

# Ontwerp Gemeentelijk Mobiliteitsprogramma Tytsjerksteradiel

Opdrachtgever	Gemeente Tytsjerksteradiel
Titel rapport	Ontwerp Gemeentelijk Mobiliteitsprogramma Tytsjerksteradiel
Kenmerk	014239.20231025.R1.03
Datum publicatie	16 januari 2024
Projectleider Goudappel	Cor Koopmans
Projectteam Goudappel	Johan Munsterman, Anne Abbing, Ella Oldenziel en Cor Koopmans
Projectteam opdrachtgever	Johan Meirink
Status	Ontwerp

# Inhoudsopgave

## Samenvatting

<b>1. Op weg naar een nieuw mobiliteitsprogramma</b>	<b>1</b>
1.1 Waarom een nieuw mobiliteitsprogramma	1
1.2 Hoe is het plan tot stand gekomen	1
1.3 Participatieproces	1
<b>2. Waar staan we nu?</b>	<b>5</b>
2.1 Wat stond er in het vorige mobiliteitsplan?	5
2.2 Verplaatsingen inwoners Tytsjerksteradiel	6
2.3 Verkeersnetwerken	7
2.4 Verkeersveiligheid	17
2.5 Resultaten uit participatie	19
<b>3. Wat komt er op ons af?</b>	<b>25</b>
3.1 Relatie met de Omgevingsvisie	25
3.2 Gewijzigde aanpak verkeersveiligheid	27

3.3 Klimaat- en ecologisch beleid	28
3.4 Landelijk mobiliteitsbeleid	31
3.5 Provinciaal verkeersbeleid	31
3.6 Regionaal mobiliteitsbeleid	33
3.7 Coalitieakkoord	36
3.8 Recreatie en Toerisme	36
3.9 Mobiliteitstrends	39
3.10 Demografische trends en effecten op mobiliteit	40
3.11 Autonome ontwikkelingen in Tytsjerksteradiel	41
<b>4. Waar willen we naartoe?</b>	<b>43</b>
4.1 Visie op hoofdlijnen	43
4.2 Verkeersveiligheidsopgaven	44
4.3 Bereikbaarheidsopgaven	45
4.4 Leefbaarheidsopgaven	47
4.5 Duurzaamheidsopgaven	48
<b>5. Hoe willen we dat bereiken</b>	<b>51</b>

5.1	Afwegingskader	51
5.2	Infrastructurele maatregelen verkeersveiligheid	53
5.3	Maatregelen fietsverkeer	58
5.4	Maatregelen openbaar vervoer	60
5.5	Maatregelen leefbaarheid	60
5.6	Maatregelen landbouwverkeer	61
5.7	Maatregelen duurzaamheid	62
5.8	Wandelen en toegankelijkheid	62
5.9	Educatie, handhaving en gedragsbeïnvloeding	63
5.10	Lokaal maatwerk binnen wijken en dorpen	64
5.11	Totaaloverzicht van de maatregelen	64

## **Begrippenlijst**

## **Bijlage A: Strategisch Plan Verkeersveiligheid**

## **Bijlage B: Overzicht heatmaps enquêtes**

## **Bijlage C: Knelpuntenlijst**





# Samenvatting

De gemeente Tytsjerksteradiel is toe aan een nieuw Gemeentelijk Mobiliteitsprogramma. De afgelopen jaren is er veel gebeurd in de gemeente op het gebied van verkeer en vervoer. Denk hierbij aan de voltooiing van de Sintrale As en alle bijbehorende maatregelen die zijn getroffen in de omliggende dorpen zoals de afwaardering van de oude hoofdroute door Burgum.

## **Samen op weg naar een nieuw Gemeentelijk Mobiliteitsprogramma**

Het (Ontwerp) Gemeentelijk Mobiliteitsprogramma is tot stand gekomen na een uitgebreid participatietraject en een brede inventarisatie van de huidige situatie en de ontwikkelingen die op ons afkomen. Een belangrijke bouwsteen voor het gemeentelijke beleid is het landelijk beleid en het regionale beleid vanuit de provincie en de ANNO-regio (samenwerking tussen de Provincie Fryslân, Wetterskip Fryslân en de gemeenten Achtkarspelen, Dantumadiel, Noardeast-Fryslân en Tytsjerksteradiel). Het Gemeentelijk Mobiliteitsprogramma is daarbij een deeluitwerking van de Omgevingsvisie.

## **Waar willen we naartoe?**

Het hoofddoel van het Gemeentelijk Mobiliteitsprogramma 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 en beheerders van de infrastructuur.

De gemeente Tytsjerksteradiel kenmerkt zich door een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving. We zetten volop in op behoud daarvan, door in te zetten op duurzame mobiliteit. Dit is ook een doorvertaling van de aspecten uit de Omgevingsvisie van Tytsjerksteradiel en de Regionale Mobiliteitsvisie 'Ferbining'.

Deze visie op hoofdlijnen is vertaald in strategische opgaven op het gebied van verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Daarbij speelt ook gezondheid van de inwoners een belangrijke rol. De bereikbaarheid voor het autoverkeer is binnen de gemeente relatief goed op orde. We zetten de komende periode met name in op de verbetering van verkeersveiligheid waarbij de kwetsbare verkeersdeelnemers extra aandacht krijgen. Ook stimuleren we lopen, fietsen en het openbaar vervoer en de combinatie van verschillende vervoersmiddelen. Dit doen we om onze inwoners te verleiden om minder gebruik te maken van de auto. Dit heeft niet alleen maar een positief effect op de duurzaamheid maar heeft ook een positieve invloed op de gezondheid en de verblijfskwaliteit van onze inwoners.

## **Hoe willen we dat bereiken?**

De beleidsuitgangspunten zijn vertaald naar concrete maatregelen die de komende jaren worden uitgevoerd. Een deel van de maatregelen wordt daarbij samen met de omgeving nog nader uitgewerkt. Belangrijk is ook dat we de maatregelen uitvoeren in combinatie met gepland wegonderhoud als dat mogelijk is. Ook willen we maximaal gebruik maken van de beschikbare subsidiemogelijkheden van de landelijke en provinciale overheid. De maatregelen richten zich onder andere op het verbeteren van de verkeersveiligheid en het optimaliseren van de infrastructuur voor fietsers. We kunnen echter niet alle knelpunten oplossen met aanpassingen aan de infrastructuur. Daarom zetten we ons ook in om het gedrag van weggebruikers te beïnvloeden en te handhaven op de plekken waar dit nodig is.







# 1. Op weg naar een nieuw mobiliteitsprogramma

---

## 1.1 Waarom een nieuw mobiliteitsprogramma

Het laatste Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan 2008-2016 voor de gemeente Tytsjerksteradiel dateert uit oktober 2008. In 2016 is nog geen nieuw GVVP opgesteld omdat de maatregelen rond de realisatie van de Sintrale As nog niet geheel waren afgerond. Inmiddels is de Sintrale As gerealiseerd en is ook het grootste deel van de aanvullende maatregelen getroffen aan het omliggende weggennet. Voor de gemeente Tytsjerksteradiel is het daarom noodzakelijk een nieuw mobiliteitsprogramma op te stellen.

### VERANDERENDE OMGEVING

Naast de lokale ontwikkelingen binnen de gemeente Tytsjerksteradiel, spelen op landelijk-, provinciaal en regionaal niveau ook zaken waar de gemeente rekening mee moet houden. Zo is het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 vastgesteld en op 1 januari 2024 treedt de nieuwe Omgevingswet in werking. In het nieuwe mobiliteitsprogramma van Tytsjerksteradiel wordt geanticipeerd op de kansen en gevolgen die deze ontwikkelingen met zich meebrengen.

## 1.2 Hoe is het plan tot stand gekomen

Dit concept mobiliteitsprogramma is ontstaan uit een brede inventarisatie gevolgd door een interactief proces waarbij inwoners en andere belanghebbenden op verschillende momenten hun mening konden geven. In de infographic op de volgende pagina staan de doorlopen stappen.

