepaalde wijken of dorpen sprake is van veel vraag naar deze service kan worden overwogen om hiervoor bijvoorbeeld elektrische deelauto's in te zetten.



5.7 Maatregelen duurzaamheid

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

- Stimuleren alternatieve en gezonde vervoerswijzen fiets en openbaar vervoer (overlap met andere thema's).
- Faciliteren van innovatieve deelmobiliteitsconcepten vanuit de markt.
- Faciliteren van de benodigde laadinfrastructuur in de openbare ruimte. Daarbij wordt elektrificatie en het gebruik van de reeds aanwezige laadpalen beschouwd en wordt aanvullende laadinfrastructuur gefaciliteerd. Belangrijk daarbij is dat niet alleen maar op basis van een willekeurige vraag een laadpaal wordt geplaatst in de openbare ruimte. De komende periode wordt daarvoor een strategische aanpak voor het plaatsen van laadpalen opgesteld. Dit is een aanbestedingstraject dat samen met de provincie Fryslân wordt ingezet (Maatregel D1).

5.8 Wandelen

Wandelroutes worden niet uitgebreid in deze visie beschouwd. Wel komt er extra aandacht voor onderhoud, ommetjes en kansen worden benut in het kader van recreatie en toerisme. Kleine knelpunten op lokaal niveau worden samen met de wijken en dorpen opgepakt als onderdeel van het lokale maatwerk als onderdeel van de overleggen tussen de gemeente en de wijken/dorpen (paragraaf 5.10).

5.9 Educatie, handhaving en gedragsbeïnvloeding

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

Uitwerking in relatie met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (Maatregel G1)

Op basis van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid wordt de komende periode verder ingezet op verkeerseducatie en gedragscampagnes voor de kwetsbare doelgroepen. Dit gebeurt binnen de gemeente op dit moment ook al en zal samen met de belangengroepen de komende periode verder worden gecontinueerd en uitgebouwd. Daarbij wordt aangesloten bij de landelijke en provinciale initiatieven.

Specifieke benadering voor scholen (Maatregel G2)

Een belangrijk aandachtspunt is de verkeersveiligheid rondom basisscholen. Landelijk gezien zijn er positieve ervaringen door kinderen van de hoogste groepen van de school zelf te laten meedenken hoe ze samen een veiligere schoolomgeving kunnen krijgen. Doordat kinderen het (onder begeleiding) zelf bedenken en ook uitvoeren heeft dit een groot effect op het gedrag van zowel ouders en kinderen. Als gemeente willen we scholen stimuleren om ook meer deze aanpak te volgen. Basis blijft om ouders en kinderen te simuleren om met de fiets en lopend naar school te komen, om het autogebruik in de nabijheid van de scholen zoveel mogelijk te beperken. Ook de buurtsportcoaches binnen Waadhoeke gaan hier de komende periode een rol in spelen. Om dit ook kracht bij te zetten wordt voorgesteld om hiervoor jaarlijks een budget voor vrij te maken zodat in vijf jaar alle scholen binnen Waadhoeke de mogelijkheid krijgen om onderdeel uit te maken van dit project.

Handhaving (Maatregel G3)

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

Positief gedrag belonen (Maatregel G4)

Niet overal kan continu gehandhaafd worden en het is belangrijk dat weggebruikers hun gedrag blijvend veranderen en zich aan de snelheid houden. Als gemeente willen we graag positief gedrag belonen. We stellen voor om de komende periode samen met een dorpsbelang of een wijkvereniging een pilot uit te voeren waarbij we kijken of we positief gedrag kunnen belonen en weggebruikers op die manier kunnen stimuleren zich beter aan de regels te houden. Voorgesteld wordt om te starten bij de situatie rond de Oude Bildtdijken (Maatregel G4).

5.10 Lokaal maatwerk binnen wijken en dorpen

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

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

Daaraan gekoppeld worden de komende vijf jaar actief met de verschillende dorpsbelangen en wijkverenigingen overlegd op welke wijze met kleine verbetermaatregelen de verkeerssituatie kan worden verbeterd.

5.11 Totaaloverzicht van de maatregelen

In de volgende tabel is een voorlopig totaaloverzicht van de maatregelen opgenomen op basis van deze ontwerpvisie. Bij de maatregelen is onderscheid te maken in verschillende maatregelcategorieën zoals deze hiervoor ook al in de verschillende paragrafen zijn benoemd. De locatiespecifieke maatregelen zijn weergegeven in figuur 5.3. Daarin zijn dus niet de maatregelen weergegeven die voor de gehele gemeente van toepassing zijn.

Prioritering van maatregelen

In voorliggende mobiliteitsvisie is al een filtering gemaakt voor maatregelen die de komende vijf jaar uitgevoerd dienen te worden. Daarbij is middels een prioritering aangegeven voor welke onderdelen daarbij als eerste opgepakt dienen te worden. Maatregelen met nummer 1 hebben daarbij de hoogste prioriteit. Bij de nadere uitwerking worden deze maatregelen concreet in de tijd gezet waarbij ook de relatie gelegd wordt met gepland onderhoud en de beschikbaarheid van subsidieregelingen.

Voor een aantal locaties worden concrete oplossingsrichtingen voorgesteld. Voor een aantal locaties is echter ook nog een nadere uitwerking nodig om te komen tot een concrete uitwerking. Of het gaat om een concrete maatregelen en/of een nader onderzoek is weergegeven in de overzichtstabel.

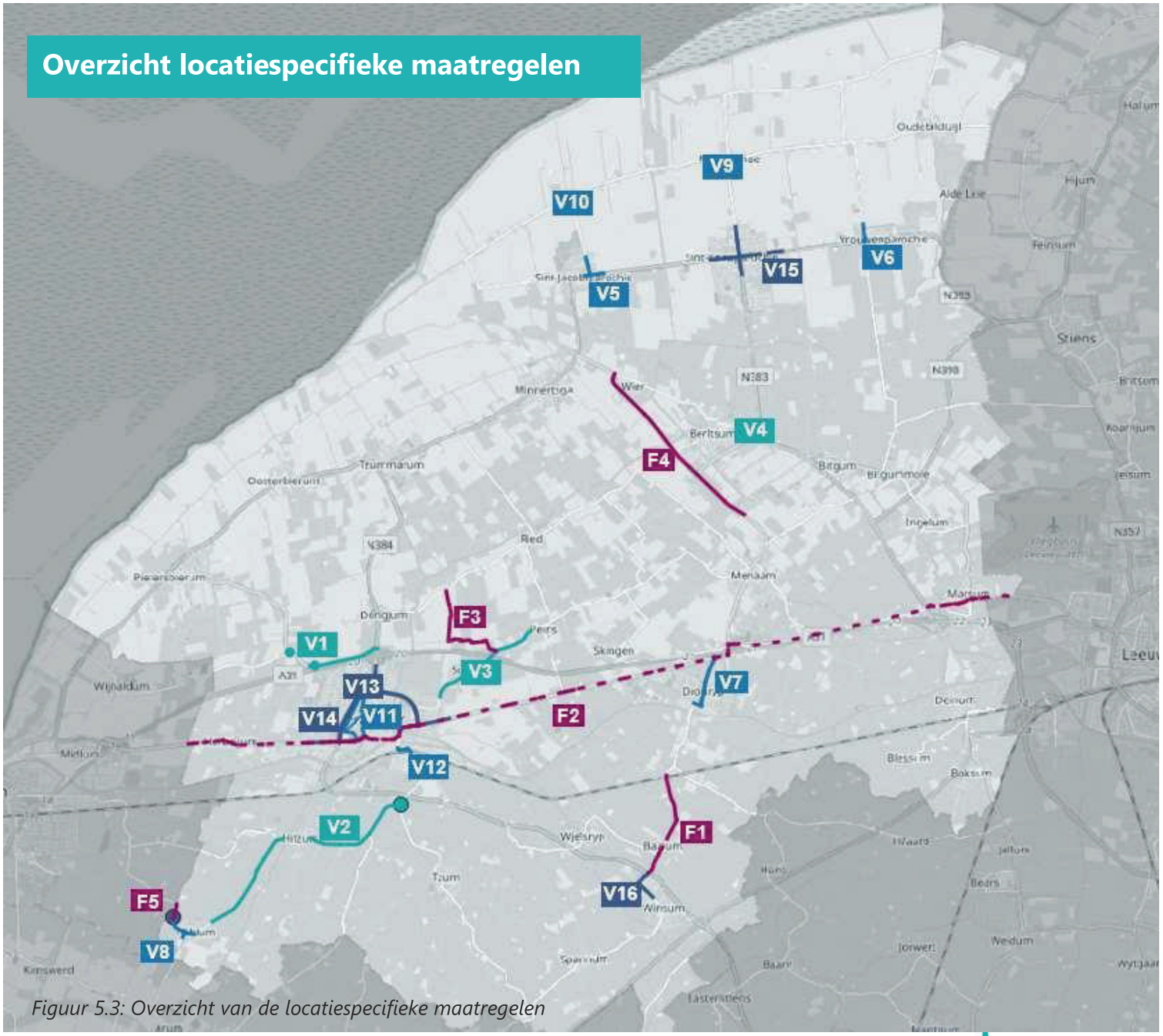
Kostenindicatie en mogelijke subsidiemaatregelen

In de maatregeltabel is een kostenindicatie opgenomen van de verschillende maatregelen. Deze bedragen dienen slechts als indicatie en zijn weergegeven zonder eventuele subsidies en/of cofinanciering van de provincie.

Maatregelen die in het kader van verkeersveiligheid worden getroffen of dienen voor de verbetering van de fietsvoorzieningen komen veelal in aanmerking voor subsidies of cofinanciering vanuit de provincie.

Zo is er vanuit de provincie de Fytsimpuls regeling waarbij 50% van de subsidiabele kosten kan worden bijgedragen met een maximum van € 200.000,-. Daarnaast wordt er de komende jaren weer een nieuwe regeling verwacht voor verkeersveiligheidsmaatregelen in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Op dit moment is daar nog geen vooraankondiging voor gedaan. Bij de planning en prioritering van de maatregelen is het belangrijk om optimaal aan te sluiten bij beschikbare subsidieregelingen en beoogd onderhoud zodat hieruit een maximaal voordeel kan worden behaald. In alle gevallen blijft het echter nodig om vanuit de gemeente eigen middelen beschikbaar te stellen om voor subsidies in aanmerking te komen.

Overzicht locatiespecifieke maatregelen



Figuur 5.3: Overzicht van de locatiespecifieke maatregelen

Overzicht locatiespecifieke maatregelen

Afwaarderen wegen van 80 km/h naar 60 km/h

V1	Getswerderdyk (N384 - Sexbierum(
V2	Hitzumerweg (Miedum - Hitzum)
V3	Franekerweg (Franeker – Schalsum - Peins)
V4	Bertlsum (Koekoeksleane-Hemmemamwei)

Afwaarderen wegen van 50 km/h naar 30 km/h

V5	Sint Jacobiparochie (Kadal en deel N393)
V6	Vrouwenparochie (Attesweg)
V7	Dronryp (doorgaande route)
V8	Achlum (zuidzijde dorp)
V11	Franeker (Ypeij-Fontein en Rode Dorp)
V12	Stationsgebied Franeker (geplande herinrichting)

Overige maatregelen

V9	Nij Altoenae (snelheidsremming)
V10	Kadal nabij Oude Bildtdijk (snelheidsremming)

Nadere onderzoeken/uitwerking

V13	Onderzoek inrichting Stadsentrees Franeker
V14	Onderzoek toekomstige invulling Rondweg Franeker
V15	Onderzoek inrichting Sint Annaparochie
V16	Onderzoek uitwerking Kleasterdyk Winsum

Maatregelen fietsverkeer

F1	Winsum-Hatsum vrijliggend fietspad
F2	Snelfietsroute Harlingen-Franeker-Leeuwarden
F3	Schalsum-Boer opwaarderen fietspad

Nadere onderzoeken/uitwerking

F4	Wier-Berltsum-Menaam vervolgonderzoek voor nadere uitwerking
F5	Achlum - Harlingen onderzoek naar vrijliggende fietsvoorziening

Overige maatregelen voor de gehele gemeente of voor meerdere locaties zijn weergegeven totale tabel van de voorgestelde maatregelen

