

Eindadvies projectgroep

HERINRICHTING N924



Tot stand gekomen in samenwerking met:



Werkgroep Dorpen
*Echten & Oosterzee-
Gietersebrug*

Opdrachtgever: Provincie Fryslân

Datum: 12 februari 2026

MEER WAARDE AAN RUIMTE 

TOTSTANDKOMING PLAN

AANLEIDING & DOEL

De N924 staat op het programma voor groot onderhoud. De provincie Fryslân wil deze kans aangrijpen om de weginrichting in de dorpskernen Echten en Oosterzee-Gietersebrug en op de wegvakken hiertussen te verbeteren. Binnen de twee dorpen doen zich problemen voor op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid. Het doel is om met een herinrichting van de N924 deze problemen aan te pakken en het dorpse karakter (verblijfskarakter) te versterken, waardoor verkeersveilige en gezellige(re) dorpsharten ontstaan. De doorfietsroute van Heerenveen en Lemmer ligt langs de N924. Het doel is deze fietsroute te optimaliseren en een meer herkenbare uitstraling te geven. We hebben het projectgebied in vier deeltracés onderverdeeld:

- **Deel 1:** Oosterzee-Gietersebrug (binnen bebouwde kom)
- **Deel 2:** tussen Oosterzee-Gietersebrug en Echten (buiten bebouwde kom)
- **Deel 3:** Echten (binnen bebouwde kom)
- **Deel 4:** tussen Echten en Echterbrug (buiten bebouwde kom)



AANPAK IN HET KORT

- Ontwerp afgestemd op én samengesteld met omgeving
- Beeldend werken
- Heldere uitwerking & communicatie
- Toekomstbestendig (verkeer, techniek, milieu & klimaat)
- Maakbaarheid van de ontwerpen (verdere technische uitwerking is eenvoudig)



PROCES



Dorpen



Stakeholders

provinsje fryslân
provincie fryslân

Provincie



Gemeente

- Projectgroep
- Werkgroep dorpen
- Sessies stakeholders
- Ontwerpsessies
- Inloopavond

Proces & participatie

- Online omgeving
- Digitale vragenlijsten
- Bijdragen communicatie

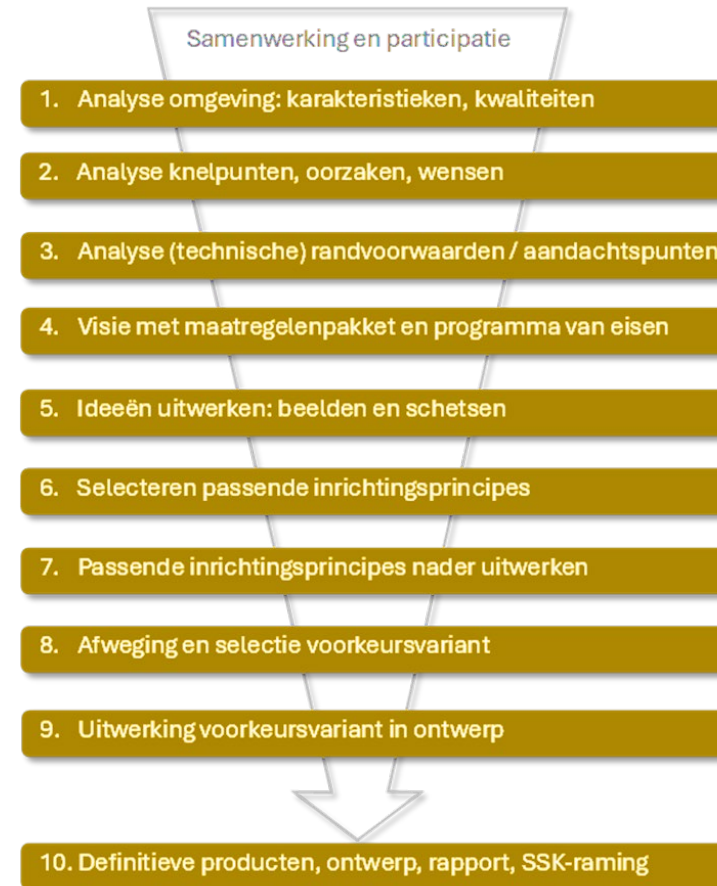


Rondgang door beide dorpen met de werkgroep



Inspiratietour langs Friese dorpen met de werkgroep

WERKWIJZE



WAT SPEELT ER ALLEMAAL?

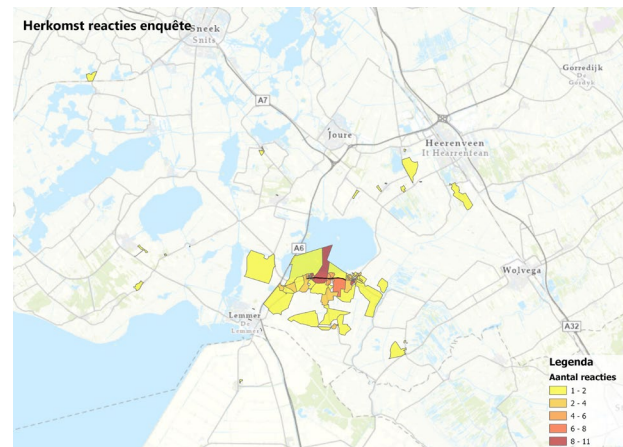
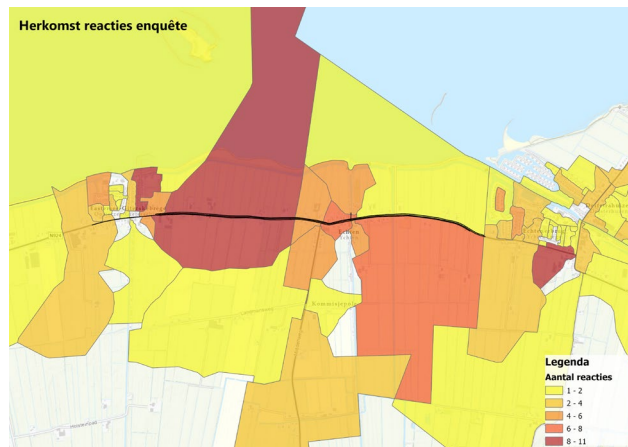
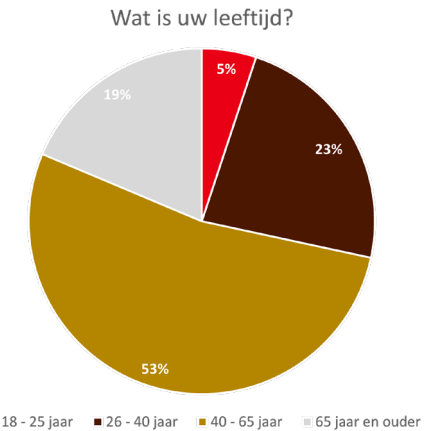
De basis van een goed ontwerp is om de (verkeers)knelpunten en ideeën scherp te krijgen. Daarom hebben we om de mening gevraagd van bewoners en belanghebbenden die de N924 dagelijks gebruiken. Wat speelt er zich af en wat is de beleving van de inrichting? Zij hebben ons meegenomen in het belevingsonderzoek, zodat wij konden kijken hoe we dit verder konden meenemen in het ontwerpproces.