## 1.3 Participatieproces

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

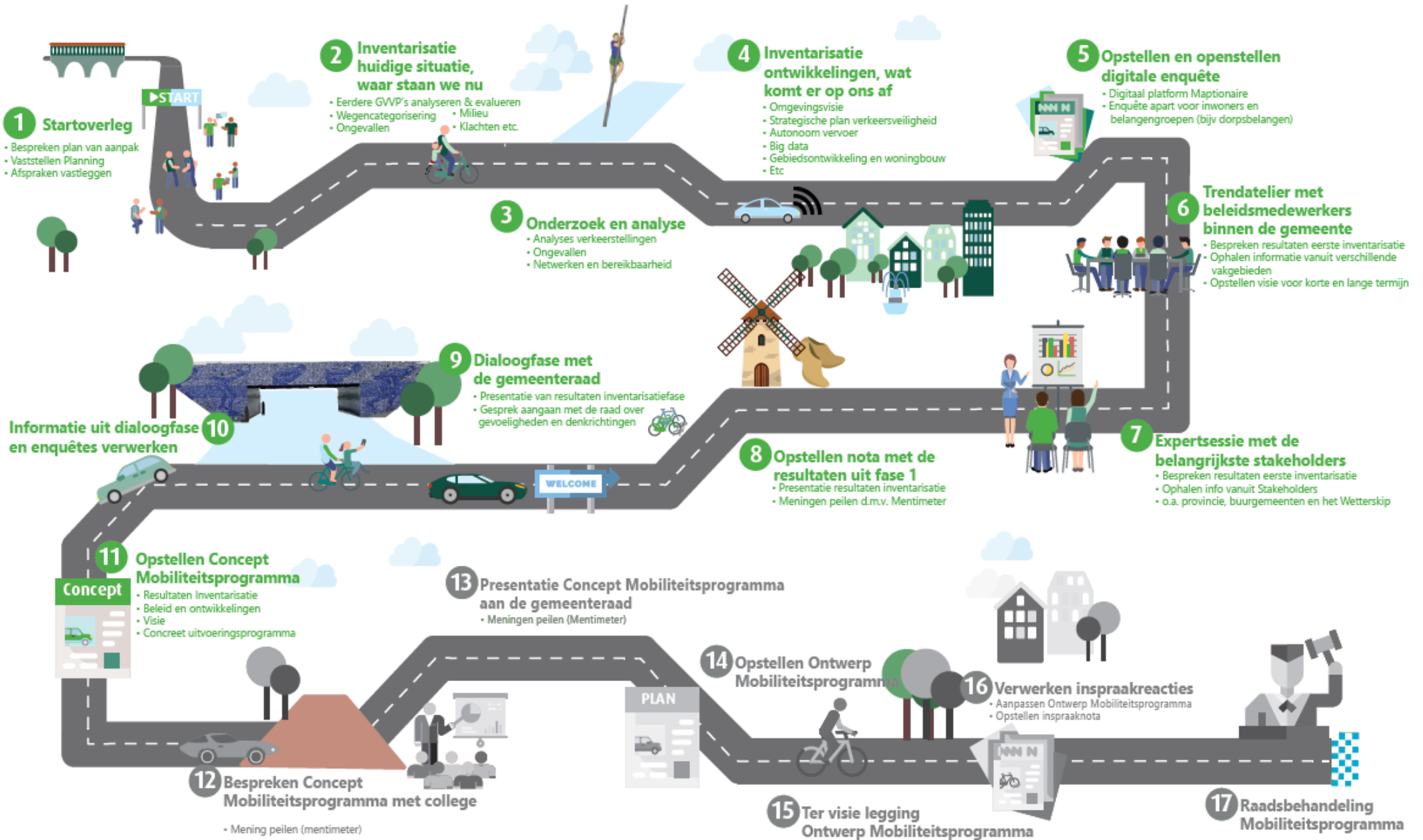
### DIGITALE ENQUÊTE

Allereerst stond er in april en mei 2023 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 Tytsjerksteradiel ten aanzien van verkeer. Ook hebben inwoners aangegeven hoe ze verschillende thema's beoordelen en hoe belangrijk ze deze thema's vinden.





# Samen op weg naar een breed gedragen Mobiliteitsprogramma



### **TRENDATELIER**

Vervolgens is samen met beleidsmedewerkers van de verschillende afdelingen en met de dorpen- en wijk coördinatoren een trendatelier georganiseerd, opgedeeld in twee 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. Bij dit trendatelier was zowel de gemeente Tytsjerksteradiel als de gemeente Achtkarspelen aanwezig.

### **EXPERTSESSIE**

Daarnaast zijn expertsessies gehouden met diverse stakeholders. Hierbij gaat het om de buurgemeenten, de provincie maar ook diverse belangenorganisaties zoals Arriva, Cumela, LTO Nederland, Veilig Verkeer Nederland en de Fietsersbond.

Tijdens de expertsessies is onder meer aan bod gekomen welke (grensoverschrijdende) ontwikkelingen spelen bij buurgemeenten en in de provincie. Ook is naar voren gekomen welke zaken vanuit de verschillende stakeholders belangrijk zijn. Belangrijk daarbij is wat er goed gaat, maar vooral ook wat er beter kan en waar we de komende periode verder op in moeten zetten.

### **BIJEENKOMST GEMEENTERAAD**

De Gemeenteraad is op 9 mei bijgepraat over het proces om te komen tot een nieuw mobiliteitsprogramma. Tijdens de presentatie zijn ook de eerste resultaten van de enquêtes onder inwoners gedeeld. Vervolgens is ook doormiddel van stellingen gepeild hoe de Gemeenteraad tegen bepaalde onderwerpen aankijkt en welke zaken belangrijk zijn voor de uitwerking van het mobiliteitsprogramma. In juni 2023 is vervolgens door de gemeenteraad een beleidskeuzenotitie vastgesteld.







## 2. Waar staan we nu?

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

### 2.1 Wat stond er in het vorige mobiliteitsplan?

Het laatste Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan 2008-2016 voor de gemeente Tytsjerksteradiel dateert uit oktober 2008. In 2016 nog geen nieuw GVVP opgesteld omdat de maatregelen rond de realisatie van de Sintrale As nog niet geheel waren afgerond. Wel heeft de gemeente een evaluatie uitgevoerd, waaruit blijkt dat een groot deel van de voorgestelde maatregelen is uitgevoerd. Hieronder vallen de afwaardering van bestaande routes door de Trynwâlden, Burgum en Hurdegaryp na realisatie van de Sintrale As. Daarnaast is een aantal wegen opnieuw ingericht en zijn infrastructurele maatregelen rond schoolomgevingen getroffen.

In dit mobiliteitsprogramma zijn de resterende opgaven en maatregelen opgenomen voor zover ze nog van toepassing zijn.

### Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan 2008 - 2016

- oktober 2008 -  
Gemeente Tytsjerksteradiel





## 2.2 Verplaatsingen inwoners Tytsjerksteradiel

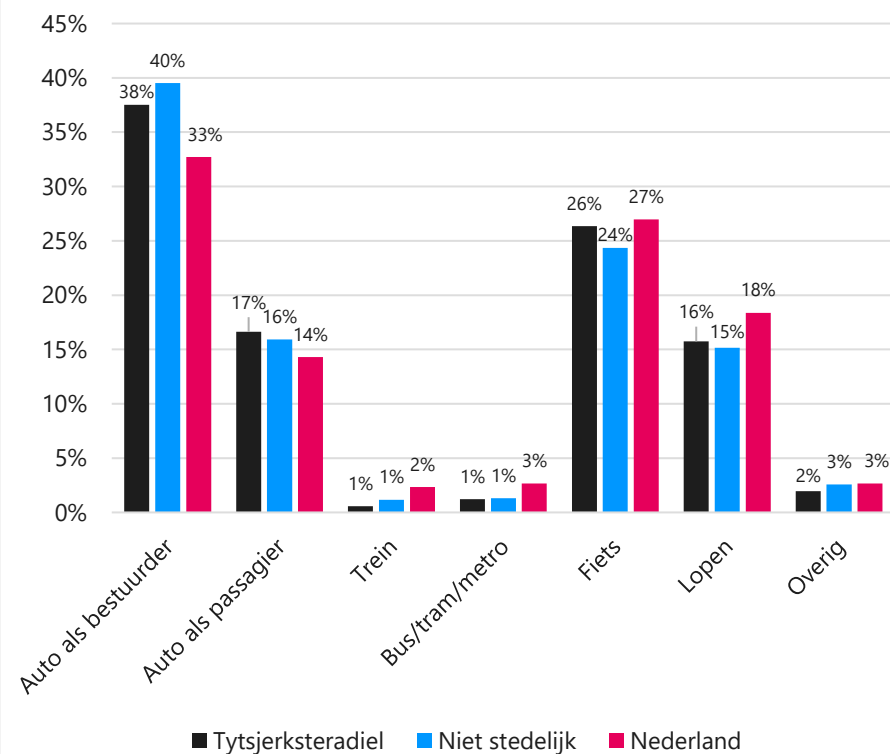
In het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OViN) rapporteren onderzoekspersonen hun verplaatsingen. Op basis van deze data is bekend hoe inwoners van Tytsjerksteradiel zich verplaatsen in het dagelijks leven. De resultaten zijn hiernaast weergegeven. Daarbij is een vergelijking gemaakt met niet stedelijke gemeenten (Tytsjerksteradiel behoort hiertoe) en Nederland. In de grafiek is weergegeven welk aandeel de verschillende vervoerswijzen hebben ten opzichte van het totale aantal verplaatsingen voor alle reisafstanden.

Kijken we naar alle reisafstanden dan neemt het autogebruik onder inwoners van Tytsjerksteradiel meer dan de helft van alle verplaatsingen in (55%). Dit betreft bestuurders en passagiers. Het fietsgebruik is een kwart van alle verplaatsingen (26%) en lopen 16%. Twee procent maakt gebruik van het OV.

Vergeleken met niet-stedelijke gemeenten en Nederland is het fietsgebruik en autogebruik in Tytsjerksteradiel hoger en het aandeel OV en lopen lager. Een lager OV-aandeel en een hoger auto-aandeel in Tytsjerksteradiel kan verklaard worden door de beschikbaarheid van het OV en het landelijke karakter van de gemeente. Voor fietsen en wandelen zijn is het aandeel vergelijkbaar met niet-stedelijke gemeenten en Nederland.

## Verplaatsingsgedrag van inwoners van Tytsjerksteradiel t.o.v. de rest van Nederland

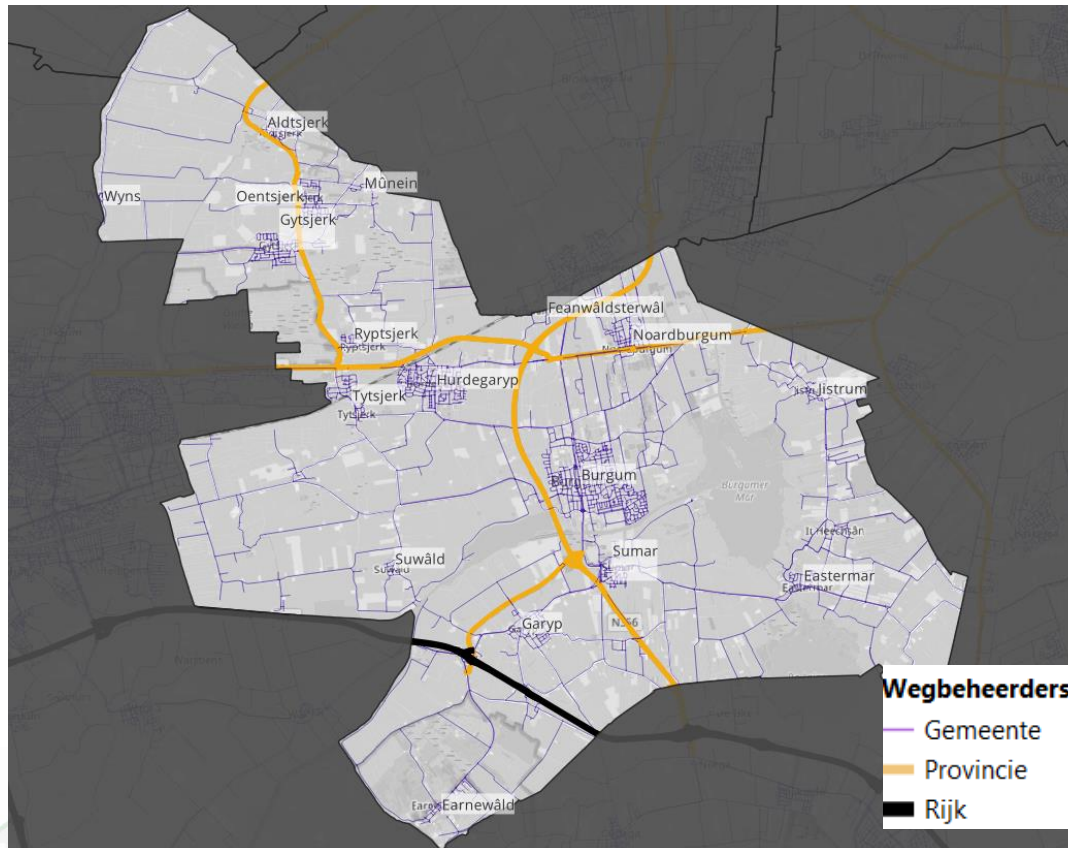
### Verdeling in vervoerswijzen



**Inwoners**  
Circa 32.000

### 2.3 Verkeersnetwerken

In de volgende paragrafen worden de huidige verkeersnetwerken binnen de gemeente Tytsjerksteradiel nader beschouwd. Belangrijk daarbij is om onderscheid te maken in de verschillende wegbeheerders in de vorm van Rijkswaterstaat, de provincie Fryslân en de gemeente Tytsjerksteradiel. Onderstaande figuur geeft een overzicht van de huidige wegbeheerders.



17

**Dorpen**

14

**Buurtschappen**

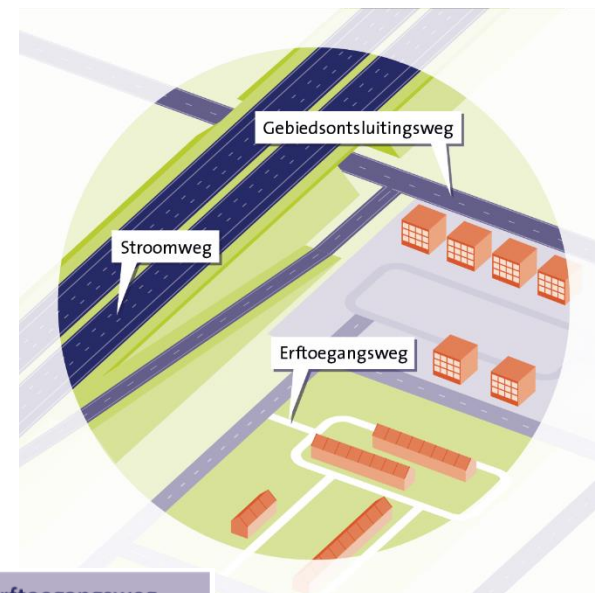




## AUTONETWERK

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.

Op basis van de huidige snelheidsregimes en inrichting van de wegen is er voor de gemeente Tytsjerksteradiel nog niet op alle wegen sprake van een eenduidige wegencategorisering met een bijbehorende weginrichting.