Totaaloverzicht van de voorgestelde maatregelen

Nr.	Locatie	Maatregel	Type maatregel	Opmerkingen acties	Kostenindicatie maatregelen	Prioriteit maatregel	Verkeers-veiligheid	Leef-baarheid	Bereik-baarheid	Duur-zaamheid
Maatregelen verkeersveiligheid en infrastructuur										
V1	Getswerderdyk (N384-Sexbierum)	Afwaarderen tot 60 km/h	Infrastructureel	Kosten volledige reconstructie afstemmen PM afhankelijk van situatie Waddenglas	€ 70.000,- voor snelheidsremmende maatregelen t.h.v. fietstunnel en oversteek Foarryp	1				
V2	Hitzumerweg (Miedum-Hitzum)	Afwaarderen tot 60 km/h, binnen de kom twee korte wegdelen terug naar 30 km/h	Infrastructureel	Optioneel wegdeel Hitzum – Achlum ook afwaarderen inclusief plateau bij aansluiting richting Sopsum (75.000)	€ 160.000,- (deel Miedum -Hitzum)	1				
V3	Franekerweg (Franeker-Schalsum-Peins)	Afwaarderen tot 60 km/h	Infrastructureel	Tussen Schalsum en Peins geen ingrijpende infrastructurele aanpassingen nodig	€ 15.000,-	2				
V4	Berltsum	Oversteekvoorziening Koekoeksleane – Hemmemawei – Bitgumerdyk Berltsum aanpassen	Infrastructureel	Afwaarderen deel Koekoeksleane en toepassen snelheidsremming voor oversteeklocaties	€ 50.000,-	1				
V5	Sint Jacobiparochie	Afwaardering deel Kadal en N393 Sint Jacobiparochie aar 30 km/h	Infrastructureel	Route door dorp ook meenemen (ook al is er deels sprake van vrijliggende fietsvoorzieningen)	€ 250.000,-	2				
V6	Vrouwenparochie	Afwaardering deel Attesweg Vrouwenparochie. In overleg met provincie over fietsvoorzieningen rondom rotonde	Infrastructureel	Aanpassingen hoofdroute in overleg met provincie	€ 75.000,-	2				
V7	Dronryp	Afwaardering deel Hearewei Dronryp naar 30 km/h	Infrastructureel	Kosten afhankelijk van exacte uitwerking	€ 300.000,-	3				
V8	Achlum	Afwaarderen deel binnen de bebouwde kom naar 30 km/h	Infrastructureel	Inclusief snelheidsremmer noordzijde De Jister (bij aansluiting fietspad langs Achlumer Feart)	€ 40.000,-	3				
V9	Nij Altoenae	Snelheidsremmende maatregelen oversteek fietsverkeer	Infrastructureel		€ 35.000,-	3				
V10	Kadal nabij Oude Bildtdijk	Snelheidsremmende maatregelen oversteek fietsverkeer	Infrastructureel		€ 35.000,-	3				
V11	Franeker	Aanpassen zone Ypeij-Fontein en Rode Dorp Franeker tot 30 km/h	Infrastructureel	Inclusief kleine verbetermaatregelen	€ 30.000,-	2				
V12	Franeker	Herinrichting stationsgebied en Stationsweg Franeker	Infrastructureel	Nadere uitwerking	Reeds opgenomen in project	3				
V13	Franeker	Uitwerken stadsentrees Franeker	Vervolgonderzoek voor nadere uitwerking	Uitwerking in combinatie met fietssnelweg Harlingen-Franeker-Leeuwarden. Vervolgens budget reserveren voor infrastructurele maatregelen	€ 50.000,-	1				
V14	Franeker	Uitwerken herwaarderen Rondweg en omgeving	Vervolgonderzoek voor nadere uitwerking	Uitwerking voor gehele Rondweg inclusief relatie met aansluiting GGZ en mogelijke voorrang voor fietsverkeer. Vervolgens budget reserveren voor infrastructurele maatregelen	€ 45.000,-	1				
V15	Sint Annaparochie	Afwaarderen wegen van 50 km/h naar 30 km/h	Vervolgonderzoek voor nadere uitwerking	Opgenomen bedrag alleen voor nadere uitwerking, Vervolgens budget reserveren voor infrastructurele maatregelen	€ 50.000,-	1				
V16	Winsum	Vervolgonderzoek nadere uitwerking Kleasterdyk Winsum	Vervolgonderzoek voor nadere uitwerking	Vervolgens budget reserveren voor infrastructurele maatregelen (kostenindicatie vrijliggende infrastructuur € 300.000,-	€ 30.000,-	1				
Maatregelen fietsverkeer (bereikbaarheid en verkeersveiligheid)										
F1	Winsum-Hatsum	Realiseren vrijliggend fietspad Winsum – Hatsum	Infrastructureel	Raming op basis van onderzoek Bureau Schmidt	€ 1.000.000,-	1				
F2	Fietssnelweg Harlingen-Franeker-Leeuwarden	Concrete maatregelen fietssnelweg Harlingen – Franeker – Leeuwarden	Infrastructureel	Kostenindicatie voor het oplossen van knelpunten. Een eventuele verbreding is hierin nog niet opgenomen.	€ 370.000,-	3				
F3	Schalsum-Boer	Verbreden fietspad	Infrastructureel	Inclusief verbeteren toegankelijkheid mindervaliden	€ 400.000,-	3				
F4	Wier-Berltsum-Menaam	Nader onderzoek vrijliggend fietspad Gernierswei en alternatieven	Vervolgonderzoek voor nadere uitwerking	Vervolgens budget reserveren voor infrastructurele maatregelen. Afhankelijk van exacte uitwerking.	€ 30.000,-	1				
F5	Achlum	Nader onderzoek vrijliggende fietsverbinding Achlum – Harlingen	Vervolgonderzoek voor nadere uitwerking		€ 25.000,-	2				
F6	Gehele gemeente	Benutten kansen verbreding recreatieve fietspaden in combinatie met onderhoud	Onderzoek		Ambtelijke inzet nog geen raming voor infra	2				
F7	Sint Annaparochie en Franeker	Onderzoek fietsparkeervoorzieningen in centra (Sint Annaparochie en Franeker)	Onderzoek		€ 5.000,-	2				
F8	Gehele gemeente	Onderzoek naar obstakels in fietsroutes (kans op letselschade)	Onderzoek		€ 5.000,-	2				

Nr.	Locatie	Maatregel	Type maatregel	Opmerkingen acties	Kostenindicatie maatregelen	Prioriteit maatregel	Verkeers-veiligheid	Leef-baarheid	Bereik-baarheid	Duur-zaamheid
Maatregelen openbaar vervoer										
O1	Gehele gemeente	Overleg over toekomst busverkeer en wensen vanuit de dorpen	Overleg met de provincie	Onderdeel van de wensen is bijvoorbeeld de routering van de bussen door Sexbierum – Pietersbierum	Ambtelijke inzet en mogelijke verplaatsing haltevoorziening € 10.000,-	1	✓	✓	✓	✓
Maatregelen landbouwverkeer										
L1	Gehele gemeente	Overleg met belangenorganisaties en loonwerkers over wenselijke routes	Routering en gedragsbeïnvloeding		Ambtelijke inzet en financiering uit werkbudget	1	✓	✓	✓	
Maatregelen toegankelijkheid										
T1	Sint Annaparochie en Franeker	Nader onderzoek naar toegankelijkheid centra (Sint Annaparochie en Franeker)	Onderzoek		€ 10.000,-	2		✓		
Maatregelen duurzaamheid										
D1	Gehele gemeente	Faciliteren van de benodigde laadinfrastructuur in de openbare ruimte (aanbesteding samen met provincie)	Uitwerking		Aanbesteding samen met provincie	1				✓
Maatregelen verkeerseducatie, gedragsbeïnvloeding en handhaving										
G1	Gehele gemeente	Nadere uitwerking educatieprogramma in SPV	Verkeersveiligheid en educatie		Ambtelijke inzet en financiering uit werkbudget	1	✓	✓		
G2	Gehele gemeente	Onderzoek veilige schoolomgevingen	Onderzoek	Budget voor onderzoek naar de schoolomgevingen en kleine verbetermaatregelen	€ 25.000,- per jaar	1	✓	✓		
G3	Gehele gemeente	Inzetten op locatie-specifieke handhaving samen met politie	Handhaving		Ambtelijke inzet en financiering uit werkbudget	1	✓	✓		
G4	Oude Bildtdijken	Pilot gedragsbeïnvloeding	Gedragsbeïnvloeding en handhaving	Pilot me een inzet om positief gedrag te belonen	€ 10.000,-	1	✓	✓		
Werkbudget voor locatie-specifieke (kleine) verbetermaatregelen binnen de dorpen of wijken										
W1	Gehele gemeente	Overleg en uitwerking met wijken en dorpen over verdere verbetermaatregelen		Budget algemene verbetermaatregelen	Ambtelijke inzet en werkbudget € 100.000,- per jaar	1	✓	✓	✓	✓

B

Bijlage A. GVVP's voormalige gemeenten

Het Bildt
De hoofdlijnen van het beleid van de gemeente Het Bildt zijn gevormd door het programma "Duurzaam Veilig". Achterliggende gedachte hiervan is de verkeersonveiligheid in de gemeente. In het verkeer zorgen de grote snelheids- en massaverschillen vaak voor gevaar in het verkeer. Voor de periode tot 2015 had de gemeente het doel om in te zetten op verkeersveiligheid, faciliteren van de verplaatsingsbehoefte, bijdragen aan economische en ruimtelijke ontwikkelingen, het beperken van schade aan natuur, landschap, milieu en bevorderen van kwaliteit van de leefomgeving.

In de mobiliteitsvisie van 2009 wil de voormalige gemeente Het Bildt inzetten op diverse aspecten. Voor het autoverkeer geldt dat onveilige verkeerslocaties worden aangepakt op basis van de thema's: verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en snelheid van het autoverkeer. In de mobiliteitsvisie van 2009 is concreet opgenomen welke locaties het betreft. Voor stimuleren van het fietsgebruik wordt ingezet op een goede bereikbaarheid van fietsvoorzieningen en voldoende parkeervoorzieningen. Daarnaast ligt de voorkeur bij vrijliggende fietspaden, waar de fiets zoveel mogelijk voorrang krijgt. Wat betreft het openbaar vervoer worden haltevoorzieningen toegankelijk gemaakt, waarbij de haltes een minimale lengte krijgen en hoger worden uitgevoerd. Het uitvoeren van aantrekkelijke looproutes voor voetgangers zou met name meeliften op andere ontwikkelingen binnen de gemeente. Wat betreft gedragsbeïnvloeding is permanente verkeerseducatie, een verkeersveiligheidslabel voor scholen, gedragscampagnes en inzetten op handhaving van belang in de visie van 2009.

WEGENCATEGORISERING
Voor de wegencategorisering van de gemeente Het Bildt is het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) Fryslân uit 2006 leidend geweest. Beide provinciale wegen N383 en N393 krijgen de functie gebiedsontsluitingsweg (GOW). Op alle overige wegen binnen en buiten de bebouwde kom staat de verblijfsfunctie centraal. Dit betekent binnen de bebouwde kom 30 km/u en daarbuiten 60 km/u.

Franekeradeel
Uitgangspunten voor het verkeers- en vervoerbeleid van Franekeradeel zijn het bevorderen van een goede bereikbaarheid, het verbeteren van de verkeersveiligheid en zorg dragen voor een goede leefbaarheid. Ook voor Franekeradeel is het PVVP Fryslân uit 2006 leidend geweest.

Hoofdlijnen uit het beleid zijn gericht op het programma "Duurzaam Veilig". Achterliggende gedachte is onder meer het terugbrengen van het aantal verkeersongevallen met slachtoffers. De gemeente is 80 km/u wegen gaan heroverwegen en daaraan gekoppeld was het wel of niet aanleggen van vrijliggende fietspaden. Wat betreft openbaar vervoer wordt op wegen waar de bus rijdt rekening gehouden met toegankelijkheid en doorstroming. Daarnaast moeten openbaar vervoer locaties goed bereikbaar zijn met de fiets of te voet. Voor fietsverkeer zijn

een groot aantal specifieke maatregelen opgenomen in de mobiliteitsvisie van 2007.

WEGENCATEGORISERING
Ook in de gemeente Franekeradeel is een begin gemaakt aan het "Duurzaam Veilig" maken van het wegennet. Hierbij zijn een deel van de woonwijken in de stad en een deel van de dorpen heringericht tot 30 km/u zones. In het buitengebied zijn wegen met een vrijliggend fietspad en/of wegen waarover een bus rijdt niet afgewaardeerd naar 60 km/u (ETW), maar blijven 80 km/u (GOW).