RESULTATEN ENQUÊTE

Met behulp van een enquête hebben we de huidige beleving van de N924 inzichtelijk gemaakt. Totaal hebben we 236 reacties ontvangen op de enquête die we hebben uitgevoerd. Hartstikke bedankt voor uw inbreng om dit mooie resultaat te behalen! Hieronder geven we de informatie weer die we hebben opgehaald. De input nemen we mee bij de verdere uitwerking van de plannen voor de N924.

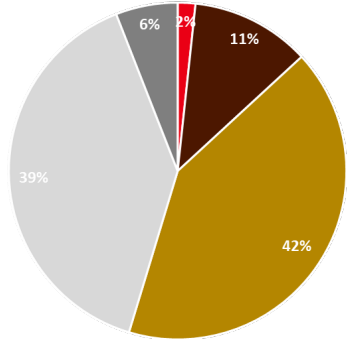
Leeftijd & herkomst

We hebben vanuit verschillende leeftijdscategorieën input gekregen op de enquête, waarbij de categorie van '40 - 65 jaar' het meest voorkwam. De leeftijdscategorie '26 - 40 jaar' en '65 jaar en ouder' waren redelijk gelijk verdeeld. De herkomst van de mensen die op de enquête gereageerd hebben kwamen voor het grootste gedeelte uit de omgeving van het projectgebied rondom Oosterzee-Gietsersebrug en Echten. Als we iets verder uitzoomen zien we dat ook gebruikers van de N924 gereageerd hebben uit de wijdere omgeving.



Hoe beoordeelt u de verkeersveiligheid op de N924?

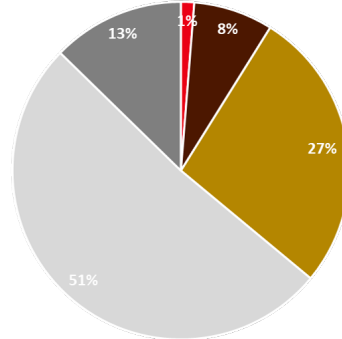
Deel 1: Oosterzee-Gietersebrug (binnen bebouwde kom)



■ Geen mening ■ Zeer onveilig ■ Onveilig ■ Veilig ■ Zeer veilig

53% van de respondenten vindt het tracé binnen Oosterzee-Gietersebrug (zeer) onveilig en 45% (zeer) veilig

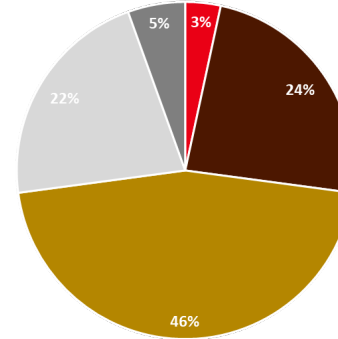
Deel 2: tussen Oosterzee-Gietersebrug en Echten (buiten bebouwde kom)



■ Geen mening ■ Zeer onveilig ■ Onveilig ■ Veilig ■ Zeer veilig

35% van de respondenten vindt het tracé tussen Oosterzee-Gietersebrug en Echten buiten de komgrenzen (zeer) onveilig en 64% (zeer) veilig

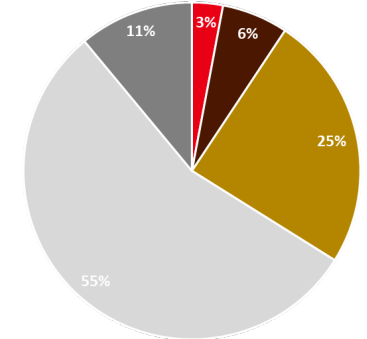
Deel 3: Echten (binnen bebouwde kom)



■ Geen mening ■ Zeer onveilig ■ Onveilig ■ Veilig ■ Zeer veilig

70% van de respondenten vindt het tracé binnen Echten (zeer) onveilig en 30% (zeer) veilig

Deel 4: tussen Echten en Echtenerbrug (buiten bebouwde kom)

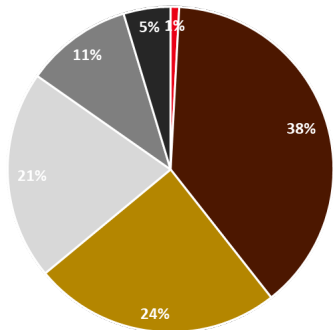


■ Geen mening ■ Zeer onveilig ■ Onveilig ■ Veilig ■ Zeer veilig

31% van de respondenten vindt het tracé tussen Echten en Echtenerbrug (zeer) onveilig en 66% (zeer) veilig

Hoe beoordeelt u de huidige inrichting van de N924?

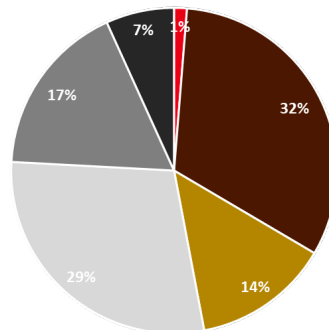
Deel 1: Oosterzee-Gietersebrug (binnen bebouwde kom)



■ Geen mening ■ Matig ■ Slecht ■ Voldoende ■ Goed ■ Zeer goed

62% van de respondenten vindt het tracé binnen Oosterzee-Gietersebrug matig tot slecht en 37% voldoende tot zeer goed

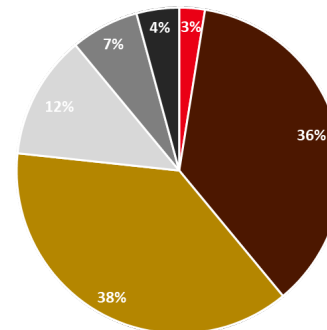
Deel 2: tussen Oosterzee-Gietersebrug en Echten (buiten bebouwde kom)



■ Geen mening ■ Matig ■ Slecht ■ Voldoende ■ Goed ■ Zeer goed

46% van de respondenten vindt het tracé tussen Oosterzee-Gietersebrug en Echten matig tot slecht en 53% voldoende tot zeer goed

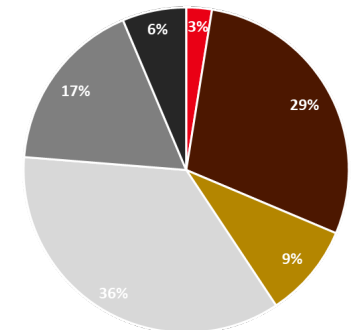
Deel 3: Echten (binnen bebouwde kom)



■ Geen mening ■ Matig ■ Slecht ■ Voldoende ■ Goed ■ Zeer goed

70% van de respondenten vindt het tracé binnen Echten matig tot slecht en 23% voldoende tot zeer goed

Deel 4: tussen Echten en Echtenerbrug (buiten bebouwde kom)



■ Geen mening ■ Matig ■ Slecht ■ Voldoende ■ Goed ■ Zeer goed

38% van de respondenten vindt het tracé tussen Echten en Echtenerbrug matig tot slecht en 59% voldoende tot zeer goed

Beoordeling leefbaarheid

- **Versterken komgrenzen:** Verkeer wat de kom in rijdt laten afremmen. Zorgen voor goede snelheidsbeperkende maatregel. Duidelijk zichtbaar dat je de kom in rijdt.
- **Dorpskarakter versterken:** Meer groen en bomen om verkeer af te remmen. Terugbrengen van de brug in dorpen als eerbetoon aan het verleden en bushokje Oosterzee verplaatsen. Veiligheid gaat boven uiterlijk.
- **Gedragscampagnes:** Om bewoners bewust te maken van de gevaren van hardrijden. Meeste hardrijders wonen namelijk in/na bij de dorpen.
- **Parkeerproblemen:** Weinig parkeerruimte voor bewoners van Middenvaart en Meerpad. Extra parkeervakken langs de weg worden voorgesteld. Auto's bij restaurant De Fûke moeten op eigen terrein parkeren. Parkeerplekken langs de N924 te smal.