Essentiële herkenbaarheidskenmerken (EHK)	Stroomweg		Gebiedsontsluitingsweg			Erftoegangsweg	
	SW120	SW100	GOW80	GOW70	GOW50	ETW60	ETW30
Zone-aanduiding							
Markering en rijrichtingscheiding			<p>Bij gebiedsontsluitingswegen In alle gevallen vrijliggende fietsvoorzieningen</p>				
	<p>Bij stroomwegen in alle gevallen vrijliggende fietsvoorzieningen</p>						



**Stroomwegen:** De stroomwegen binnen de gemeentegrenzen zijn in beheer van het rijk en de provincie. Dit betreft de Wâldwei (N31), de Sintrale As (N356), de Rondweg Garyp (N913) en de Noarder-Omwei (N355).

**Gebiedsontsluitingswegen** De gebiedsontsluitingswegen zijn de wegen met een maximumsnelheid van 80 km/u buiten de bebouwde kom en 50 km/u 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 obstakelvrije ruimte. Daarnaast is het niet wenselijk om erfaansluitingen te hebben aan gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom. Ontsluiting dient bij voorkeur via parallelwegen plaats te vinden. Een deel van de gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom is in beheer van de provincie.

**Erftoegangswegen +:** In het vigerende beleid zijn ook Erftoegangswegen + opgenomen. Dit zijn wegen waarvoor een maximum snelheid geldt van 50 km/u binnen de kom waarbij veelal geen vrijliggende voorzieningen voor het fietsverkeer aanwezig zijn. Buiten de bebouwde kom gaat het om wegen met een maximum snelheid van 80 km/u die reeds over vrijliggende fietsvoorzieningen beschikken, maar niet volledig voldoen aan de inrichtingseisen voor 80 km/u.

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

Daarnaast is er nog een aantal wegen op de industriegebieden. Hier geldt een maximumsnelheid van 50 km/u. Deze wegen hebben met

name een ontsluitende functie voor de aangelegen bedrijven. Deze wegen zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg.

#### KNELPUNTEN GEMEENTE TYTSJERKSTERADIEL

Voor de gemeentelijke wegen buiten de bebouwde kom geldt dat er nog een aantal wegen een maximum snelheid heeft van 80 km/u waarbij niet volledig wordt voldaan aan de inrichtingseisen wanneer het gaat om bijvoorbeeld wegbreedtes en aanwezige obstakelvrije ruimte. Wel zijn langs alle wegen met een maximum snelheid van 80 km/u reeds vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig. Daarmee zijn de grootste risico's voor kwetsbare verkeersdeelnemers afgedekt. Dit met uitzonder van de oversteeklocaties.

Voor een aantal wegen binnen de bebouwde kom is voor de zogenaamde 'erftoegangswegen + sprake van fietsverkeer op de rijbaan in combinatie met een maximum snelheid van 50 km/u.

Het toepassen van een eenduidige wegencategorisering en het oplossen van de bijbehorende knelpunten vormt één van de pijlers voor een voor dit mobiliteitsprogramma. Hoofdstuk 4 gaat hier nader op in.



## Huidige wegencategorisering



### Rijkswegen

— Stroomweg

### Provinciale wegen

— Stroomweg

— Gebiedsontsluitingsweg

— Erftoegnagsweg

### Gemeentelijke wegen

— Gebiedsontsluitingsweg

— Erftoegnagsweg+

Overige wegen erftoegnagswegen  
(30 km/h binnen de bebouwde kom en  
60 km/h buiten de bebouwde kom)

## Knelpunten huidige wegencategorisering



### Knelpunten wegencategorisering en

### maximum snelheid

— 50 km/h met fietsers op de rijbaan

— 80 km/h voldoet niet volledig aan eisen weginrichting





## FIETSNETWERK

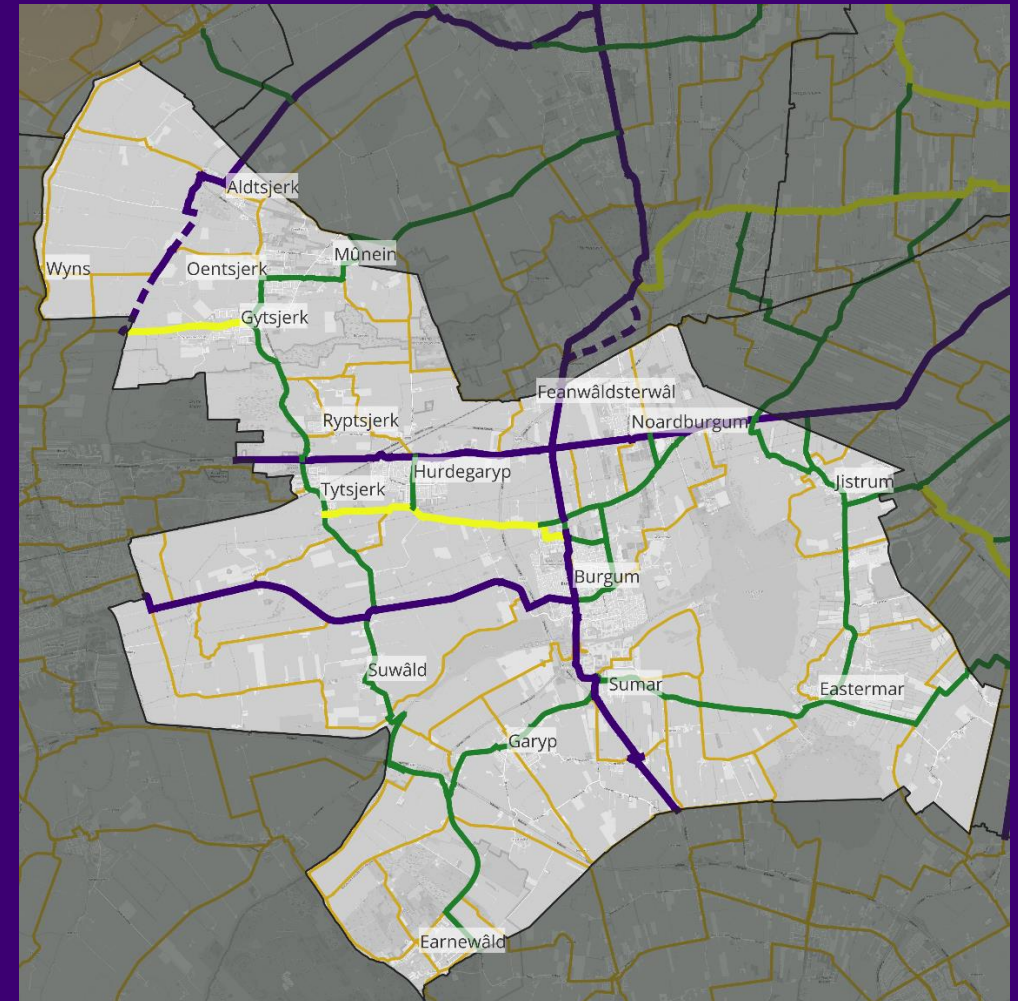
De figuur hiernaast toont de belangrijkste fietsroutes binnen de gemeente Tytsjerksteradiel, inclusief het (recreatief-toeristisch) fietsknooppuntennetwerk: Fietsnetwerk Fryslân. Voor de hoofdroutes wordt onderscheid gemaakt in:

- Provinciale Hoofd fietsroutes (fiets snelweg)
- Regionale Hoofd fietsroutes (Regionaal F-wegennet)
- Bovenlokale fietsroutes
- Lokale fietsroutes

Bovengenoemde indeling sluit aan op de categorisering van het fietsnetwerk dat ook in de overige ANNO-gemeenten wordt toegepast. In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op de ambities en maatregelen om de fietsstructuur in de regio te optimaliseren. Het fietsnetwerk omvat uiteraard niet alle wegen. Dat wil niet zeggen dat op andere wegen niet gefietst mag worden. Het is belangrijk om op alle wegen en routes te zorgen voor een verkeersveilige inrichting.