Menameradiel
Hoofdlijnen uit het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2008-2012 van de gemeente Menameradiel hebben betrekking op de bereikbaarheid en mobiliteit, leefkwaliteit, verkeersveiligheid en lopen en fietsen. Ook zijn de thema's externe veiligheid en parkeren in beperktere zin aan de orde geweest.

Vanuit het oogpunt verkeersveiligheid wordt enerzijds de focus gelegd op incidentele, lokale knelpunten en anderzijds vanuit een beleidsmatige benadering een aanpak voorgesteld. Voor het leefbaar houden van het platteland is van belang dat wordt ingezet op bereikbaarheid. De auto wordt gezien als hoofd-vervoersmiddel en bij herinrichting van het wegennet wordt gestuurd op een snelle verbinding naar het hoofdwegennet, waarmee sluipverkeer door o.a. dorpen wordt voorkomen. Ook de bus- en treinverbinding is essentieel, daarom worden voorzieningen zoals auto- en fietsparkeergelegenheden geoptimaliseerd. Voor het verbeteren van de leefkwaliteit kan het stimuleren van lopen en fietsen bijdragen. Ook speelt "Duurzaam Veilig" in de gemeente Menameradiel een rol wat betreft de verkeersveiligheid. In het GVVP van 2008 zijn een groot aantal maatregelen opgenomen.

WEGENCATEGORISERING
Vanuit de bewoners van de gemeente zijn veelvuldig verzoeken gedaan voor het verlagen van de snelheid op wegen in buitengebieden naar 60 km/u. Eén van die maatregelen die is aangegeven in het GVVP is het aanwijzen van verblijfsgebieden in het buitengebied.

Littenseradiel (vier dorpen)
In hoofdlijnen is het beleid van de gemeente Littenseradiel gericht op de thema's verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefkwaliteit, lopen en fietsen en uitvoeringsstrategie. Door het toepassen van "Duurzaam Veilig" wil de gemeente haar aandeel bijdragen bij het verminderen van het aantal verkeersongelukken met slachtoffers. Daarnaast is een goede bereikbaarheid van belang voor de leefbaarheid van het platteland. Hiervoor wordt bij de inrichting van het wegennet gestuurd naar een goede verbinding naar de stroomwegen. De gemeente wil de leefkwaliteit verbeteren door het stimuleren van lopen en fietsen, daarbij hoort ook het toegankelijk maken het openbaar vervoer netwerk.

Voor ETW's geldt de maatregel: markering verwijderen. Ter voorkoming van conflicten tussen landbouw- en fietsverkeer op ETW's (op het gebied van verkeersveiligheid), kunnen mogelijk passeerstroken worden aangebracht. Voor twee gebieden van Littenseradiel die nu onderdeel zijn van de huidige gemeente Waadhoeke zijn een aantal maatregelen opgenomen in het oude GVVP. De meeste wegen in die gebieden zijn 60 km/u en hiervoor moet de belijning worden aangepast en kruisingen worden gelijkwaardig.

WEGENCATEGORISERING
De stroomwegen en GOW's zijn in beheer bij het Rijk en de provincie. Voor ETW's geldt het 30-60 km/u regime, met uitzondering van enkele wegen waarvoor de stap te groot is. Daar wordt 80 km/u aangehouden.

Bijlage B. Eerste resultaten risicoanalyse

In deze bijlage zijn de eerste resultaten opgenomen van de risicoanalyse.
Dit aspect wordt nog verder uitgewerkt.

Risico analyse verkeersonveiligheid
Aandachtspunten infra

Concept
Maart 2021

GEMEENTE waadhoeke

Aanleiding

Het SPV 2030 geeft met de ambitie van nul verkeersslachtoffers richting aan beleid en concretiseert de gedeelde toekomstvisie in negen beleidsthema's. Deze zijn tot stand gekomen vanuit een gezamenlijke en brede verkenning van alle risico's voor verkeersveiligheid. De 9 beleidsthema's omvatten per thema de belangrijkste risico's voor verkeerveiligheid:

1. Veilige infrastructuur	**Thema in deze risico-analyse**
2. Heterogeniteit in het verkeer	**Thema in deze risico-analyse**
3. Technologische ontwikkelingen	Buiten scope gemeente
4. Kwetsbare verkeersdeelnemers	Thema in actieplan verkeersveiligheid
5. Onervaren verkeersdeelnemers	Thema in actieplan verkeersveiligheid
6. Rijden onder invloed	Thema in actieplan verkeersveiligheid
7. Snelheid in het verkeer	Thema in actieplan verkeersveiligheid
8. Afleiding in het verkeer	Thema in actieplan verkeersveiligheid
9. Verkeersovertreders	Thema in actieplan verkeersveiligheid

De gemeente Waadhoeke heeft behoefte aan een analyse van de risico's binnen de gemeente. Focus ligt hierbij op de thema's waar de gemeente beleidsmatig (makkelijk en relatief veel) invloed kan uitoefenen. Dit zijn het veilig inrichten van wegen, het geven van goede voorlichting en scholing en aansturen op effectieve handhaving (de klassieke 3 E's).

In voorliggende risico analyse ligt de focus op de veilige inrichting van wegen (thema's 1 en 2). Thema 3 valt buiten de scope van het gemeentelijke invloedsgebied. De thema's 4 t/m 9 liggen meer op het vlak van educatie, voorlichting en handhaving. Naast dat dit deels een landelijke aangelegenheid is worden deze thema's in het jaarlijkse gemeentelijke actieplan verkeersveiligheid belicht. Als bijvoorbeeld rijden onder invloed een specifiek probleem te zijn in de gemeente Waadhoeke dan kan hier in het actieplan door middel van gerichte acties, samen met de partners, op worden ingespeeld.

Doel risico analyse

De gemeente Waadhoeke werkt momenteel aan de nieuwe Mobiliteitsvisie. Deze risico analyse vormt samen met de input van belanghebbenden en bestuurlijke speerpunten input voor het uitvoeringsprogramma. Daarnaast vormt de risico analyse mogelijk een extra onderbouwing bij aanvragen voor landelijke of provinciale subsidies voor infrastructurele ingrepen.

Aanpak risico analyse

In lijn met de landelijke formats maar meer gericht op een concrete aanknopingspunten, is gekozen voor een pragmatische insteek om te komen tot een risico-analyse voor het wegennet van Waadhoeke. De basis is de gedachte achter duurzaam veilig en de wegencategorisering. Ongevallen kunnen worden voorkomen door verschillen in richting, massa en snelheid te beperken. Locaties waar dit niet of beperkt zo is zijn aangemerkt als risico locaties. Daar waar (in potentie) veel verkeer samenkomt is de conflictkans groter dan op rustige plekken. Locaties of wegvakken die onderdeel uitmaken van het netwerk van hoofdfietsroutes, landbouwroutes en waar relatief veel verkeer rijdt krijgen een hogere prioriteit.

Inventarisatie risico locaties

De volgende punten en wegvakken zijn aangemerkt als risico-locaties:

- Locatie op de hoofdstructuur (Gebiedsontsluitingswegen en 50/80 km/uur) waar wordt overgestoken door langzaam verkeer en waar nog geen (snelheidsremmende) maatregel is getroffen (bron: observatie en Google, categorisering Mobiliteitsvisie);
- Wegvak op de hoofdstructuur (Gebiedsontsluitingswegen en 50/80 km/uur) waar fietsers nog gebruik maken van de rijbaan, in plaats van vrijliggende fietsvoorziening bron: observatie en Google, categorisering Mobiliteitsvisie);
- Wegvak in een verblijfsgebied (Erftoegangsweg volgens de categorisering) waar nog een max. snelheid geldt van 50/80 km/uur, zonder vrijliggende fietsvoorziening (bron: observatie en Google, categorisering Mobiliteitsvisie);
- Bedrijventerrein (Erftoegangsweg volgens de categorisering) waar nog een max snelheid geldt van 50 km/uur (zonder vrijliggende fietsvoorziening) bron: observatie en Google, categorisering Mobiliteitsvisie);
- Wegvak in een verblijfsgebied (30/60 km/uur) waar > 10 km/uur te hard wordt gereden (zonder vrijliggende fietsvoorziening) (bron: observatie en Google, categorisering Mobiliteitsvisie, VIA-stat speed profiles);
- Locatie in een verblijfsgebied (Erftoegangsweg 30/60) waar > 10 km/uur te hard wordt gereden t.h.v. een oversteek voor fietsers (bron: observatie en Google, categorisering Mobiliteitsvisie);

Prioriteit aanpak

Voor alle geinventariseerde locaties en wegvakken met een verhoogd risico is vervolgens bepaald welke de hoogste prioriteit dienen te krijgen vanuit het risico-perspectief. Hiervoor is gekeken of de locaties zijn gelegen op:

- Het netwerk van hoofdfietsroutes (bron: Mobiliteitsvisie)
- Het netwerk van landbouwroutes (bron: Kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer, provincie Fryslan)
- Drukkere routes voor het gemotoriseerd verkeer (ontsluitingswegen en ertftoegangswegen met meer dan 2000 mvt/etmaal (Bron: telling najaar 2020 of schatting). Hiermee worden de relatief rustige landweggetjes gescheiden de routes die ene meer verbindend karakter hebben (tussen kernen)

De risico-locaties die duidelijk een conflict vormen voor fietsers op het netwerk van hoofdfietsroutes en waar veel landbouwverkeer en regulier gemotoriseerd verkeer rijdt, krijgen de hoogste prioriteit. Risico-locaties die zijn gelegen op een drukke route maar geen relatie hebben met het netwerk van hoofdfietsroutes krijgen een lagere priorteit:

- Hoofdfietsroute (oversteek of wegvak) * landbouw route * drukke route = prioriteit hoog
- Hoofdfietsroute (oversteek of wegvak) * landbouw route = prioriteit middel
- Landbouw route * drukke route = prioriteit middel
- Hoofdfietsroute (oversteek of wegvak) * drukke route = prioriteit middel
- Hoofdfietsroute (oversteek of wegvak) = prioriteit laag
- Landbouw route = prioriteit laag
- Drukke route = prioriteit laag
- Geen van bovenstaande = lagere prioriteit

Disclaimer

De gekozen aanpak schept een goed beeld van de locaties waar risico aanwezig zijn wat betreft verkeersonveiligheid. De methodiek is gebaseerd op een snelle pragmatische aanpak, ten behoeve van de Mobiliteitsvisie. Om in de toekomst nog beter inzicht te krijgen in de risico's zouden nog meer databronnen geautomatiseerd betrokken kunnen/moeten worden bij de analyse. Denk hierbij aan onderhoudstaat van wegen, exacte hoeveelheden fietsers en voetgangers, breedtes wegen, locaties bomen in bermen et cetera. Deze risico-analyse is dan ook geen eindbeeld maar een eerste stap om een beter inzicht te krijgen in verkeersonveiligheid.