Beoordeling ruimtelijke inrichting

- **Herinrichting kruispunt Echten-Bantega:** Slecht zicht op gemotoriseerd verkeer vanaf Middenweg op verkeer vanuit oost door de bocht. Geen rotonde, maar gelijkwaardig kruispunt.
- **Fietspaden buitengebied:** Fietspaden zijn smal, slecht onderhouden en bermen worden beschadigd door zoutstrooiers. Verbreding en betere afwatering zijn nodig. Als het kan minimaal 50 centimeter. Smalle berm tussen fietspad en rijbaan m.b.t. verkeersveiligheid aandachtspunt.
- **Wegbreedte & verharding:** Rijbaanbreedte niet versmallen, voornamelijk voor groot (landbouw)verkeer. Graag asfalt behouden en geen klinkers.
- **Onderhoud van asfalt, bermen en fietspaden:** Asfalt is versleten door gebruik. Groot onderhoud is noodzakelijk. Daarnaast worden bermen kapot gereden en zijn de fietspaden aan onderhoud toe, met name binnen bebouwde kom.
- **Voorrang voor zijwegen:** Zijwegen moeten voorrang krijgen om de verkeersveiligheid te verbeteren.
- **In- en uitritten:** Bij het plannen van verkeersmaatregelen moet rekening worden gehouden met de in- en uitritten van bewoners, vooral bij het Meerpad en de Middenvaart.



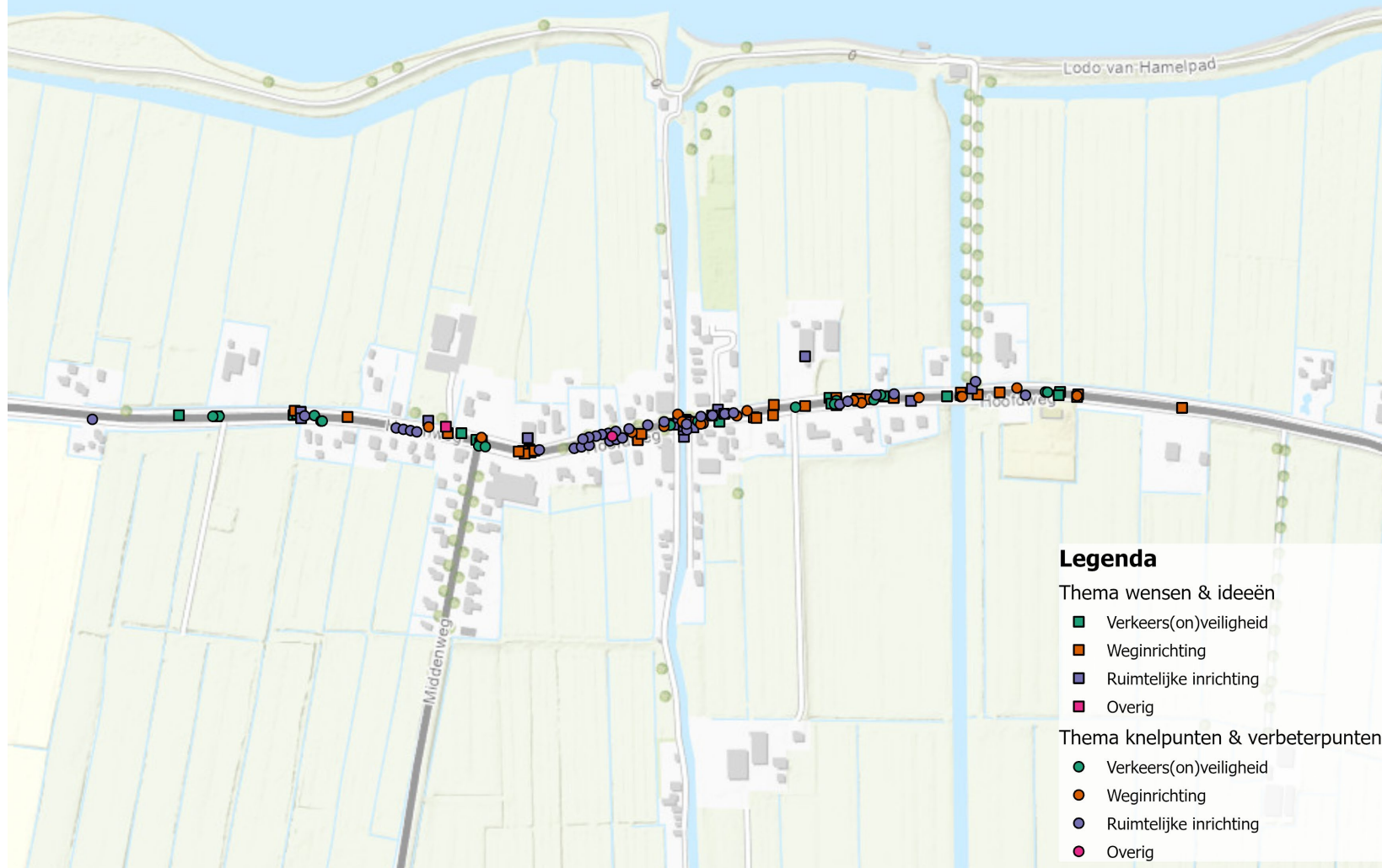
Beoordeling verkeers(on)veiligheid

- **Maximumsnelheid wijzigen:** Binnen bebouwde kom 30 km/uur en buiten bebouwde kom 60 km/uur.
- **Snelheidsbeperkingen en handhaving:** Er wordt vaak te hard gereden, zowel binnen als buiten bebouwde kom. Voorstellen omvatten het plaatsen van flitspalen, snelheidsbeperkende maatregelen (bijv. plantenbakken en visuele obstakels) en inhaalverbod buiten bebouwde kom. Drempels worden ook genoemd, maar zijn niet aan te raden i.v.m. veengrond en de trillingen/geluidsoverlast wat dat meebrengt.
- **Betere verlichting en belijning:** O.a. wegversmallingen beter zichtbaar en verlichten om effectief te zijn. Huidige maatregelen zijn vaak onduidelijk en leiden tot gevaarlijke situaties. Betere verlichting in dorpskernen en duidelijke wegmarkeringen zijn nodig, vooral in het donker.
- **Veilige oversteekplaatsen:** Vooral voor schoolgaande kinderen, bij drukke kruispunten en waar fietsers rijbaan op moeten (einde fietspad). Onoverzichtelijke oversteekpunten moeten beter zichtbaar worden gemaakt.
- **Veiligheid voor fietsers en voetgangers:** Fietspaden moeten behouden blijven in Echten en onveilige oversteekplaatsen moeten worden aangepakt. Behoeft aan veilige en brede voetpaden langs de weg, vooral in bebouwde kom. Bushokje Oosterzee aandachtspunt m.b.t. loopruimte.
- **Wegversmalling t.h.v. De Fûke:** Slecht verlicht en gemarkeerd. Voornamelijk slecht zichtbaar bij mist en in het donker. Geparkeerde voertuigen en dat voertuigen er tegelijkertijd doorheen kunnen, maakt het er niet beter op.