## Netwerk fietsverkeer



- Regionale hoofd fietsroute (F-wegennet)
- Nog uit te werken (F-wegennet)
- Bovenlokale fietsroute
- Lokale fietsroute
- Knooppuntenroute

### VOETGANGERS EN TOEGANKELIJKHEID

Voor voetgangers is geen specifiek 'hoofdnetwerk'. Met name in de dorpskernen bevinden zich concentraties van voetgangersstromen. Toegankelijkheid en ruimte voor voetgangers is niet een centraal thema geweest bij ontwikkelingen in Tytsjerksteradiel. De gemeente wil hier meer aandacht aan besteden en heeft ook de Charter for Walking ondertekend in 2018. In hoofdstuk 3 wordt meer uitleg gegeven over de Charter for Walking.

### OPENBAAR VERVOER

De gemeente Tytsjerksteradiel wordt met het openbaar vervoer ontsloten door middel van een aantal buslijnen de spoorlijn Leeuwarden-Groningen met de een treinstation in Hurdegaryp binnen de gemeentegrenzen. Ook het treinstation in Feanwâlden (net buiten de gemeentegrenzen is een belangrijke schakel. Dit treinstation van Feanwâlden fungeert daarbij als belangrijk overstappunt. Dit geldt niet alleen voor passagiers van de aansluitende buslijnen maar ook voor automobilisten en fietsers uit de regio die hier overstappen op de trein. Doordat station Feanwâlden vier keer per uur wordt bediend, waarvan 2 sneltreinverbindingen, is het een zeer aantrekkelijke optie om naar bijvoorbeeld Leeuwarden of Groningen te reizen. Het betreffende OV-netwerk is weergegeven in figuur hiernaast. Onderstaand de buslijnen waarmee de gemeente Tytsjerksteradiel wordt ontsloten.

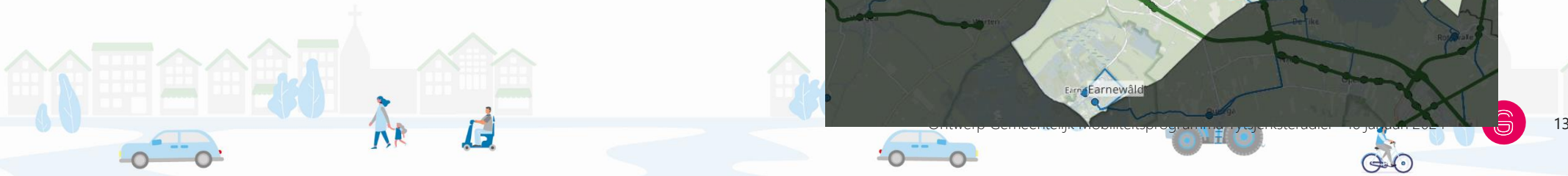
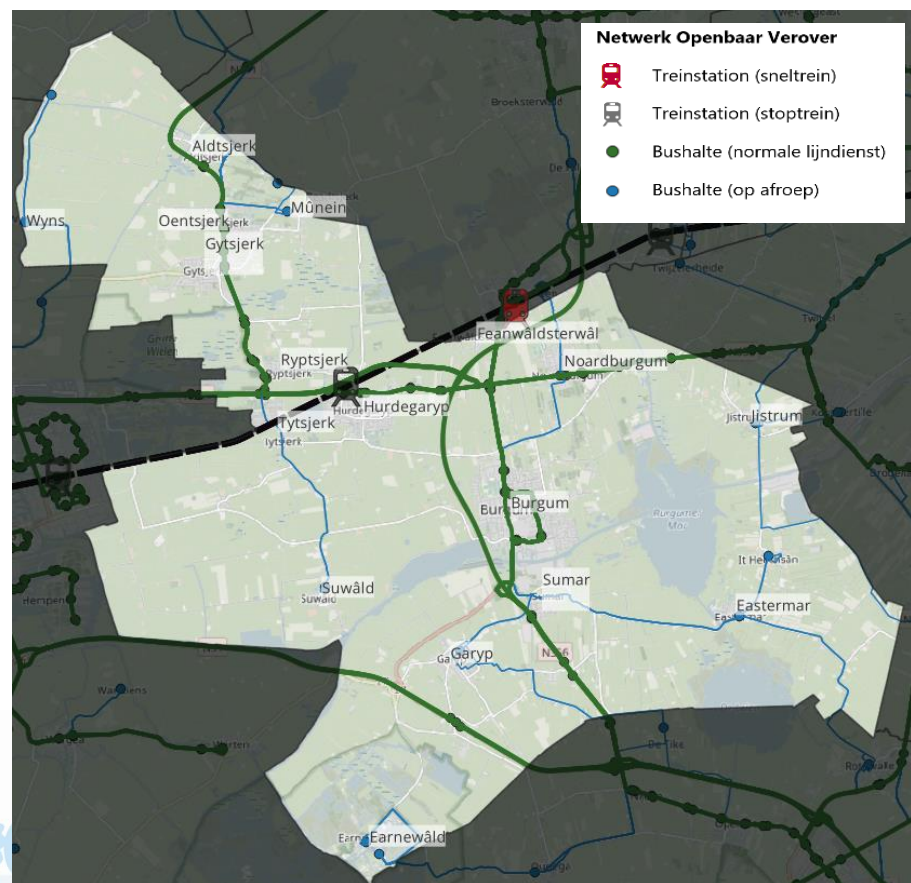
- Buslijn 13 Leeuwarden - Drachten via Noardburgum
- Buslijn 14/114 Leeuwarden – Oosterwolde (via Wâldwei)
- Buslijn 21 Leeuwarden – Heerenveen (via Burgum)
- Buslijn 51 Dokkum - Leeuwarden (via Gytsjerk)
- Buslijn 55 Dokkum - Drachten (via Burgum)
- Buslijn 62 Leeuwarden – Buitenpost (via Quatrebras)
- Buslijn 155 Leeuwarden – Lauwersoog
- Buslijn 356 Dokkum – Drachten (via Quatrebras)
- Buslijn 651 Dokkum - Damwâld - Leeuwarden

### NIEUWE OV-CONCESSIE EIND 2024

Hiervoor is ingegaan op het huidige OV netwerk. Eind 2024 start een nieuwe vervoerder met een nieuwe concessie inclusief een nieuwe dienstregeling. Op dit moment is nog niet bekend hoe het netwerk en de bijbehorende dienstregeling voor de periode 2024-2034 eruit ziet.

### VRAAG GESTUURD VERVOER

De Opstapper is beschikbaar op locaties waar geen bus- of treinverbinding in de directe omgeving aanwezig is. Wmo vervoer wordt aangeboden aan degenen die niet zelfstandig kunnen reizen. Zowel de Opstapper als het Wmo vervoer zijn vraagafhankelijk en worden door Jobinder aangeboden.