Resultaat

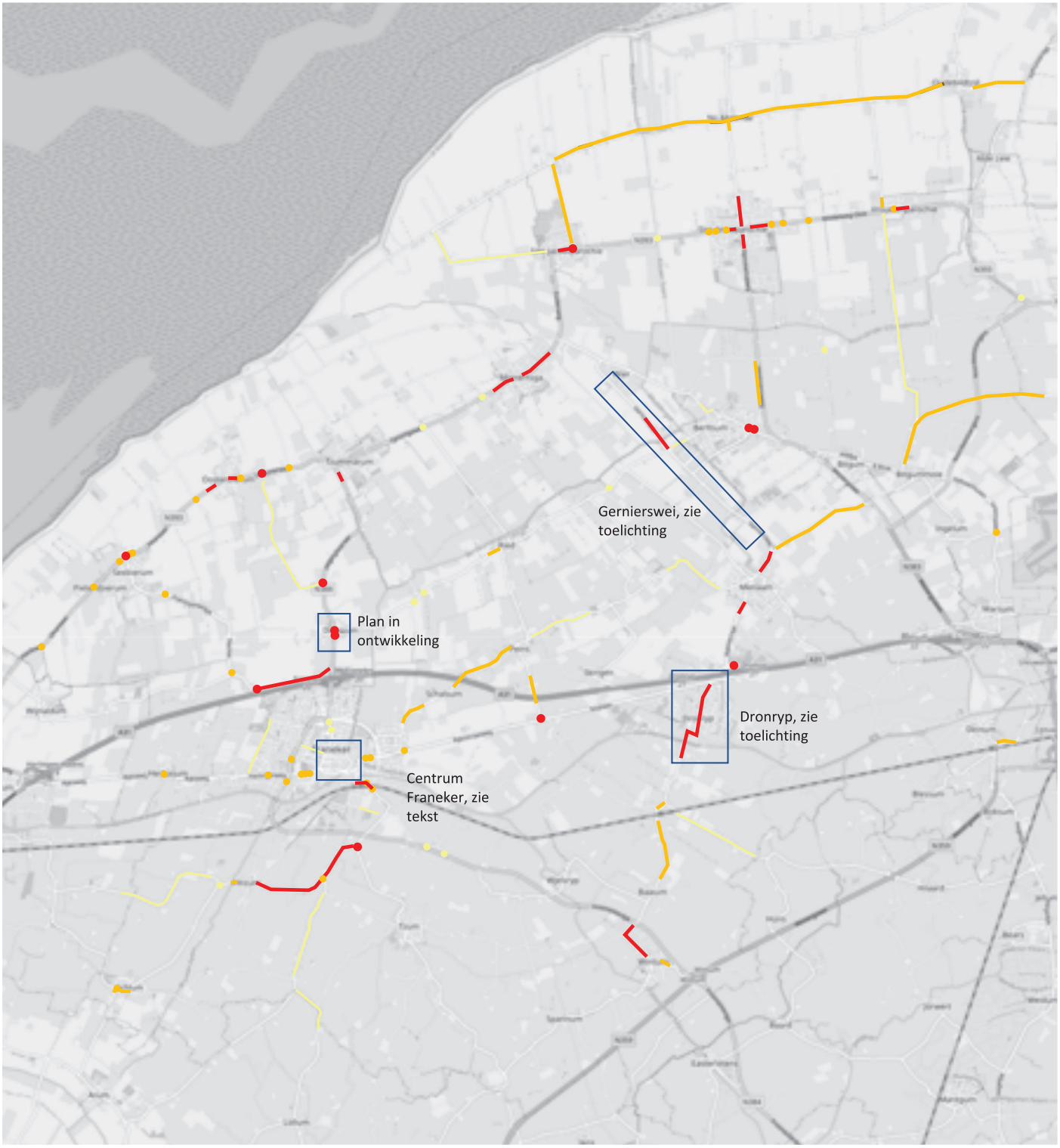
Op de kaart op de volgende pagina zijn de risico-locaties en prioritering weergegeven. De analyse is onder andere gebaseerd op snelheidsdata. Hierbij is een ondergrens gehanteerd wat betreft de overschrijding van de maximumsnelheid. Hierdoor kan het voorkomen dat van een weg slecht een kort wegvak naar boven komt uit de analyse en inventarisatie. Bij de analyse en vertaling naar de kaart op de volgende pagina is veelal breder gekeken dan alleen het wegvak dat initieel naar boven kwam uit de data.

Hoofdlijn
Uit de analyse komt een aantal typen locaties/wegvakken naar voren:
- Wegen waar een maximumsnelheid geldt van 80 of 50 km/uur en waar fietsers gebruik maken van de rijbaan. Met name de wegvakken die zijn aangemerkt als hoofdfietsroute, landbouw route en waar relatief veel verkeer rijdt hebben hierbij een hoge prioriteit. Oplossingsrichting: afwaarderen naar 60 of 30 km/uur met passende inrichting en/of het scheiden van auto- en fietsverkeer. Mogelijk tijdelijk fiets(suggestie)stroken.
- Kruispunten waar veel uitwisseling is van verkeer (fiets en auto) en waar een maximumsnelheid van 50 of 80 km/uur geldt en nog geen maatregel is genomen (snelheidsremmend of getrapt oversteken). Oplossingsrichting: Afwaarderen naar 30 of 60 en/of snelheidsremmende maatregel treffen. Mogelijk tijdelijk attentieverhogende maatregel.
- Wegvakken van 30 en 60 km/uur wegen waar veelvuldig te hard wordt gereden. Afhankelijk van intensiteit en gebruik door langzaam verkeer hebben deze wegvakken een lage of hogere prioriteit. Oplossingsrichting: Extra snelheidsremmende maatregelen en/of op korte termijn handhaving.

Uitgelicht
Een aantal locaties zijn specifiek uitgelicht:
- **Dongjum:** Hiervoor is al een plan in ontwikkeling dat XXXX wordt uitgevoerd.
- **Centrum Franeker**: De wegen in en rondom het centrum komen in deze analyse niet naar voren als heel risicovol. Dit komt omdat de snelheden van het verkeer relatief laag liggen en de wegen veelal conform de richtlijn zijn ingericht. De risico's op ernstig letsel liggen hierdoor relatief laag. De drukte en chaotische situaties zorgen echter wel voor een sterk gevoel van onveiligheid en een relatief grote kans op ongevallen de niet direct infra-gerelateerd zijn. Denk hierbij aan fout geparkeerde voertuigen, fiets-voetganger conflicten en achteruitrijdende vrachtauto's. Wat betreft infra is hier vooral het beperken van hoogteverschillen en obstakels een aandachtspunt
- **Dronryp:** De route door Dronryp is onlangs heringericht. Het dorp heeft ervoor gekozen om de maximumsnelheid op 50 km/uur te houden en de fietsers op de rijbaan. In theorie een risico. Als in de praktijk niet veel harder dan 30 wordt gereden zal het risico beperkt zijn. Monitoring is van belang.
- **Gernierswei:** PM

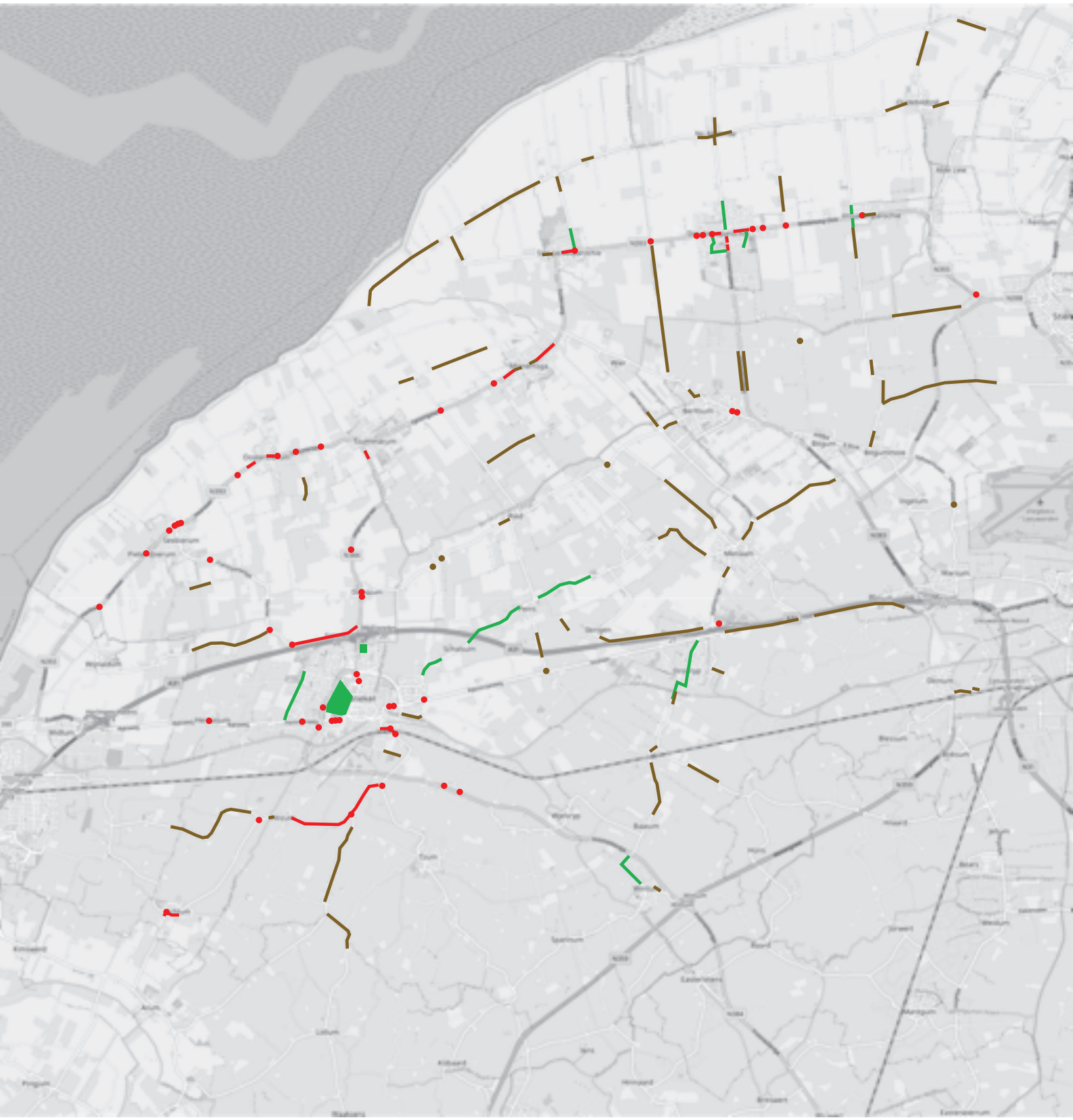
Wegbeheerder
Provincie / gemeente, PM

Locaties met verhoogd risico verkeersonveiligheid



- Risico-locaties hoogste prioriteit
- Risico-locaties middelste prioriteit
- Risico-locaties lage prioriteit (maar desalniettemin een verhoogd risico)

Bijlagen

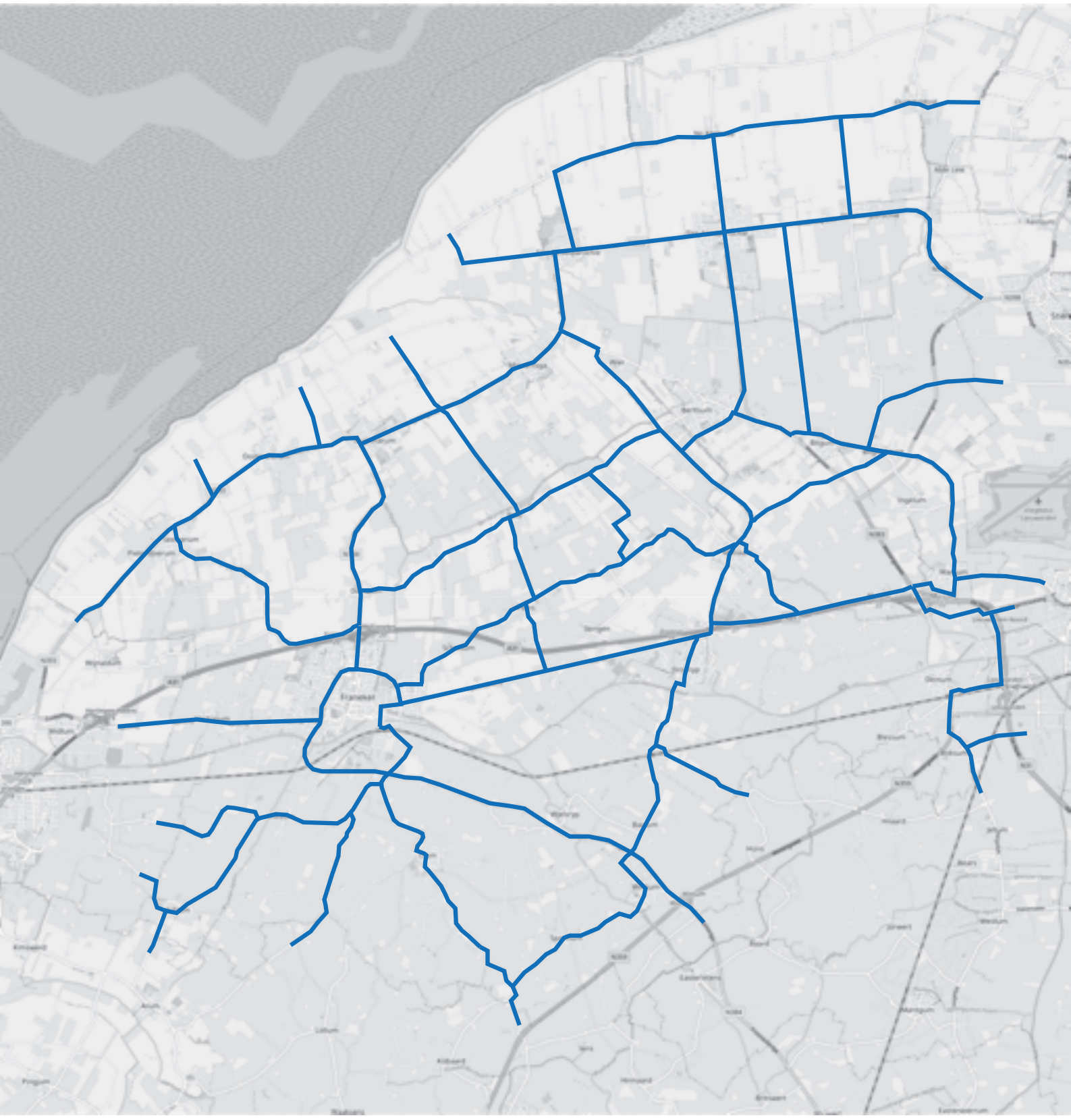


- Locatie op de hoofdstructuur (GOW, categorisering), 50/80 km/uur, oversteek langzaam verkeer zonder snelheidsbeperkende maatregelen of getrapte oversteek
- Wegvak op hoofdstructuur (GOW, categorisering), 50/80 km/uur, met fietsers op de rijbaan (zonder vrijliggende fietsvoorziening)
- Wegvak verblijfsgebied (ETW, categorisering) waar nog een max snelheid geldt van 50/80 km/uur (zonder vrijliggende fietsvoorziening)
  Verblijfsgebied bedrijventerrein (ETW, categorisering) waar nog een max snelheid geldt van 50 km/uur (zonder vrijliggende fietsvoorziening)
- Wegvak verblijfsgebied (ETW, categorisering of GOW 30/60) waar > 10 km/uur te hard wordt gereden (zonder vrijliggende fietsvoorziening)
- Locatie verblijfsgebied (ETW, categorisering of GOW 30/60) waar > 10 km/uur te hard wordt gereden (fietspad / oversteek fietsers)