RESULTATEN PRAAT-MEE KAART

Wensen & ideeën Knelpunten & verbeterpunten



RUIMTELIJKE ANALYSE

We willen de kwaliteiten, kernwaarden en kansen van de omgeving benutten voor de herinrichting van de N924. De uiteindelijke inrichting willen we daarom afstemmen op de omgeving zodat weggebruikers de inrichting beter begrijpen. Door middel van de ruimtelijke analyse brengen we de aanknopingspunten en kansen hiervoor in beeld om te zorgen voor een goede koppeling tussen de beleving van de weg en de omgeving.

HISTORIE

In 1815 zijn de Herenweg en Hoofdweg (N924) al een route tussen Oosterzee en Echten. Dit zijn de wegen waar de eerste bebouwing ver voor 1800 als lint langs ontstaan is. De Laurenskerk staat in 1815 ook op de kaart. Rond het jaar 1000 stond hier ook al een kerk, maar heeft in de 17e eeuw zijn huidige vorm gekregen. Ook de Gitterske Feart en Middenfeart zijn in 1815 zichtbaar, waar ook bebouwing langs ontstaat. In 1905 komt de waterloop vanaf het Gemaal van Echten (gebouwd in 1913) richting het zuiden bij.

Bron afbeeldingen: topotijdreis.nl



1815



1850



1960



2024

STEDENBOUW

De historische elementen die het (weg)beeld kunnen versterken zijn onder andere de Laurenskerk en historische states en bebouwing langs de weg. Ook herkenningspunten die je vanaf de weg duidelijk kunt zien, zoals de schoorsteen van de voormalige zuivelfabriek en in de verte het Stoomgemaal langs het Tjeukemeer, leveren kwaliteit voor het uiteindelijke ontwerp.



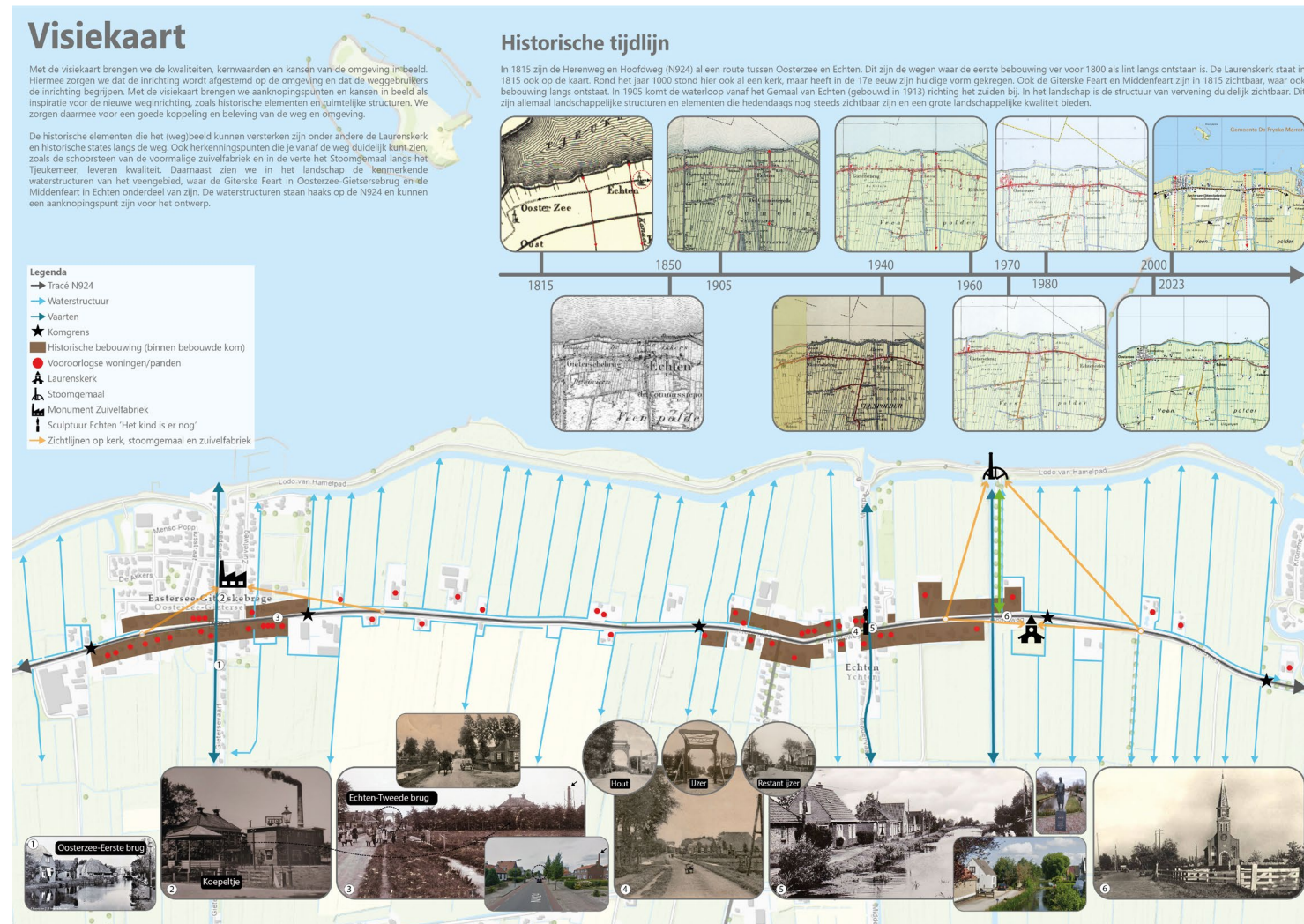
LANDSCHAP

In het landschap is de structuur van vervinging duidelijk zichtbaar. Dit zijn allemaal landschappelijke structuren en elementen die hedendaags nog steeds zichtbaar zijn en een grote landschappelijke kwaliteit bieden. Daarnaast zien we in het landschap de kenmerkende waterstructuren van het veengebied, waar de Gitterske Feart in Oosterzee-Gietsersebrug en de Middenfeart in Echten onderdeel van zijn. De waterstructuren staan haaks op de N924 en kunnen een aanknopingspunt zijn voor het ontwerp.



RUIMTELIJKE VISIE IN BEELD

Met behulp van een visiekaart hebben we een samenvatting gemaakt van de bovenstaande onderwerpen, waarmee we een totaaloverzicht gecreëerd hebben van de ruimtelijke analyse. Dit overzicht dient als hulpmiddel om de inrichting van de N924 af te stemmen op de omgeving.