### GOEDERENVERVOER EN BEVOORRADING

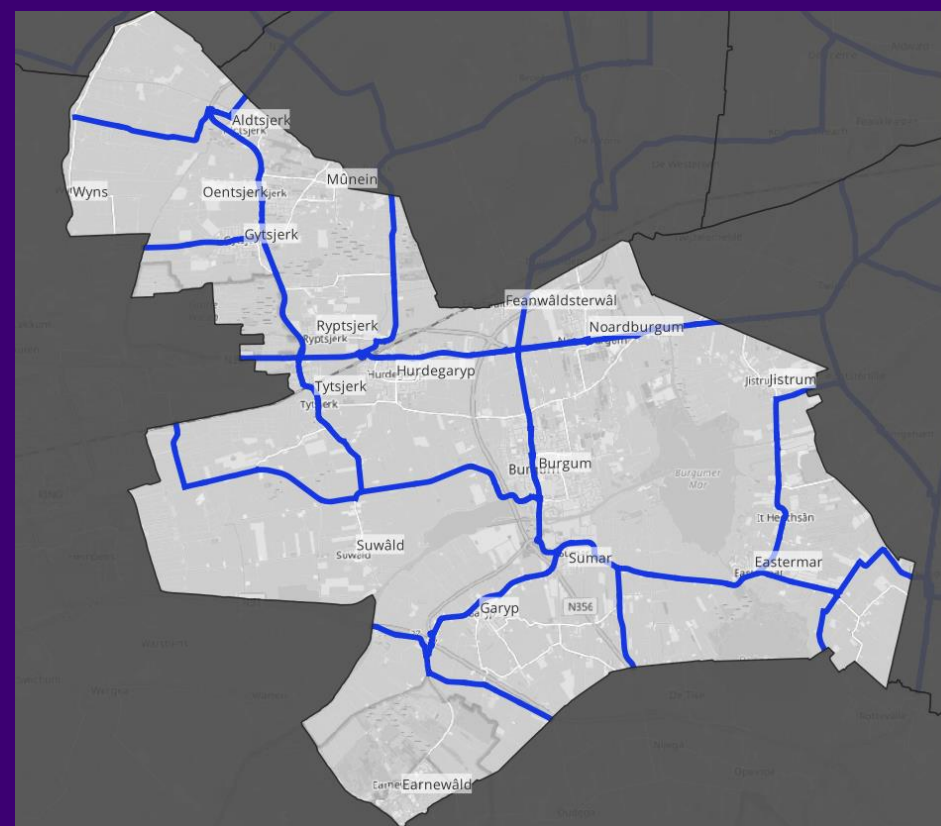
Binnen de gemeente Tytsjerksteradiel is een aantal bedrijventerreinen gelegen. Belangrijk daarbij is dat vrachtverkeer via de hoofdroutes met vrijliggende fietsvoorzieningen van- en naar deze bedrijventerreinen kan rijden en dat de routering van het verkeer hierop ook geënt is. Voor de bevoorrading van de supermarkten en overige winkels zijn binnen de gemeente geen beperkende maatregelen (bijvoorbeeld venstertijden) van toepassing.

### LANDBOUWERKEER

Het is wenselijk dat het landbouwwerkeer binnen de gemeente Tytsjerksteradiel gebruik maakt van routes waar zo weinig mogelijk sprake is van menging met langzaam verkeer en waar voldoende wegbreedte is. Dit zijn grotendeels de (provinciale) wegen waarlangs vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig zijn. Door de provincie is reeds een kwaliteitsnetwerk voor landbouwwerkeer aangewezen. Dit netwerk is weergegeven in de figuur hiernaast.

Voor een aantal routes door kernen zijn geen alternatieve routes voor landbouwwerkeer voorhanden. Ook is voor een aantal routes sprake van een combinatie van belangrijke fietsroutes zonder dat er bijvoorbeeld vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig zijn. Dit vormt een risico voor de verkeersveiligheid. Het strategisch plan verkeersveiligheid gaat hier ook verder op in als risico voor met name de kwetsbare verkeersdeelnemers.

## Kwaliteitsnetwerk landbouwwerkeer



— Kwaliteitsnetwerk Landbouwwerkeer



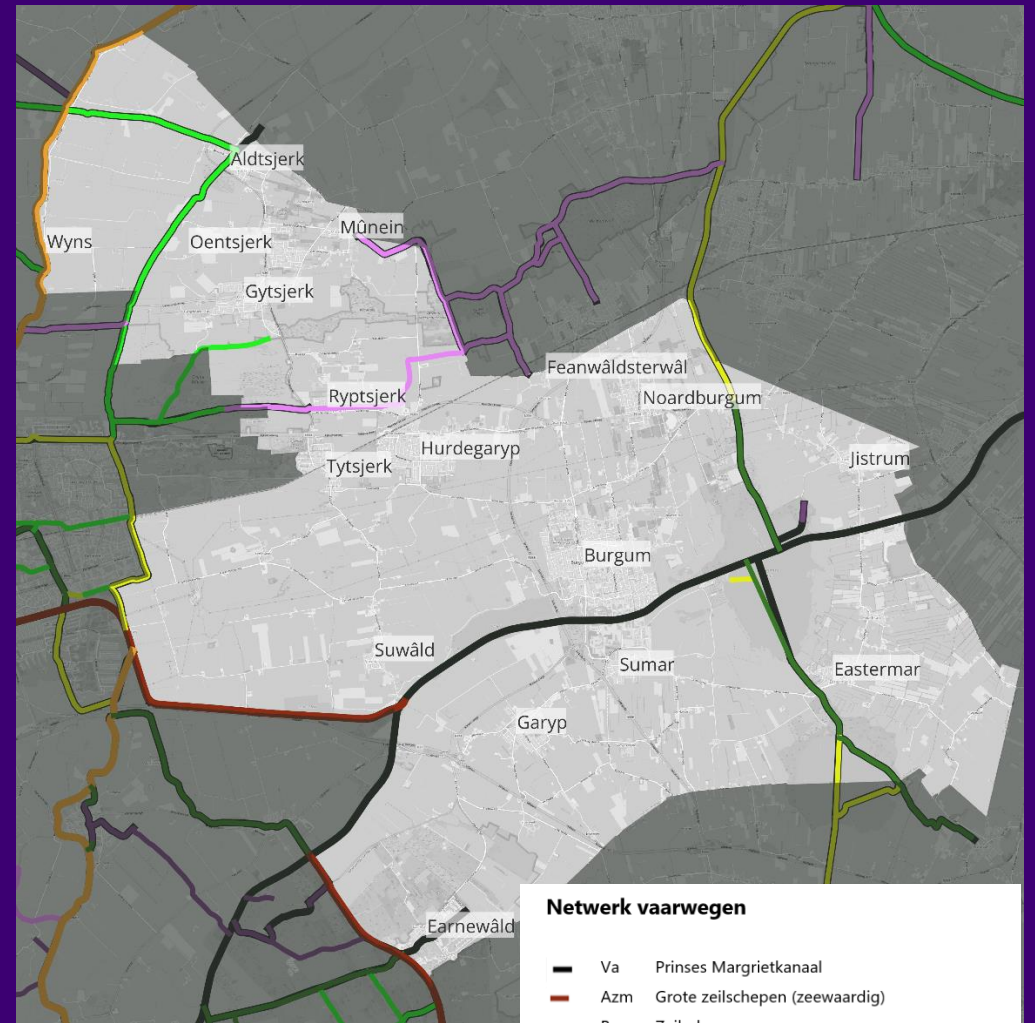




### VAARWEGEN

De vaarwegen zijn inzichtelijk gemaakt op basis van het netwerk zoals dat is opgenomen in het Regionaal Mobiliteitsprogramma van de provincie Het netwerk van de vaarwegen betreft de gecategoriseerde vaarwegen. De gemeente wordt doorkruist door het Prinses Margrietkanaal met klasse Va dat het IJsselmeer verbindt met het Van Starckenborghkanaal. Aan de zuidkant van de gemeente ligt de Vaarweg naar Drachten die Earnewoude ontsluit. Aan de westkant van de gemeente wordt de gemeentegrens gevormd door de Dokkumer EE.

## Netwerk vaarwegen



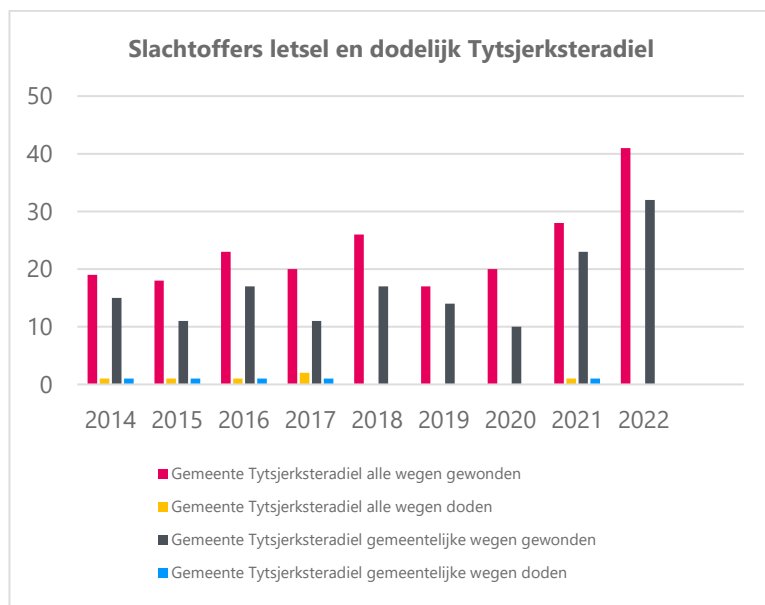


## 2.4 Verkeersveiligheid

### 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 materiële schade, zijn niet weergegeven. De registratiegraad van dergelijke ongevallen is gering waardoor er geen reëel beeld ontstaat van ongevallen met uitsluitend materiele schade.