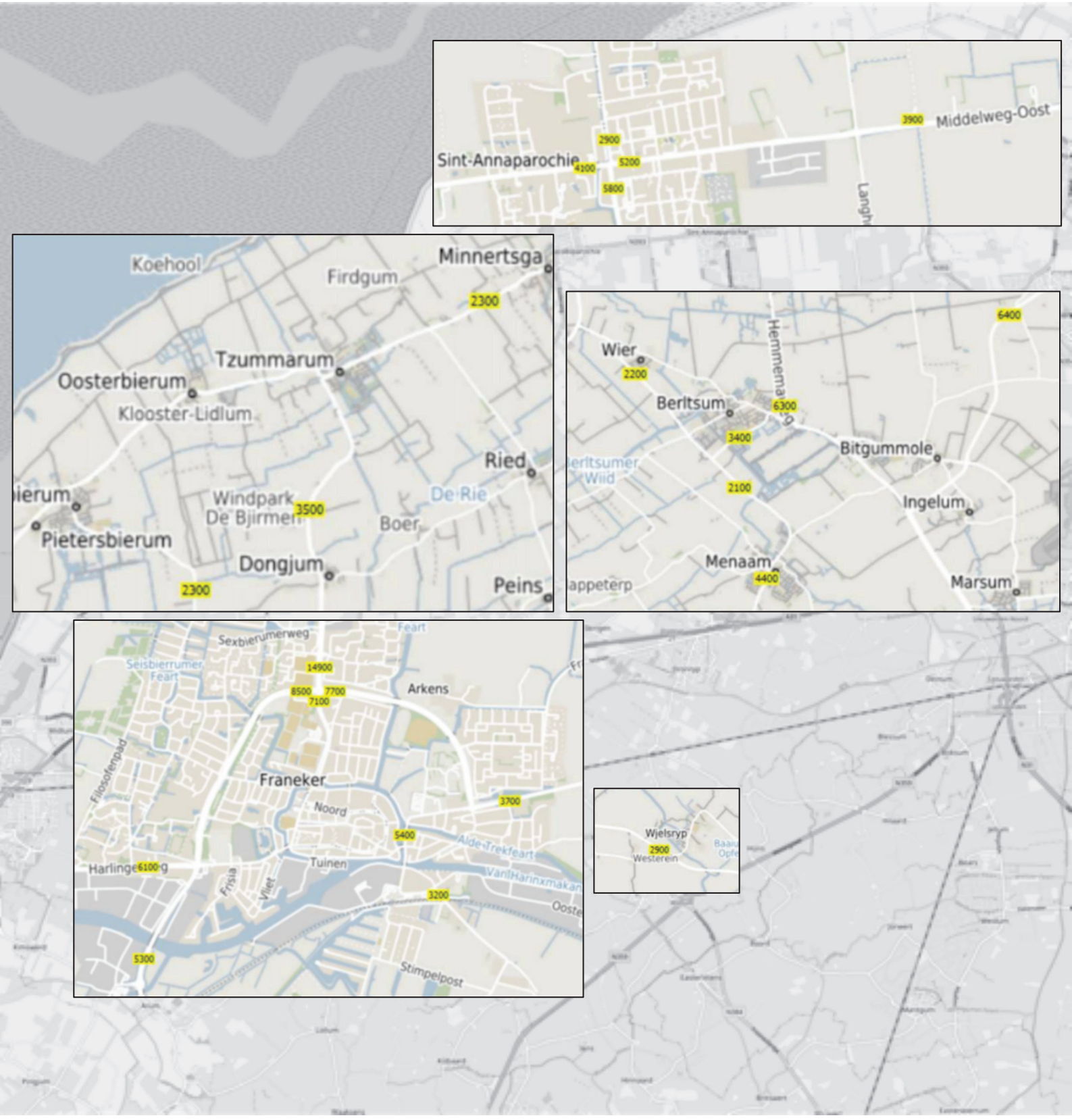
Categorisering Franekeradeel, Het Bildt, Menameradiel
(vastgesteld in GVVP's voormalige gemeenten)

Stroomweg bubeko (Rijk / Provincie)
Gebiedsontsluitingsweg bubeko (Provincie)
Gebiedsontsluitingsweg bubeko (Gemeente)
Gebiedsontsluitingsweg / traverse bibeko (Gemeente)
Onduidelijk (GOW of ETW)

Fietsnetwerk (hoofdfietsroutes concept Mobiliteitsvisie)



Routes landbouw verkeer (Kwaliteitsnetwerk landbouw verkeer, provincie Fryslan, 2013)

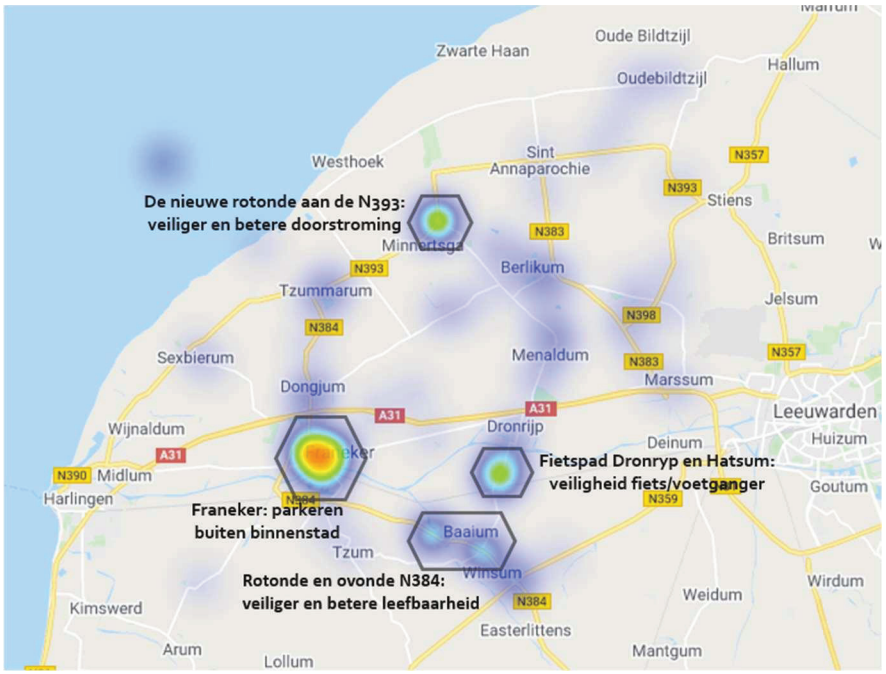


Tellingen (hoofd)wegen gemeente Waadhoeke (najaar 2020)

Bijlage C. Heatmaps

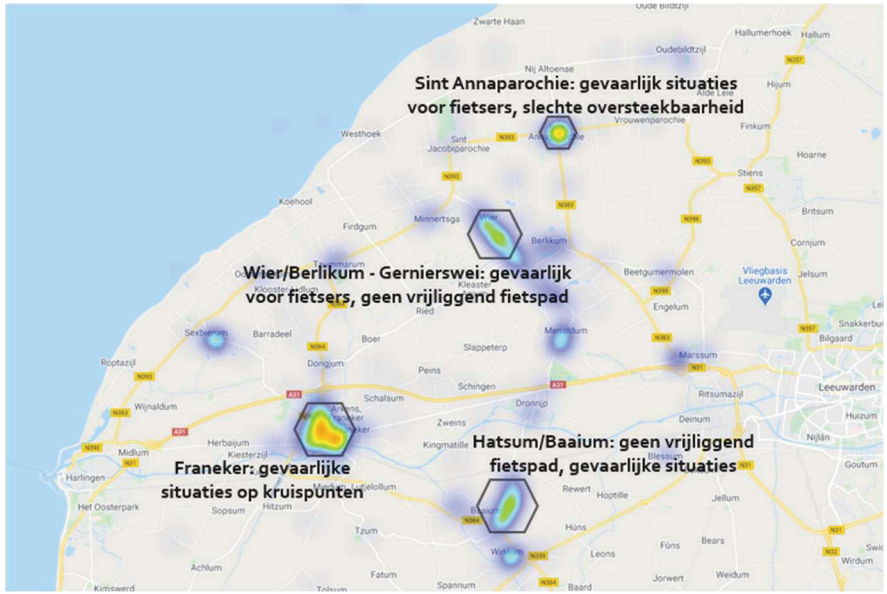
Hierna zijn de Heatmaps aangegeven als resultaten uit de enquête.

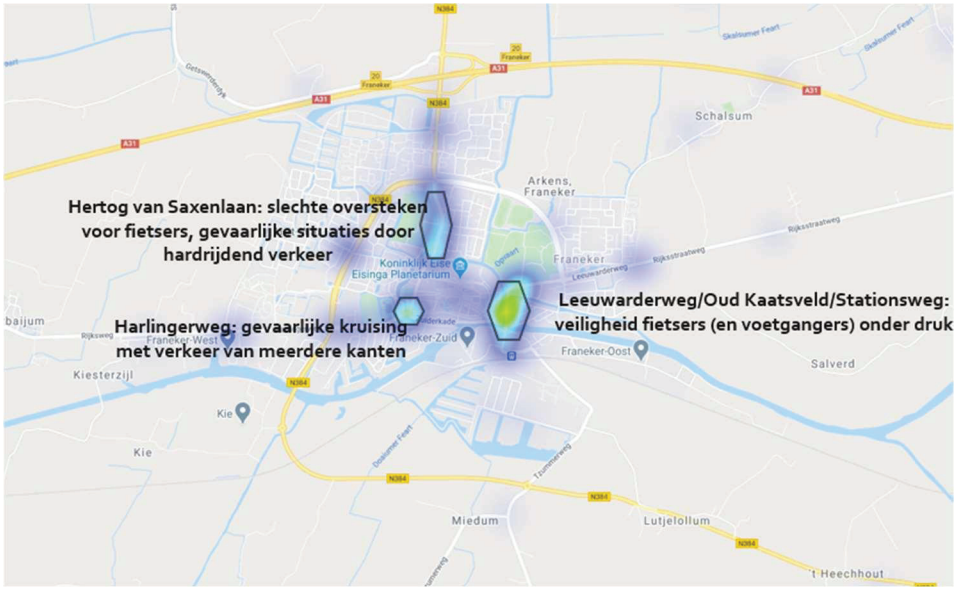
POSITIEVE PUNTEN WAADHOEKE EN FRANEKER:



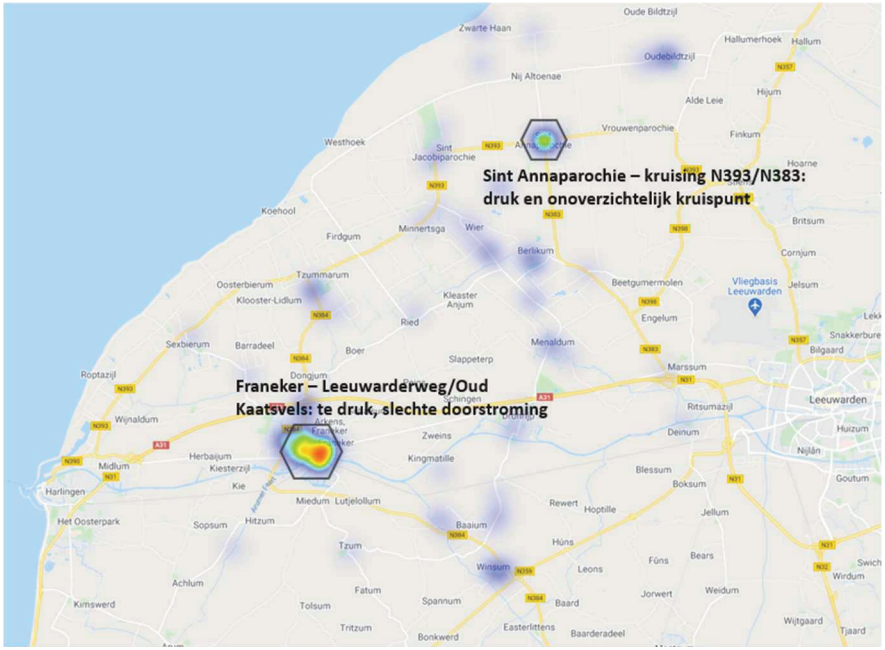
VERBETERPUNTEN VERKEERSVEILIGHEID WAADHOEKE EN FRANEKER:

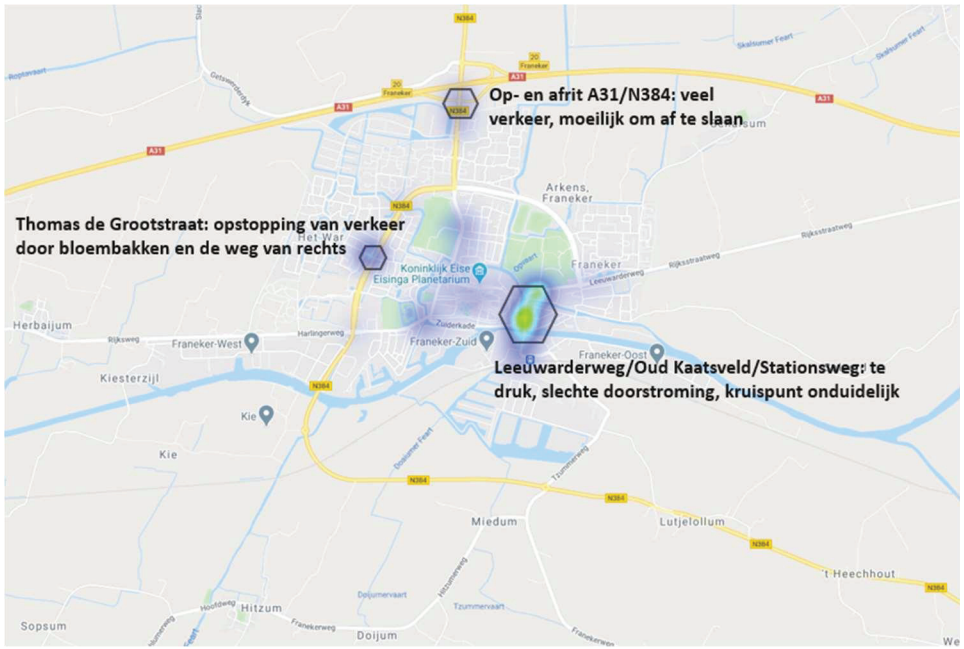
VERBETERPUNTEN FIETSVERKEER WAADHOEKE EN FRANEKER:





VERBETERPUNTEN BEREIKBAARHEID WAADHOEKE EN FRANEKER:





Bijlage D. Knelpunten- en wensenlijst

In de volgende tabellen is een samenvatting weergegeven van de belangrijkste en/of meest aangedragen knelpunten en wensen.

Daarbij is onderscheid gemaakt in de aangedragen zaken door belangengroepen en bewoners vanuit de enquête.

GEMEENTE waadhoeke

Belangengroepen

Kern	Knelpunt/Wens	Veilig-heid	Leef-baarheid	Bereik-baarheid	Duur-zaamheid	Oplossingsrichting (optioneel)	Opgenomen in risicoanalyse?	Prioriteit risicoanalyse	Maatregelen mobiliteitsvisie	Wegbeheerder
Achlum	Nieuwe ontsluiting realiseren voor vrachtverkeer.		✿	🚗		Nieuwe ontsluitingsweg	Nee	-		Gemeente
Achlum	Fietspad naar Harlingen ontbreekt.	🚲		🚗		Onderzoek naar mogelijkheden nieuwe fietsverbinding	Nee	-	Ja, onderzoek naar vrijliggend fietspad	Gemeente
Achlum	Veilige oversteek in het dorp is gewenst.	🚲				Oversteek realiseren voor langzaam verkeer	Nee	-	Afwaarderen gehele dorp naar 30 km/h	Gemeente
Baaium	Kleasterwei/Hasthemerwei: alle verkeersstromen komen samen, door hardrijders ontstaan gevaarlijke situaties.	🚲	✿			Buiten de kom vrijliggende fietsverbinding	Nee	-	Mogelijk inzetten op handhaving	Gemeente
Bitgummole	Veel sluipverkeer (en hardrijders) over It Bosk, dat eigenlijk via N383 en N393 hoort te rijden.	🚲	✿				Nee	-	Mogelijk inzetten op handhaving	Gemeente
Bitgummole	Er wordt te hard gereden op de Langestraat.	🚲	✿				Ja	2	Mogelijk inzetten op handhaving	Gemeente
Bitgummole	Groot landbouwverkeer wat door Bitgummole moet om naar het westen, zuiden en het Bildt te komen.		✿				Nee	-	In overleg met belangenorganisaties	Gemeente
Berltsum	Te hard en roekeloos rijden over Bitgumerdyk, Hofsleane en Wiersterdyk (wordt gebruikt als doorgaande route).	🚲	✿				Nee	-	Mogelijk inzetten op handhaving	Gemeente
Berltsum	Er wordt te hard gereden op de Kleasterdyk, verkeersonveilige situatie met fietsers/voetgangers.	🚲	✿				Nee	-	Mogelijk inzetten op handhaving	Gemeente
Berltsum/Wier	Bij de Gernierswei ontbreekt een fietspad.	🚲				Onderzoek naar exacte uitwerking gewenst	Ja	1	Opgenomen als project om de optimale uitwerking nader te onderzoeken	Gemeente
Dongjum	Inrijden en verlaten van dorp gebeurt met hoge snelheid.	🚲	✿			Infrastructuur aanpassen of inzetten op handhaving	Ja	1	Project in voorbereiding	Provincie
Dongjum	Fietspad vanaf Dongjumerweg is te smal.	🚲					Nee	-	Project in voorbereiding	Gemeente
Dongjum	Er wordt te hard gereden, daardoor onveilig voor fietsers/voetgangers met oversteken.	🚲	✿			Infrastructuur aanpassen of inzetten op handhaving	Ja	1	Mogelijk inzetten op handhaving	Gemeente
Dongjum	Voorkeur voor behouden busverbinding.			🚗		Onderzoeken mogelijkheid behouden busverbinding of alternatief	Nee	-	In overleg met provincie	Gemeente
Dronryp	Harnzer Trekfeart heeft een upgrade nodig: uitbaggeren, dieper maken, walbeschoeiing, aanlegplaatsen.		✿				Nee	-	-	Gemeente
Franeker	Onofficiële oversteek Rijksstraatweg/Leeuwarderweg afsluiten of veilig/officieel maken.	🚲	✿			Verlagen snelheid en accentueren overrsteek	Ja	2	Onderdeel van nader onderzoek naar Stadsentrees	Gemeente
Franeker	Betere verlichting fietstunnel onder N384 wenselijk, sociale veiligheid.		✿				Nee	-	-	Gemeente
Franeker	Fietspad rondom rotonde Hertog v. Saxenlaan/Jan Piebengastrjitte te smal in de bochten, vooral wanneer er tegenliggers zijn.	🚲					Nee	-	Onderdeel van nader onderzoek naar Stadsentrees	Gemeente
Franeker	Druk punt bij Lidl/AH aan Leeuwarderweg, filevorming.			🚗			Ja	2	Onderdeel van nader onderzoek naar Stadsentrees	Gemeente
Franeker	Op de Salverderweg ontbreekt een 30 bord.		✿				Nee	-	-	Gemeente
Franeker	Kruising Oud Kaatsveld druk punt.			🚗			Nee	-	Overleg met de wijk over mogelijke verbetermaatregelen	Gemeente
Hatsum	Er wordt te hard gereden op de weg tussen Hatsum en rotonde Winsum, vrijliggend fietspad ontbreekt.	🚲	✿				Ja	2	Vrijliggende fietsverbinding als matregel opgenomen	Gemeente
Kleaster Anjum	Te smalle weg voor af- en aanvoer aardappelteler Fokkema.			🚗		Infrastructuur en onderhoud	Nee	-	-	Gemeente
Klooster-Lidlum	Mûntsewei gevaarlijk voor schoolgaande kinderen en overige fietsers.	🚲	✿				Ja	3	Inzetten op handhaving. Voor oversteken van N384 en N393 wordt overlegd met de provincie	Gemeente

Kern	Knelpunt/Wens	Veilig-heid	Leef-baarheid	Bereik-baarheid	Duur-zaamheid	Oplossingsrichting (optioneel)	Opgenomen in risicoanalyse?	Prioriteit risicoanalyse	Maatregelen mobiliteitsvisie	Wegbeheerder
Marssum	Sluipverkeer over Poptawei, onder andere van en naar vliegbasis.		✿				Nee	-	In overleg met dorp over mogelijke verbtermaatregelen	Gemeente
Marssum	Snelheid aan de hoge kant op de Bokmasingel, met name ook klachten over landbouwvoertuigen.		✿				Nee	-	Mogelijk inzetten op handhaving	Gemeente
Marssum	Doorstroming rotonde en fietsoversteek nabij Rypsterdyk.	🚲		🚗			Nee	-	Project in voorbereiding bij de provincie om capaciteit uit te breiden	Provincie
Marssum	Over de Rypsterdyk wordt te hard gereden, in combinatie met onoverzichtelijke erfuitritten.	🚲	✿				Nee	-	Mogelijk inzetten op handhaving	Gemeente
Nij Altoenae	Verkeer rijdt te hard op Bildtdijken en Schuringaweg; zwaar verkeer rijdt bermen stuk; donker/onveilig voor fietsers 's avonds.	🚲	✿				Ja	2	Mogelijk inzetten op handhaving en snelheidsremmende maatregel zuidzijde	Gemeente
Nij Altoenae	Onvoldoende parkeergelegenheid tijdens kerkdagen, veel foutparkeerders.			🚗			Nee	-	-	Gemeente
Nij Altoenae	Onduidelijke situatie rondom basisschool, geen duidelijk voetpad.	🚲					Nee	-	Onderzoek naar veiligheid basisscholen en schoolroutes	Gemeente
Oosterbierum	Verkeer op N393 rijdt hoger dan aangegeven snelheid.	🚲	✿				Nee	-	In overleg met provincie. Mogelijk inzetten op handhaving	Provincie
Oosterbierum	Parkeerprobleem bij It Mienskar en Eilandswei.			🚗			Nee	-	-	Gemeente
Oudebildtzijl	Er wordt te hard gereden op de Oudebildtdijk.	🚲	✿				Ja	2	Mogelijk inzetten op handhaving	Gemeente
Oudebildtzijl	Oudebildtzijl wordt gebruikt als sluiproute, vooral veel vrachtverkeer zonder bestemming in Oudebildtzijl.		✿	🚗			Nee	-	In overleg met dorp over verbetermaatregelen	Gemeente
Oudebildtzijl	Combinatie asfalt, snelheid en geluid voertuigen zorgt voor lawaai.		✿				Nee	-		Gemeente
Oudebildtzijl	Fietspad Laaisterpadsy wordt veel gebruikt, maar is vrij smal, wens voor verbreding fietspad en verlichting.	🚲		🚗			Nee	-	Wens opnemen in combinatie met toekomstig onderhoud	Gemeente
Pietersbierum/ Sexbierum	De "Haak van de Bjirmen": ontsluiting van het zuidelijk landbouw en glastuinbouwgebied.	🚲	✿	🚗			Nee	-	-	Gemeente
Pietersbierum/ Sexbierum	Verhogen van de verkeersveiligheid van de N393 / Hearewei Sexbierum en Pietersbierum t.b.v. de bereikbaarheid van het openbaar vervoer.	🚲	✿				Ja	1-2	Overleg provincie over mogelijke maatregelen	Provincie
Pietersbierum/ Sexbierum	De bus route door het dorp levert problemen op. Wens: niet meer door het dorp maar via de N393.	🚲	✿				Nee	-	Opgenomen als maatregel	Gemeente/ Provincie
St. - Annaparochie	Het centrale plein is onoverzichtelijk en zorgt voor gevaarlijke situaties.	🚲	✿	🚗			Ja	1	Opgenomen als maatregel	Gemeente
St. - Annaparochie	Trillingen in gebouwen door vrachtverkeer en drempels/plateaus (Grietmansstraat/N393).		✿				Nee	-	Afwaarderen gehele route door dorp naar 30 km/h als maatregel bij uitwerking rekening houden met trillingen	Gemeente
St. - Jacobiparochie	Onveilige situaties op de Oudebildtdijk door hardrijders, landbouwvoertuigen, vrachtwagens i.c.m. fietsers/voetgangers op de smalle weg.	🚲	✿				Ja	2	Opgenomen als maatregelen en deels inzetten op handhaving	Gemeente
St. - Jacobiparochie	Het centrale plein is onoverzichtelijk en zorgt voor gevaarlijke situaties .	🚲	✿				Nee	-	Overleg over mogelijke verbetermaatregelen	Gemeente
St. - Jacobiparochie	Verkeer rijdt met hoge snelheid vanaf N393 het dorp in en uit, waardoor fietsers/voetgangers minder veilig kunnen oversteken vanaf sportvelden.	🚲	✿				Ja	1	Inzetten op totale afwaardering naar 30 km/h (als maatregel opgenomen)	Gemeente/ Provincie
St. - Jacobiparochie	Veel vrachtverkeer rijdt met hoge snelheid over de Kadal (gevaar en trillingen).	🚲	✿				Ja	2	Mogelijk inzetten op handhaving	Gemeente