VERKEERSKUNDIGE ANALYSE

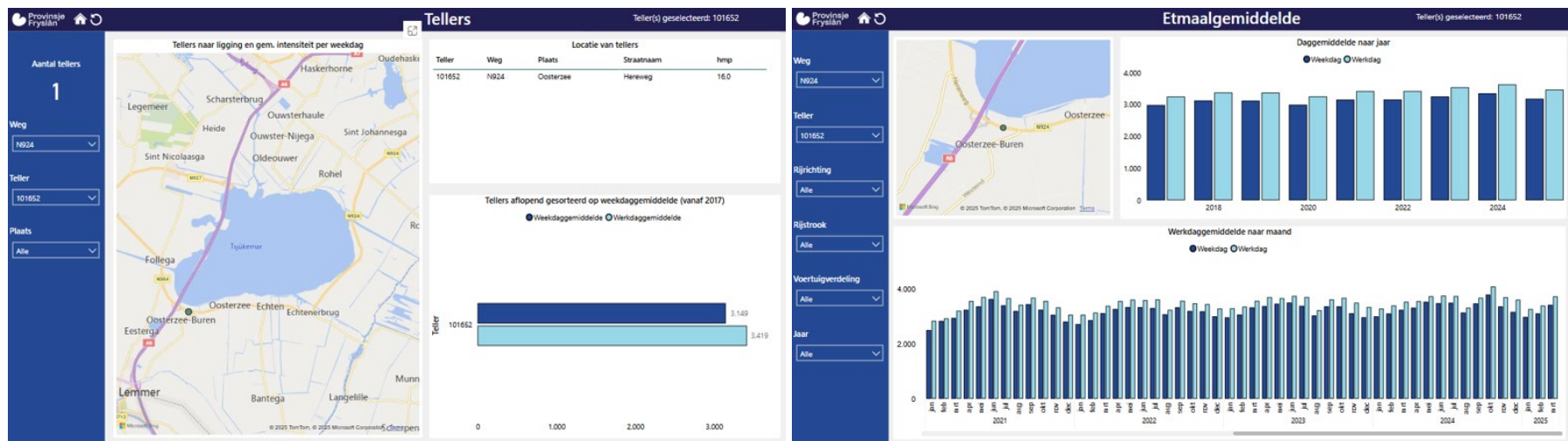
De basis van een goed ontwerp is om de verkeersknelpunten scherp te hebben. Daarom hebben wij een verkeerskundige analyse uitgevoerd, bestaande uit een schouw en een analyse van verkeersdata (hoeveelheid en samenstelling van het verkeer en snelheden).

VERKEERSINTENSITEITEN

Op de Herenweg tussen de op- en afrit van de A6 en Oosterzee ligt een vast telpunt van de Provincie Fryslân. De intensiteit voor gemotoriseerd verkeer op een gemiddelde werkdag lag in 2024 op afgerond 3.420 motorvoertuigen per etmaal, waarvan ongeveer 10% middel verkeer (o.a. bakwagens en grote bestelauto's) tot zwaar verkeer (o.a. vrachtwagens en landbouwvoertuigen) is. Vanaf 2017 is er een geleidelijk jaarlijks verloop te zien in de intensiteiten, waarbij het opvallend is dat er tijdens de opening van verkeersplein Joure geen afname in de intensiteit te zien is.

Om u een gevoel te geven hoeveel voertuigen dit zijn, hebben we ook de etmaalintensiteiten van omliggende wegen inzichtelijk gemaakt:

- *N924 tussen Rottum en Heerenveen: 4.180 mvt/etmaal*
- *Rondweg in Lemmer: 10.850 mvt/etmaal*
- *N354 richting Hommerts/Jutrijp: 6.750 mvt/etmaal*



VERKEERSANALYSE

Met behulp van Floating Car Data hebben we de snelheden en herkomst/bestemming van het verkeer inzichtelijk gemaakt. Floating Car Data zijn gegevens die ingewonnen worden uit auto's en autosystemen die zich verplaatsen en bijvoorbeeld gebruik maken van navigatiesysteem (o.a. TomTom, Google Maps).

Snelheden

Binnen de bebouwde kom geldt in de huidige situatie een maximaal toegestane snelheid van 50 km/uur en buiten de bebouwde kom 80 km/uur. In de toekomstige situatie willen we dit binnen de bebouwde kom aanpassen naar 30 km/uur en buiten de bebouwde kom naar 60 km/uur.

We hebben de gemiddelde snelheid en de V85-snelheid inzichtelijk gemaakt. De V85-snelheid is de snelheid die door 85% van de weggebruikers niet wordt overschreden. Als we kijken naar de gemiddelde snelheid ligt dit binnen de bebouwde kom op ongeveer 50 km/uur en buiten de bebouwde kom op 70 km/uur. De V85-snelheid ligt met name binnen de bebouwde kom hoger dan de maximaal toegestane snelheid.



Herkomst & bestemming

25% van het verkeer wat tussen Echten naar Oosterzee-Gietersebrug rijdt, komt uit richting van Heerenveen. Totaal gaat 60% van dit verkeer de A6 op. Wanneer we de routing zouden omkeren, dus dat verkeer in de richting van Oosterzee-Gietersebrug naar Echten rijdt, is ongeveer hetzelfde beeld te zien in de verkeersstromen.

We hebben ook analyse uitgevoerd op het wegvak tussen Echten en Oosterzee-Gietersebrug wat voor type verkeer er op dit wegvak rijdt. We hebben onderscheid gemaakt tussen de volgende categorieën:

- **Intern verkeer (blauw):** verkeer wat via het wegvak rijdt en binnen het cordon blijft (bijvoorbeeld iemand die van Echternerbrug via het wegvak naar Oosterzee-Buren rijdt);
- **Extern verkeer (paars):** verkeer wat via het wegvak rijdt en buiten het cordon een bestemming heeft (bijvoorbeeld iemand uit Oosterzee-Gietersebrug die via het wegvak naar Heerenveen rijdt);
- **Doorgaand verkeer (groen):** verkeer wat via het wegvak rijdt, maar geen herkomst en bestemming heeft binnen het gebied (bijvoorbeeld iemand uit Heerenveen die een bestemming heeft in Lemmer).

Met Floating Car Data is inzichtelijk gemaakt dat 11% intern verkeer betreft, 78% extern verkeer en 12% doorgaand verkeer. Het aandeel intern- en doorgaand verkeer is dus vrij weinig ten opzichte van het extern verkeer.



ADVIES & ONTWERP

HOE IS HET ONTWERP ONTSTAAN?

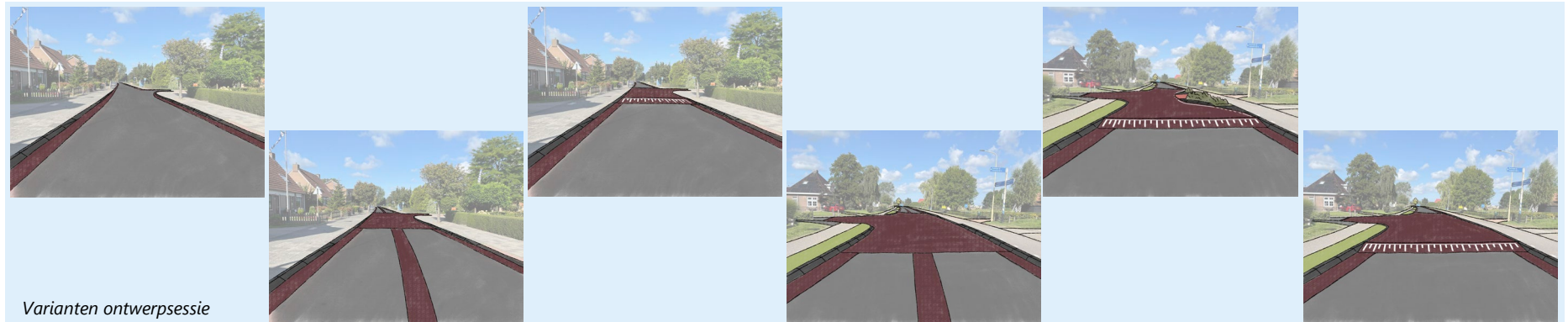
Het ontwerp is in samenspraak met de projectgroep (Provincie, Gemeente en Roelofs) en de Werkgroep Dorpen ontstaan. We zijn het proces gestart met een rondgang door de dorpen samen met de Werkgroep Dorpen om de huidige situatie te inventariseren. We hebben hierdoor een gevoel gekregen bij de omgeving en een blik geworpen op waar de knelpunten, wensen en ideeën liggen. Om dit breder in beeld te brengen en de gehele mienskip inspraak te geven, hebben we daarnaast een online belevingsonderzoek uitgevoerd, bestaande uit een enquête en praat-mee-kaart. Om inspiratie op te doen voor de nieuwe inrichting en een beeld te vormen wat mooi en passend zou zijn voor de N924, zijn we met de Werkgroep Dorpen op pad geweest met een bus door Friesland om bij andere dorpen te buurten. Hoe ziet de (nieuwe) inrichting er daar uit van de openbare ruimte en zien we dit ook als optie voor ons eigen dorp?