Het aantal gewonden en doden op gemeentelijke wegen en alle wegen in de gemeente Tytsjerksteradiel is te zien in onderstaande grafiek voor de periode 2014 t/m 2022.



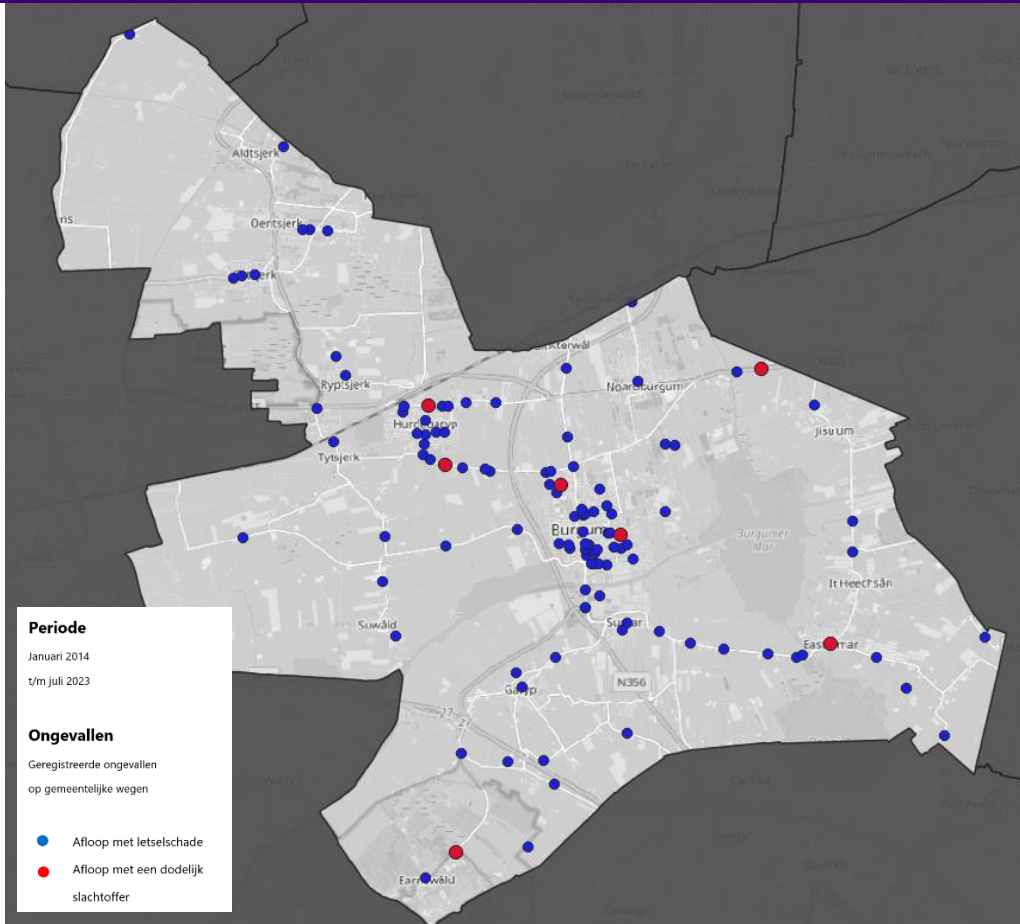
In de gemeente vonden de afgelopen jaren gemiddeld circa 20 geregistreerde ongevallen per jaar plaats met letselschade tot gevolg op de gemeentelijke wegen tussen 2014 en 2022. Van een afnemende trend is geen sprake in 2021 en 2022 is zelfs een toename van het aantal geregistreerde slachtoffers te zien. Een groot deel van de ongevallen met gewonden en doden tot gevolg vinden plaats op gemeentelijke wegen. Voor elk ongeval geldt dat het er 1 te veel is. Het brengt veel leed en maatschappelijke kosten met zich mee.

De figuur op de volgende pagina geeft de spreiding van de geregistreerde ongevallen weer. Daarbij is ook inzicht gegeven in de locaties waarbij kwetsbare verkeersdeelnemers het slachtoffer zijn geworden. Daarbij is de laatste jaren een toename van het aantal ongevallen geregistreerd waarbij bestuurders op E-bikes betrokken zijn.

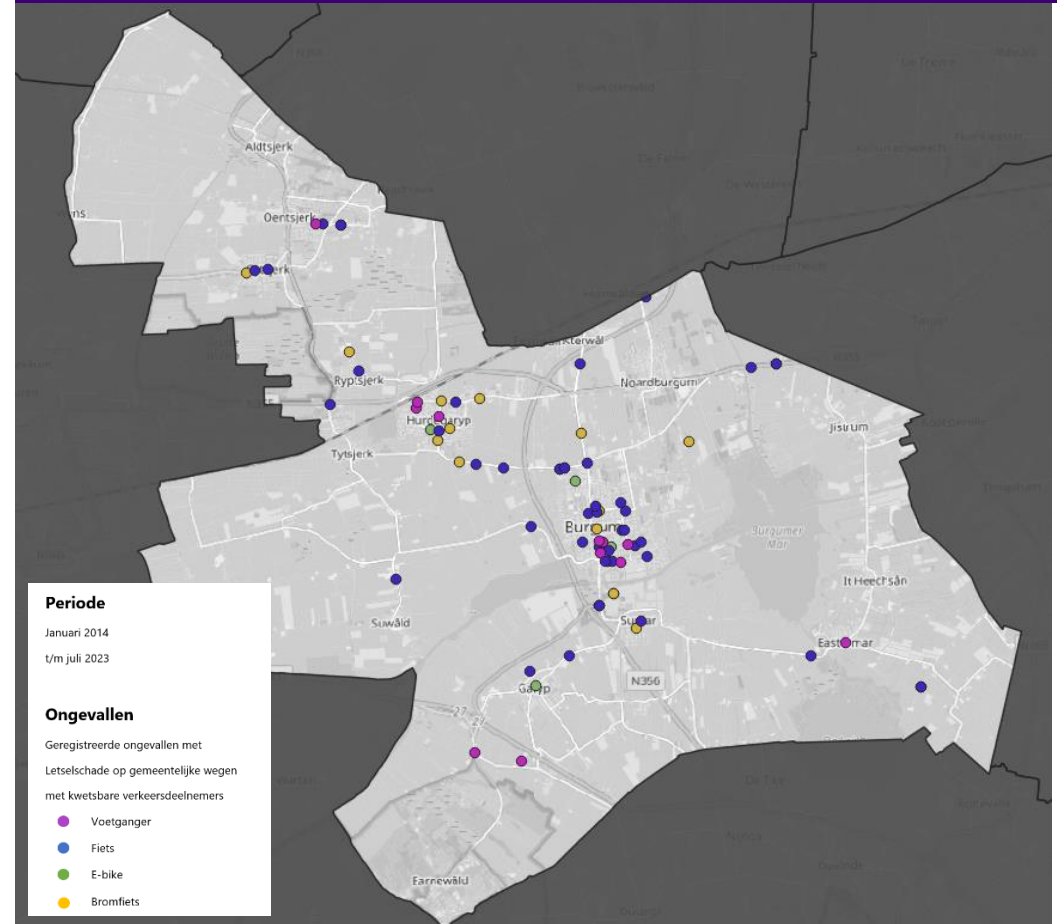
### RISICOANALYSE STRATEGISCH PLAN VERKEERSVEILIGHEID

Vooruitlopend op het mobiliteitsprogramma heeft de gemeente reeds een risicoanalyse opgesteld. De methodiek wordt in hoofdstuk 3 nader toegelicht. 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. De risicoanalyse is opgenomen in bijlage A.