Kern	Knelpunt/Wens	Veilig-heid	Leef-baarheid	Bereik-baarheid	Duur-zaamheid	Oplossingsrichting (optioneel)	Opgenomen in risicoanalyse?	Prioriteit risicoanalyse	Maatregelen mobiliteitsvisie	Wegbeheerder
Spannum	Verkeer rijdt te hard de bebouwde kom in (30 km/u), vanuit 60km-gebied (waar vaak 80 wordt gereden).						Nee	-	Mogelijk inzetten op handhaving	Gemeente
Spannum	Vanuit Wyniastrjitte is een onoverzichtelijke situatie, moeilijk te zien of er verkeer van links komt.						Nee	-	In overleg met dorp over mogelijke verbetermaatregelen	Gemeente
Spannum	Lange Daam is de verkeersaders over water, bijna geheel dicht gegroeid met waterplanten. Varen is bijna niet meer mogelijk.						Nee	-	-	Gemeente
Spannum	Moeilijk te zien of er iemand van rechts komt uit Lytse Buorren.						Nee	-	In overleg met dorp over mogelijke verbetermaatregelen	Gemeente
Tzummarum	Kruising N393 en Buorren, route naar school, rond schooltijden verkeersdrukte, moeilijk oversteken.						Nee	-	In overleg met provincie over mogelijke oplossingen, ook onderzoek naar veilige schoolomgevingen.	Provincie
Tzummarum	Kruising N393 en Sytzamaleane, weinig zicht op verkeer van rechts vanuit Sytzamaleane.						Nee	-	In overleg over verbetermaatregelen	Gemeente
Tzummarum	Bewoners van de J. Roordastrjitte en C. Benninghastrjitte gebruiken Sytzamaleane richting Franeker i.p.v. doorgaande route door het dorp. De Sytzamaleane kan deze verkeersdoorstroming niet aan. Korte verbinding naar Buorren is gewenst.						Nee	-	In overleg over verbetermaatregelen	Gemeente
Wier	Lantaarnpalen bij bushalte Gernierswei.						Nee	-	In overleg over verbetermaatregelen	Gemeente
Winsum	Kruising industrieterrein Winsum niet duidelijk, daardoor gevaarlijk.						Ja	1	Opgenomen als maatregel in de mobiliteitsvisie, eerst nader onderzoek naar uitwerking nodig.	Gemeente
Winsum	Kruising Kleasterdyk en Stelpdyk gevaarlijk voor met name fietsers/voetgangers.						Ja	1	Opgenomen als maatregel in de mobiliteitsvisie, eerst nader onderzoek naar uitwerking nodig.	Gemeente
Winsum	Vlakheid asfaltverharding bij jachthaven gevaarlijk voor fietsers/voetgangers.						Nee	-	In overleg over verbetermaatregelen	Gemeente
Wjelsryp	Weg door het dorp te smal en men rijdt te snel.						Nee	-	Mogelijk inzetten op handhaving	Gemeente
Wjelsryp	Te weinig parkeerplekken ter hoogte van dorpshuis, doorstroming daardoor beperkter.						Nee	-	In overleg over verbetermaatregelen	Gemeente
Wjelsryp	Stoep ontbreekt na de brug tot ovonde (Tillewei), voetgangers maken gebruik van de weg.						Nee	-	In overleg over verbetermaatregelen	Gemeente
Zwarte Haan	Zwarte Haan wordt steeds drukker; parkeerproblemen. Verkeer kan maar via één weg heen en terug.						Nee	-	Hiervoor wordt een paart onderzoek uitgevoerd i.r.t. tot de ontwikkeling	Gemeente
Zwarte Haan	Onderhoud en toegankelijkheid Poldijk.						Nee	-	Oplossen i.c.m. gepland onderhoud	Gemeente

Bewoners

Kern	Knelpunt/Wens	Veiligheid	Leef-baarheid	Bereik-baarheid	Duur-zaamheid	Oplossingsrichting (optioneel)	Opgenomen in risicoanalyse?	Prioriteit risicoanalyse	Overige opmerkingen	Wegbeheerder
Baaium	Er wordt te hard gereden op de Kleasterwei en de komborden staan te dichtbij het dorp; veel zwaar verkeer zorgt voor trillingen en overlast in het dorp.						Nee	-	Mogelijk inzetten op handhaving In overleg over verbetermaatregelen	Gemeente
Baaium	Het is druk rondom Baaium en als fietser/voetganger zijnde voelt men zich niet veilig.						Nee	-	Buiten de kom maatregelen voor vrijliggende fietsstructuur	Gemeente
Bitgum	Kruising N383 en Berltsumerdyk is gevaarlijk. Kleine uitvoegstrook, stagnatie door snelheidsvermindering in de spits.						Nee	-	In overleg over mogelijke oplossingsrichtingen	Provincie
Bitgum	Bij begin Berltsumerdyk (Berltsum kant) wordt aan de weg aan de linkerkant vaak geen voorrang verleend, begroeiing hindert zicht.						Nee	-	In overleg over mogelijke oplossingsrichtingen	Gemeente
Bitgum	Langhuisterweg vanat Bitgum heeft onderhoud nodig. Bermen worden kapot gereden door vrachtverkeer.						Nee	-	Aanpakken in combinatie met onderhoud	Gemeente
Bitgummole	Er wordt te hard gereden op de Fuormanderij/J.H. van Aismawei en er ontstaan gevaarlijke situaties met rechts voorrang.						Nee	-	Mogelijk inzetten op handhaving	Gemeente
Bitgummole	Op de Langestraat wordt te hard gereden. Men mag er 30, maar komen geregeld met hogere snelheden voorbij. Een extra drempel wordt gewenst.						Ja	2	Mogelijk inzetten op handhaving	Gemeente
Berltsum	Op veel plekken wordt te hard gereden.								Mogelijk inzetten op handhaving	Gemeente
Berltsum	Parkeren bij basisschool is onduidelijk.						Nee	-	Onderzoek naar verkeersveiligheid nabij scholen	Gemeente
Berltsum	In de bocht Koekoeksleane/Bitgumerdyk wordt hard gereden (80 is toegestaan) hierdoor is het gevaarlijk voor fietsers/kinderen om over te steken.						Ja	1	Opgenomen als maatregel (afwaardering en verbeteren oversteekvoorzienignen)	Gemeente
Berltsum	De Gernierswei/Kleasterdyk is een onduidelijk/onoverzichtelijk kruispunt door de ligging, er wordt te hard gereden en geen voorrang verleend.						Ja	1	Opgenomen als maatregel. Nader onderzoek naar uitwerkingsopties	Gemeente
Berltsum /Wier	Bij de Gernierswei ontstaan gevaarlijke situaties met fietsers door het ontbreken van een fietspad.						Ja	1	Opgenomen als maatregel. Nader onderzoek naar uitwerkingsopties	Gemeente
Blessum	De weg door Blessum is te smal voor het grote verkeer dat er overheen rijdt. Ook wordt er te snel gereden. Dit geeft schade aan huizen en zorgt voor onveilige situaties.						Nee	-	Overleg met dorpsbelang over knelpunten	Gemeente
Boksum	Fietspad Nijlânsdyk heeft regelmatig sluipverkeer, vaak worden de borden vernield. In overleg met Leeuwarden hier actie op ondernemen.						Nee	-	In overleg met dorp en gemeente Leeuwarden oppakken	Gemeente
Deinum	Afslag It Holt richting Leeuwarden heeft een te ruime bocht, verkeer neemt vaak de binnenbocht en dit levert onveilige situaties op.						Ja	2	In overleg over verbetermaatregelen	Gemeente
Deinum	Op het fietspad Pypsterbuorren ontbreekt de belijning.						Nee	-	-	Gemeente
Getswerderdyk	Er is geen fiets-/wandelpad aanwezig langs 80km weg.						Ja	1	Opgenomen als maatregel Afwaardering route tot 60 km/h	Gemeente
Dongjum	Op de N384 bevindt zich een gevaarlijke fietsoversteek.						Ja	1	Herinrichting gepland. Uitvoering 2021	Gemeente
Dronryp	Er wordt te hard gereden over de doorgaande route door het dorp, met name vrachtverkeer/landbouwvoertuigen. Gevaarlijke situatie voor fietsers op de Hearewei.						Ja	1	Afwaarderen route door het dorp naar 30 km/h	Gemeente