Met al deze verzamelde informatie onder de arm hebben we een ontwerpssessie met de Werkgroep Dorpen georganiseerd, waarbij we eerste ideeën hebben uitgewerkt en passende inrichtingsprincipes geselecteerd hebben. Met deze input hebben we een eerste schetsontwerp opgesteld, die we vervolgens in twee afzonderlijke sessies besproken hebben met de Werkgroep Dorpen en de stakeholders (o.a.



Referentiebeelden

verschillende ambtelijke deskundigen, hulpdiensten, Qbuzz, Cumela). Uit deze sessies hebben we reacties, randvoorwaarden en aandachtspunten opgehaald die we gebruikt hebben om het concept schetsontwerp op te stellen. Deze hebben we daarna in twee afzonderlijke sessies opnieuw besproken met de Werkgroep Dorpen en stakeholders, waarna uiteindelijk een inloopbijeenkomst georganiseerd hebben dat de mienskip hierop kon reageren. Deze avond is zeer goed bezocht! Hieruit hebben we een laatste reactie opgehaald om het schetsontwerp bij te stellen tot hoe die nu gepresenteerd wordt.



Kanttekening bij het schetsontwerp

Het schetsontwerp is de toekomstige ambitie waar we voor willen gaan en betreft een verkeerskundige en landschappelijke uitwerking. Uiteindelijk wordt dit door de provincie, in samenspraak met de gemeente, verder uitgewerkt tot een definitief uitvoeringsontwerp. Hierin kunnen nog andere (ontwerp)keuzes gemaakt worden, bijvoorbeeld met betrekking tot de scope van de werkzaamheden (een deel van de grondeigendommen zijn van de gemeente en ander deel van de provincie), verhardingstypes, kabels & leidingen en verlichting.

Doelen/uitgangspunten herinrichting

Op basis van alle input hebben we allereerst een structuurvoorstel met de inrichtingsprincipes gedaan. De volgende algemene doelen willen we behalen voor de dorpen en tussenliggende delen. Deze zijn mede gebaseerd op en aangescherpt op basis van de verkregen input.

- Snelheid omlaag om de verkeersveiligheid te vergroten (binnen bebouwde kom 30 km/uur en buiten bebouwde kom 60 km/uur).
- Duidelijke/mooie entrees bebouwde kom.
- Straatbeeld als één geheel met een uniforme inrichting, wat het juiste gedrag bij de weggebruiker stimuleert.
- Zorgen dat het regenwater beter wordt afgevoerd (dit wordt in het definitief uitvoeringsontwerp nader onderzocht).
- Dorpen meer vergroenen.

VERKEERSKUNDIG SCHETSONTWERP

Deel 1 - Oosterzee-Gietersebrug - Binnen bebouwde kom

- Maximaal toegestane snelheid 30 km/uur.
- Alle verharding wordt vervangen.
- Komgrenzen oost- en westzijde versterken door middel van gekleurd plateau en wegversmalling, waarbij het ingaande verkeer moet wachten en fietsers die het dorp binnen komen beschermd worden voor achteropkomend gemotoriseerd verkeer (rugdekking). Het al dan niet toepassen van verhoogde plateaus wordt in het vervolg nader bepaald. In de overweging wordt rekening gehouden met geluid en trillingen i.v.m. de ondergrond.
- Fysieke wegversmalling aan de westzijde tussen de komgrens en het centrumhart om de snelheid te remmen.
- Inrichting rijbaan met middenstrook en kantstroken verhoogt de attentie op de aanwezigheid van fietsers op de rijbaan.
- Overgang naar het centrumhart in een andere kleur om het verblijven te attenderen.
- Definitieve locatie van het bushokje t.h.v. huisnummer 44A/48 wordt nader bepaald.
- Gieterse Vaart accentueren op de rijbaan en brugleuningen toepassen als knipoog naar het verleden.
- Herinrichting Novacplein hoort formeel niet bij het projectgebied. Financieel wordt gekeken of dit uiteindelijk meegenomen kan worden.
- Aan de oostzijde totaal twee parkeervakken in grasbetonstenen toegepast.
- In het algemeen wordt het dorp meer vergroend.



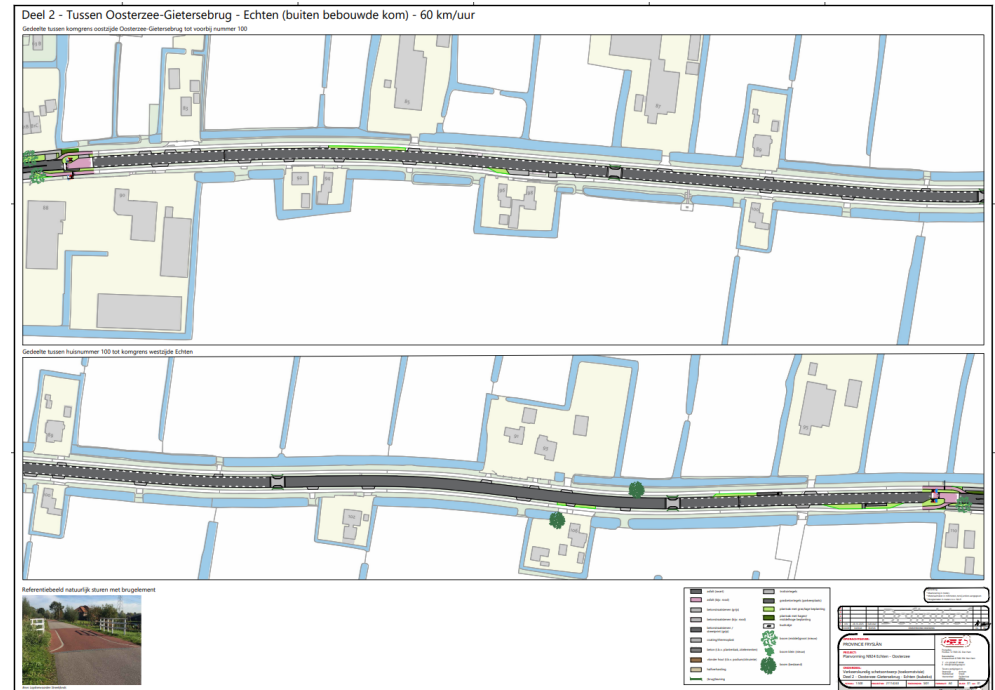
Huidige situatie

Toekomstige situatie

Deel 2 - Tussen Oosterzee-Gietersebrug en Echten - *Buiten*

bebouwde kom

- Maximaal toegestane snelheid 60 km/uur.
- Vervangen van de asfalt deklaag van de rijbaan en passende kantmarkering toepassen bij 60 km/uur (1-3 markering)
- Uitritten van percelen vervangen is onder voorbehoud.
- Onnodige verharding langs de rijbaan wordt vervangen door een groene berm.
- Totaal drie brugprincipes toepassen als visuele remming.
- Bushaltes nabij de komgrens van Echten worden nieuw ingericht, waarbij in de nieuwe situatie de bus halteert op de rijbaan.
- De fietspaden vallen buiten de projectscope en worden derhalve niet aangepast.