Kern	Knelpunt/Wens	Veiligheid	Leef-baarheid	Bereik-baarheid	Duur-zaamheid	Oplossingsrichting (optioneel)	Opgenomen in risicoanalyse?	Prioriteit risicoanalyse	Overige opmerkingen	Wegbeheerder
Franeker	Op de kruising Leeuwarderweg/Bootpaed ontstaan door drukte gevaarlijke situaties naar AH en Lidl.						Nee	-	Route afwaarderen naar 30 km/h. Nadere uitwerking in combinatie met onderzoek naar stadsentrees	Gemeente
Franeker	De kruising Oud Kaatsveld/Dijkstraat is een chaotisch kruispunt, na het open staan van de brug is er veel verkeer.						Nee	-	Mogelijk inzetten op handhaving Nader overleg over verbetermaatregelen	Gemeente
Franeker	De Hertog van Saxenlaan is niet overzichtelijk, shared space zorgt voor onduidelijkheid bij weggebruikers en er wordt te hard gereden.						Nee	-	Mogelijk inzetten op handhaving	Gemeente
Franeker	Er wordt te hard gereden op de Thomas de Grootstraat en er is te veel doorgaand verkeer.						Nee	-	Mogelijk inzetten op handhaving	Gemeente
Franeker	Gevaarlijke oversteek voor fietsers/voetgangers op de Rijksstraatweg/Leeuwarderweg .						Ja	2	Uitwerking in combinatie met onderzoek stadsentrees Franeker	Gemeente
Franeker	Op de Stationsweg worden fietsers door automobilisten van de weg gedrukt, er is te weinig ruimte.						Ja	1	Onderdeel van het project van de herinrichting van de stationsomgeving	Gemeente
Franeker	Onoverzichtelijke situatie op de Harlingerweg/Vijverstraat; gevaarlijk voor fietsers/voetgangers.						Nee	-	-	Gemeente
Franeker	Fietsers/voetgangers moeten voorrang verlenen aan automobilisten op de rotonde N384/Harlingerweg, hierdoor lange wachttijd en gevaarlijke situaties.						Nee	-	Nader onderzoek in combinatie met stadsentrees Franeker	Gemeente
Franeker	Op de gedeelte Hertog van Saxenlaan/N384 rijdt het autoverkeer te hard, waardoor oversteken gevaarlijk is.						Nee	-	Mogelijk inzetten op handhaving nader onderzoek naar standsentrees Franeker	Gemeente/Provincie
Franeker/Dronryp	Over de Rijksstraatweg wordt te hard gereden. Ook is hier geen goede verlichting voor fietsers aanwezig.						Nee	-	Mogelijk inzetten op handhaving	Gemeente
Hatsum	Er wordt te hard gereden op de weg tussen Dronryp en Baaium, het wordt gebruikt als sluiproute en is onveilig zonder fietsvoorziening.						Ja	2	Vrijliggende fietsvoorziening als onderdeel van de maatregelen	Gemeente
Hitzum	Nieuwe inrichting Hoofdweg is onveilig. Verkeersremmers zijn gewenst.						Nee	-	Mogelijk inzetten op handhaving en afwaardering 50 km/h delen. Nader overleg over mogelijke verbetermaatregelen	Gemeente
Kiesterzijl	Gevaarlijk kruispunt Rijksweg/Kiesterzijl en gevaarlijke om Harlingerweg over te steken.						Nee	-	Uitwerking in combinatie met onderzoek stadsentrees	Gemeente
Kleaster Anjum	Men rijdt te hard over de Kleaster Anjum.						Nee	-	Mogelijk inzetten op handhaving	Gemeente
Marssum	Er wordt te hard gereden op de Bitgumerdyk/Hegedyk.						Nee	-	Mogelijk inzetten op handhaving	Gemeente
Marssum	Bij de rotonde N383 is het druk en een gevaarlijke oversteek voor fietsers.						Nee	-	Project in voorbereiding. Rotonde wordt uitgebreid en er wordt een fietstunnel gerealiseerd	Provincie/Gemeente
Menaam	Op de kruising Dyksterbuorren/Berltsumerdyk blokkeren bestelbusjes het zicht, waardoor het verkeer vaak al op de kruising staat.						Nee	-	Overleg over verbetermaatregelen	Gemeente
Menaam	Op de Rypsterdyk wordt te hard gereden bij in en uit rijden van het dorp; ook snelheid op It War ligt hoog, verkeer van rechts krijgt vaak geen voorrang.						Ja	1	Mogelijk inzetten op handhaving	Gemeente
Menaam	Er wordt te snel gereden op Rypsterdyk (toegestane snelheid is 30 km per uur), door voetpad en vrijliggend fietspad rijdt verkeer sneller dan 30km.						Ja	1	Mogelijk inzetten op handhaving	Gemeente

Kern	Knelpunt/Wens	Veiligheid	Leef-baarheid	Bereik-baarheid	Duur-zaamheid	Oplossingsrichting (optioneel)	Opgenomen in risicoanalyse?	Prioriteit risicoanalyse	Overige opmerkingen	Wegbeheerder
Menaam	Op de Mieddyk/Orxmasingel is de bus van rechts moeilijk zichtbaar; door de ruimte die de bus nodig heeft moeten automobilisten hier vaak achteruit.						Nee	-	-	Gemeente
Menaam	Er wordt te hard gereden over de doorgaande route Bitgummerdyk/Rypsterdyk; gevaarlijk voor fietsers.						Nee	-	Mogelijk inzetten op handhaving	Gemeente
Miedum	Vanaf het fietspad richting Tzum geen goede fietsoversteek richting Hitzum.						Ja	1	Opgenomen als maatregel in de mobiliteitsvisie	Gemeente
Minnertsga	Op de N393 (en andere wegen) in het dorp wordt te hard gereden sinds de herinrichting.						Ja	1	Mogelijk inzetten op handhaving Nader overleg met de provincie	Provincie
Nieuwebildtzijl	Er wordt te hard gereden, wat zorgt voor overlast zoals trillingen.						Nee	-	Mogelijk inzetten op handhaving	Gemeente
Nij Altoenae	Einde van Stadhoudersweg rijdt men te hard, gevaarlijke situaties voor langzaam verkeer.						Ja	2	Snelheidsremmende maatregel opgenomen in mobiliteitsvisie	Gemeente
Oosterbierum	Op de N393 wordt te hard gereden in het dorp; zorgt voor verminderde veiligheid en leefbaarheid.						Ja	3	Mogelijk inzetten op handhaving Nader in overleg met provincie	Provincie
Oudebildtzijl	Er wordt te hard gereden, veel zwaar vrachtverkeer. Dit zorgt voor onveilige situaties met o.a. fietsers.						Nee	-	Mogelijk inzetten op handhaving	Gemeente
Oudebildtzijl	Onderbroken gele lijn op Dominee Schuilingstraat, wordt vaak genegeerd. Dit is een passeerstrook voor (groot)verkeer.						Nee	-	Overleg over verbetermaatregelen	Gemeente
Oudebildtzijl	Op de kruising Monnikebildtdijk/Tjeerd Thijssenstraat wordt te hard gereden, rechts voorrang is onhandig en wordt over het hoofd gezien.						Nee	-	Mogelijk inzetten op handhaving	Gemeente
Oudebildtzijl	Het Laaisterpadsy fietspad is te smal, fietsers kunnen elkaar moeilijk passeren.						Nee	-	Wens opnemen in combinatie met toekomstig onderhoud	Gemeente
Peins	Op de Zweinserweg wordt te hard gereden, bloembakken versterken dit.						Ja	2	Mogelijk inzetten op handhaving	Gemeente
Peins	Parkeerprobleem bij manege. Wens om parkeerverbod op de oostelijke kant.						Nee	-	Overleg over verbetermaatregelen	Gemeente
Ried	Kruising is onoverzichtelijk door slecht zicht op de weg van rechts (vanaf Berltsum) en er zijn geen snelheidsbeperkende maatregelen getroffen op de Hoofdstraat.						Nee	-	Overleg over verbetermaatregelen	Gemeente
Ritsumazijl	Er wordt te hard gereden op de Ritsumasyl/Hegedijk.						Nee	-	Mogelijk inzetten op handhaving	Gemeente
Schalsum	Er wordt te hard gereden over de Dorpstraat door het (landbouw)verkeer.						Ja	2	Mogelijk inzetten op handhaving Overleg over verbetermaatregelen Buiten de kom maatregelen opgenomen	Gemeente
Sexbierum	Er wordt te hard gereden over het Frjentsjerterein en de Stasjonswei is een onveilige kruising, gevaarlijk voor fietsers.						Nee	-	Mogelijk inzetten op handhaving Overleg over verbetermaatregelen	Gemeente
St. - Annaparochie	Op de N393 wordt te hard gereden het dorp in en uit.						Ja	1	Nadere uitwerking afwaarderen routes door dorp naar 30 km/h	Gemeente
St. - Annaparochie	De centrale kruising in het dorp is onveilig, onoverzichtelijk en er wordt te hard wordt gereden, lage oversteekbaarheid.						Ja	1	Nadere uitwerking afwaarderen routes door dorp naar 30 km/h	Gemeente
St. - Annaparochie	De kruising met de N393 en Beuckelaerstraat is een krap kruispunt; lastig oversteken voor fietsers/voetgangers.						Ja	1	Nadere uitwerking afwaarderen routes door dorp naar 30 km/h	Gemeente
St. - Annaparochie	De kruising N383 met de S. Brandsmalaan is gevaarlijk.						Ja	1	Nadere uitwerking afwaarderen routes door dorp naar 30 km/h	Gemeente
St. - Annaparochie	Gevaarlijke situatie bij de Beuckelaerstraat/Dordtse Straat, vlakbij een basisschool met veel kinderen.						Ja	1	Nadere uitwerking afwaarderen routes door dorp naar 30 km/h	Gemeente

Kern	Knelpunt/Wens	Veiligheid	Leef-baarheid	Bereik-baarheid	Duur-zaamheid	Oplossingsrichting (optioneel)	Opgenomen in risicoanalyse?	Prioriteit risicoanalyse	Overige opmerkingen	Wegbeheerder
St. - Jacobiparochie	Centrale kruising in het dorp zorgt voor onveilige situaties.	✓	✓	✓			Nee	-	In overleg over verbetermaatregelen	Gemeente
St. - Jacobiparochie	De versmalling richting St. - Annaparochie zorgt voor hinder, geluid- en luchtvervuiling.		✓				Nee	-	Afwaardering gehele route door dorp naar 30 km/h	Gemeente
St. - Jacobiparochie	Op de Kadal wordt te hard gereden (een deel is 60 km/h en een deel 80 km/h).	✓	✓				Ja	1	Mogelijk inzetten op handhaving en snelheidsremmende maatregelen ogenomen	Gemeente
St. - Jacobiparochie	Op de Oudebildtdijk (het stuk 30km) wordt te hard gereden en met name zwaar vrachtverkeer zorgt voor overlast, zoals trillingen/geluid.	✓	✓				Nee	-	Mogelijk inzetten op handhaving	Gemeente
Tjeppenboer	Meerdere fietspaden zijn te smal bij tegenliggers of slecht begaanbaar. Wens om dit ieder voorjaar op problemen te controleren.	✓					Nee	-	Onderdeel van ambitie om meer fietspaden te verbreden	Gemeente
Tolsum	Door de bocht in de weg is er nauwelijks overzicht. Autoverkeer rijdt te snel en komt vaak op de verkeerde weghelft terecht, gevolg is dat fietsers bijna geschept worden.	✓					Nee	-	Mogelijk inzetten op handhaving In overleg over verbetermaatregelen	Gemeente
Tzum	Er wordt te hard gereden over de Wommelserweg.	✓	✓				Nee	-	Mogelijk inzetten op handhaving In overleg over verbetermaatregelen	Gemeente
Tzum	Er wordt te hard gereden op de Laakwerd en het wordt gebruikt als sluiproute.	✓	✓				Nee	-	Mogelijk inzetten op handhaving In overleg over verbetermaatregelen	Gemeente
Tzummarum	Op de N393 wordt te hard gereden in het dorp en op sommige locaties is het verkeer van rechts lastig te zien, wat gevaarlijke situaties oplevert.	✓	✓				Nee	-	Mogelijk inzetten op handhaving Nader in overleg met provincie	Gemeente/provincie
Tzummarum	De N393 is onderdeel van de schoolroute en heeft een lage oversteekbaarheid.	✓	✓	✓			Nee	-	Overleg met provincie en nader onderzoek naar schoolomgevingen/routes	Provincie/Gemeente
Vrouwenparochie	Op de N393 wordt te hard gereden.	✓	✓				Nee	-	Mogelijk inzetten op handhaving	Provincie/Gemeente
Wier	Bij Moaije Peal/Gernierswei is de voorrangssituatie onduidelijk.	✓					Nee	-	Nadere uitwerking in combinatie met onderzoek vrijliggende fietspaden	Gemeente
Wier	Op de Gernierswei wordt te hard gereden.	✓	✓				Ja	1	Mogelijk inzetten op handhaving	Gemeente
Wier	Op de kruising Gernierswei/Lautawei is het onduidelijk wie voorrang heeft, waardoor gevaarlijke situaties ontstaan.	✓					Nee	-	In overleg over verbetermaatregelen	Gemeente
Winsum	Er wordt te hard gereden rondom scholen en onvoldoende parkeergelegenheid, dit is onveilig voor kinderen.	✓		✓			Nee	-	Mogelijk inzetten op handhaving, nader onderzoek naar verkeersveilige schoolomgeving	Gemeente
Winsum	Er is geen apart voet- of fietspad bij de Kleasterdyk, dit zorgt voor onveilige situaties.	✓					Ja	1	Opgenomen als maatregel (eerst onderzoek nodig naar mogelijke uitwerking)	Gemeente
Wjelsryp	Er wordt te hard gereden over de doorgaande weg door het dorp en er zijn onoverzichtelijke kruisingen, gevaarlijk voor fietsers.	✓	✓				Nee	-	Mogelijk inzetten op handhaving	Gemeente
Zwarte Haan	Te weinig parkeerplek in Zwarte Haan.			✓			Nee	-	Dit aspect wordt onderzocht in het kader van de beoogde ontwikkelingen	Gemeente
Algemeen	Faciliteiten voor laden van elektrische auto's kan beter. Wens om in elk dorp/wijk een aantal centraal gelegen laadpalen te realiseren.						Nee	-	Er wordt gewerkt aan een plan van aanpak/aanebsteding voor laadpalen binnen Waadhoeke samen met de provincie	Gemeente

Goudappel werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
The Netherlands

Postbus 161
7400 AD Deventer
The Netherlands

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