Deel 3 – Echten - *Binnen bebouwde kom*

- Maximaal toegestane snelheid 30 km/uur.
- Alle verharding wordt vervangen.
- De westelijke komgrens wordt versterkt met een gekleurd plateau en wegversmalling, waarbij ingaand verkeer wacht en fietsers rugdekking krijgen. De keuze voor een verhoogd plateau volgt later, met aandacht voor geluid en trillingen.
- Inrichting rijbaan met middenstrook en kantstroken verhoogt de attentie op de aanwezigheid van fietsers op de rijbaan.
- Huidige fietspaden worden vervangen door trottoirs.
- Kruispunten met de Middenweg en sporthal De Twilling worden ingericht als kruispuntplateau. Verhoging van het plateau wordt nader bepaald. In de overweging wordt rekening gehouden met geluid en trillingen i.v.m. de ondergrond.
- Overgang naar het centrumhart in een andere kleur om het verblijven te attenderen.
- Containerplekken toegepast t.h.v. huisnummer 8, 10/12 en 14 en een extra parkeerplaats t.h.v. huisnummer 15 t.b.v. Meerpad.
- Meerpad 2 t/m 10 aansluiten door middel van een gelijkwaardig kruispunt op de N924.
- Middenvaart accentueren op de rijbaan en brugleuningen toepassen als knipoog naar het verleden. Fysieke wegversmalling t.h.v. De Fûke om de snelheid te remmen. Komgrens oostzijde versterken door middel van gekleurd plateau en wegversmalling, waarbij het ingaande verkeer moet wachten. Verhoging van de plateaus wordt nader bepaald. In de overweging wordt rekening gehouden met geluid en trillingen i.v.m. de ondergrond. Het fietspad wordt iets langer doorgetrokken t/m de brug.
- Op de brug een extra fysieke wegversmalling om het ingaande verkeer te remmen en de fietsers die hier de rijbaan op komen beschermd worden voor achteropkomend gemotoriseerd verkeer (rugdekking).
- In het algemeen wordt het dorp meer vergroend.



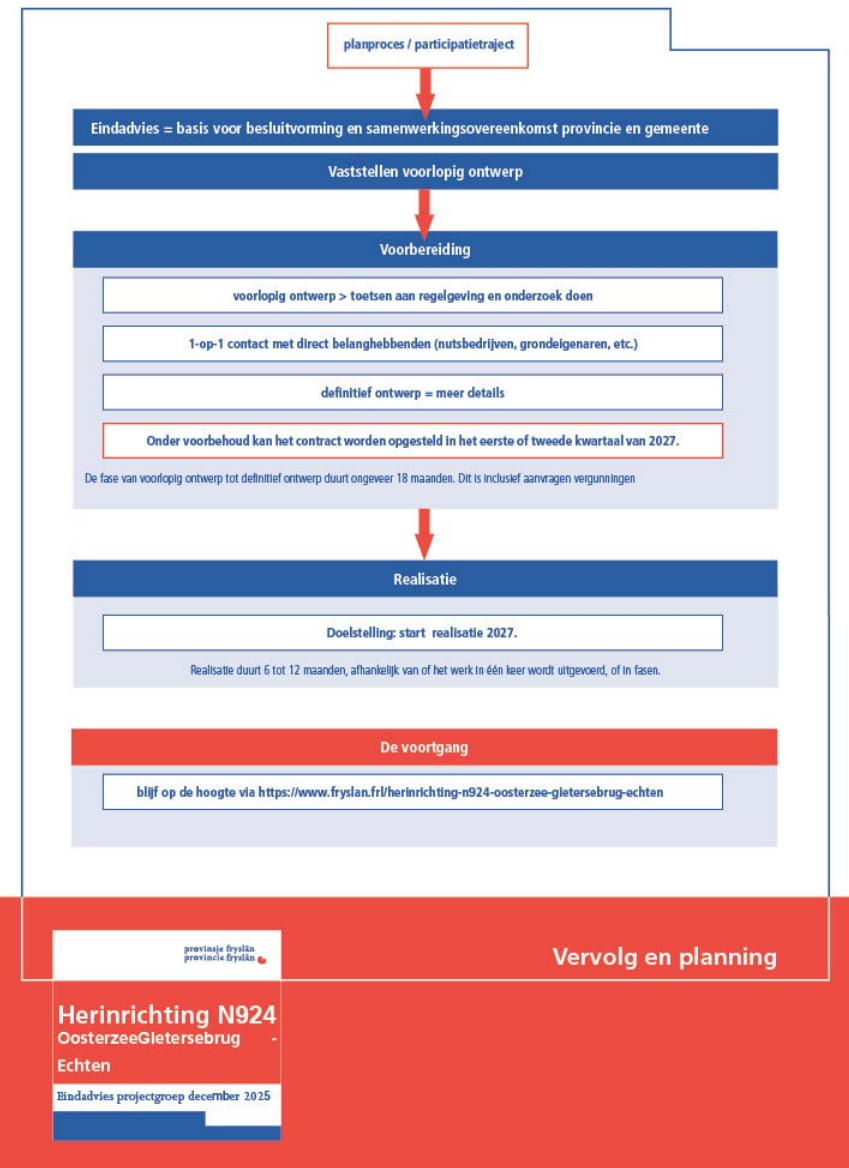
VERVOLG & PLANNING

Het planproces en het participatietraject hebben we afgerond. Door Roelofs is hiervoor een eindadvies opgesteld in de vorm van een verkeerskundig schetsontwerp. Deze wordt als basis gebruikt voor de besluitvorming en samenwerkingsovereenkomst van de Provincie Fryslân en gemeente De Fryske Marren.

In de besluitvorming en samenwerkingsovereenkomsten worden onder andere ook de uiteindelijke (financiële) keuzes gemaakt die uitgewerkt worden in een Voorlopig Ontwerp (civieltechnisch). Wanneer het Voorlopig Ontwerp vastgesteld is, wordt met de voorbereiding van de realisatie gestart. In dit onderdeel van het proces wordt het voorlopig ontwerp getoetst en wordt nader onderzoek gedaan (o.a. afwatering, huidige verhardingstypes, kabels & leidingen, verlichting). Ook vindt verdere afstemming plaats van de direct belanghebbenden. Met inzicht in deze verdere details, wordt uiteindelijk een definitief ontwerp opgesteld. Onder voorbehoud wordt het contract t.b.v. de realisatie in het eerste of tweede kwartaal van 2027 opgesteld, waarbij ook de benodigde vergunningen aangevraagd worden.

De laatste stap van het proces is de realisatie van de herinrichting. Op dit moment is de doelstelling dat dit in 2027 van start gaat, waarbij nog nader bekeken wordt of dit in één keer uitgevoerd wordt of gefaseerd.

Wilt u op de hoogte blijven van de voortgang van dit project? Houdt dan de projectsite van de provincie in de gaten!



Deel 1 - Oosterzee-Gietersebrug (binnen bebouwde kom) - 30 km/uur

Visualisatie 1



Huidige situatie (t.h.v. huisnummer 78)

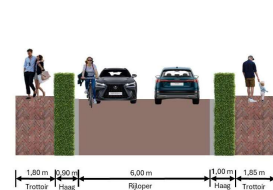
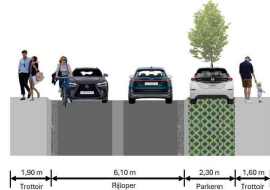


Toekomstige situatie (t.h.v. huisnummer 78)



Dwarsprofiel A - Erfdoegangsweg 30 km/uur

Dwarsprofiel B - Dorpshart 30 km/uur



asfalt (zwart)	grasbetondek (gardenplanta)
asfalt (bijz. rood)	skorrek met gras/begrijs bepaling
betonstraalstenen (grjs)	skorrek met hagen / middelhoge bepaling
betonstraalstenen (bijz. rood)	toesluje
betonstraalstenen / streepprint (grjs)	boom (minkblyprint plant)
coating thermogelak	boom (kkn (nieuw)
beton (b.v. plintreuk, ritkeentrek)	boom (bestand)
monder heud (b.v. podium/struente)	
halverharding	
begruening	



OPDRACHTGEVER:
PROVINCIE FRYSLÂN

PROJECT:
Herforming N924 Echten - Oosterzee

ONDERDEEL:
Verkeerskundig schetsontwerp (toekomstvisie)
Deel 1 - Oosterzee-Gietersebrug (bijkom)

TOEGANG: AD
BLAD: 01 van 0

Meer waarde aan ruimte

Deel 3 - Echten (binnen bebouwde kom) - 30 km/uur

Gedeelte tussen komgrens westzijde Echten en huisnummer 20



Visualisatie 2

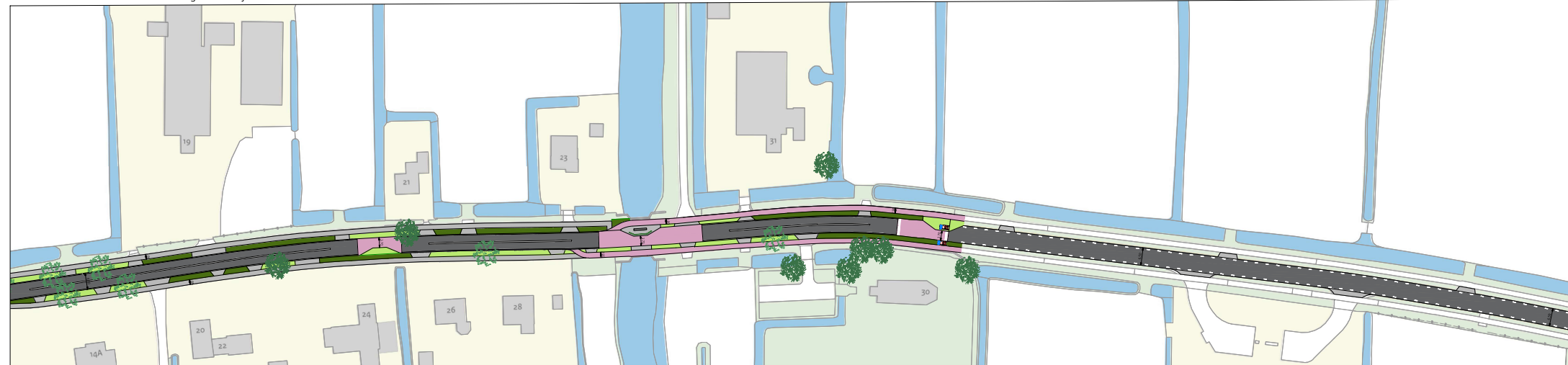


Huidige situatie (t.h.v. huisnummer 1)



Toekomstige situatie (t.h.v. huisnummer 1)

Gedeelte tussen huisnummer 14A tot komgrens oostzijde Echten



Dwarsprofiel C - Erftoegangsweg 30 km/uur

Dwarsprofiel D - Dorpshart 30 km/uur



asfalt (zwart)	asfalt (bijl. rood)	betonstraatstenen (grip)	betonstraatstenen (bijl. rood)	betonstraatstenen / streepprint (grip)	coating thermogelak	beton (b.v. plantbak, ritkelement)	moder hout (b.v. podium/struimel)	halverharding	grondbelegging	trottoertegels	grasbetontegels (gardenplaat)	skorrek met graslaag beplanting	skorrek met haag / middellange beplanting	keuzelg	boom (inckelblynt pionier)	boom klein (nieuw)	boom (bestaand)
----------------	---------------------	--------------------------	--------------------------------	--	---------------------	------------------------------------	-----------------------------------	---------------	----------------	----------------	-------------------------------	---------------------------------	---	---------	----------------------------	--------------------	-----------------



OPDRACHTGEVER:
PROVINCIE FRYSLÂN

PROJECT:
Planvorming N924 Echten - Oosterzee

ONDERDEEL:
Verkeerskundig schetsontwerp (toekomstvisie)
Deel 3 - Echten (bibeko)

FORMAAT: A0
BLAD: 01 van 0

Meer waarde aan ruimte

Deel 4 - Tussen Echten - Echtenerbrug (buiten bebouwde kom) - 60 km/uur



Referentiebeeld natuurlijk sturen met brugelement



Bron: Jopke Wouda - Smit & Smit

asfalt (zwart)	troutentegels
asfalt (bijv. rood)	grasbetontegels (gartereplaat)
betonstraatstenen (grjs)	skorrek met gras/layr beplanting
betonstraatstenen (bijv. rood)	skorrek met haag/ middelhoge beplanting
betonstraatstenen / streepprint (grjs)	keuskolje
coating/thermogelak	boom (inoksbijprint pionier)
beton (b.v. plintenbak, ritkelement)	boom klein (nieuw)
vlinder hout (b.v. podium/struimel)	boom (bestaand)
halmverharding	
brugkoning	

<p>Definitief</p>	
<p>OPDRACHTGEVER: PROVINCIE FRYSLÂN</p>	<p>OPDRACHTGEVER: Rijkswaterstaat</p>
<p>PROJECT: Herformatie N924 Echten - Oosterzee</p>	<p>OPDRACHTGEVER: Rijkswaterstaat</p>
<p>ONDERDEEL: Verkeerskundig schetsontwerp (toekomstvisie) Deel 4 - Echten - Echtenerbrug (bubeko)</p>	<p>OPDRACHTGEVER: Rijkswaterstaat</p>
<p>SCHAAL: 1:500</p>	<p>PROJECT: 2114243</p>
<p>PROJEKT: 2114243</p>	<p>PROJEKT: 2114243</p>
<p>FORMAAT: A0</p>	<p>BLAD: 01 van 0</p>

Meer waarde aan ruimte