## Overzicht ongevallen met letsel en dodelijke afloop



## Overzicht ongevallen met kwetsbare verkeersdeelnemers



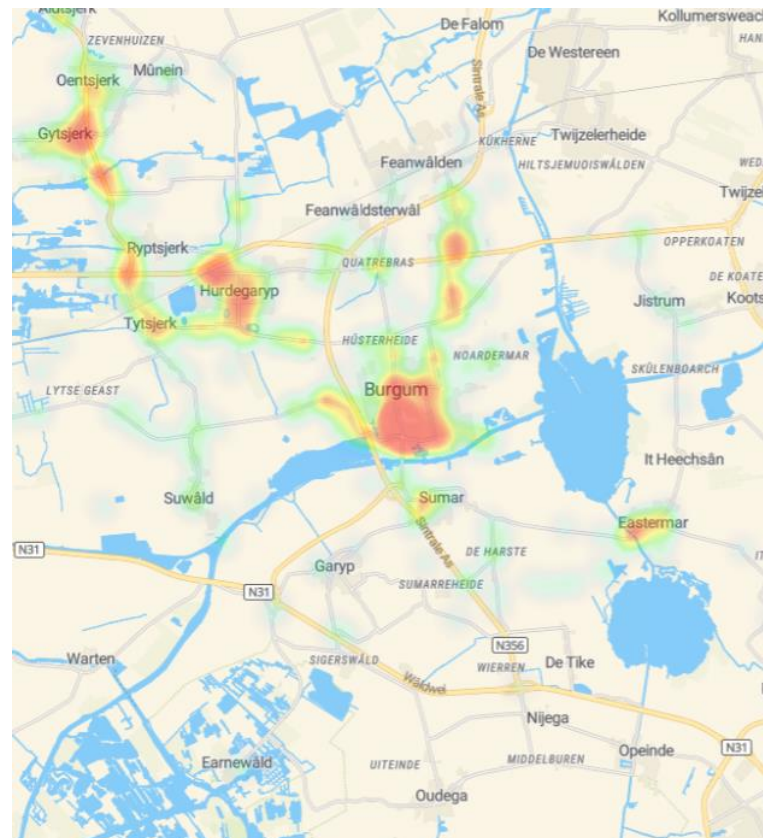
## 2.5 Resultaten uit participatie

Het participatieproces is onderdeel van de inventarisatie. In de digitale enquête zijn inwoners en belanghebbenden gevraagd welke aandachtspunten ze naar voren willen brengen voor het nieuwe Mobiliteitsprogramma. In hoofdstuk 1 is het proces al toegelicht. Hierna zijn de belangrijkste uitkomsten inzichtelijk gemaakt.

### DIGITALE ENQUÊTE

De digitale enquête mobiliteit in Tytsjerksteradiel is door circa 500 inwoners, 10 belangengroepen en 10 agrariërs ingevuld. Ook hebben 330 leerlingen uit Tytsjerksteradiel en Achtkarspelen de scholierenenquête mobiliteit ingevuld. Deze enquête is voor twee gemeenten gedeeld onder scholieren van middelbare scholen.

Op de kaart waar positieve- en verbeterpunten konden worden aangegeven in de gemeente zijn 140 positieve punten en 890 verbeterpunten benoemd (zie hiernaast). Van de aandachtspunten waar meerdere reacties (>3 reacties) over zijn binnengekomen is een beknopte lijst gemaakt. Deze lijst is opgenomen in Bijlage C. Een overzicht van het onderwerp en het vervoersmiddel waar het aandachtspunt betrekking op heeft staat op de volgende pagina.

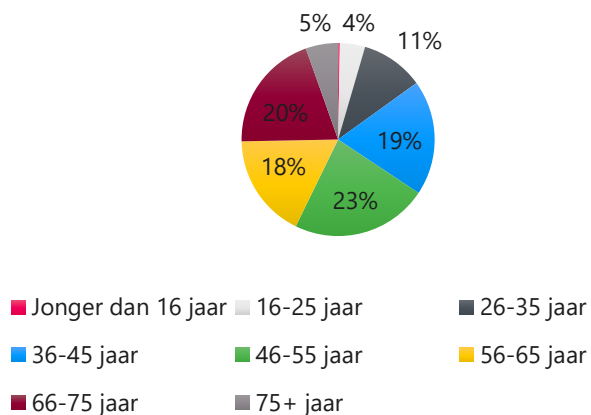


Overzicht van de locaties waar het beter kan (heatmap)

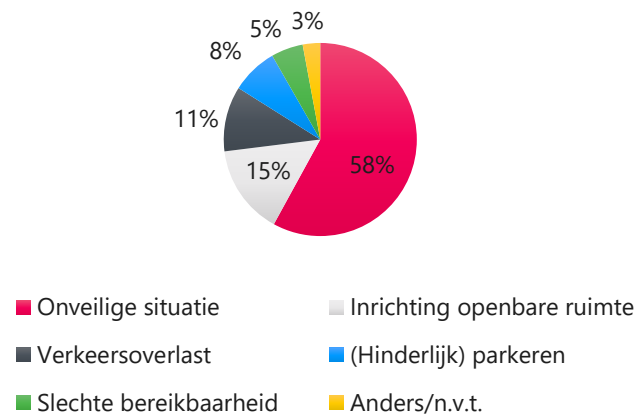




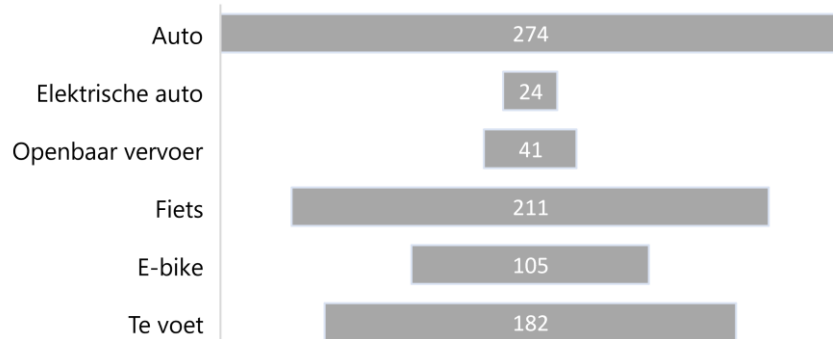
## Leeftijdscategorie respondenten



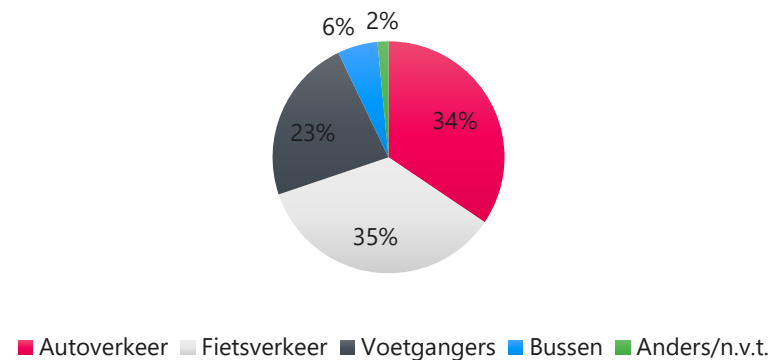
## Onderwerp aandachtspunt



## Gebruik Vervoersmiddel (meerdere antwoorden mogelijk)



## Aandachtspunt vervoersmiddel:



### BEOORDELING VERKEERSTHEMA'S

Per verkeerskundig thema is door inwoners een rapportcijfer gegeven aan de beoordeling op dit thema en de relevantie van dit thema. Deze beoordeling staat hiernaast uitgesplitst.

Van alle verkeerskundige thema's worden de kwaliteit van autoverbindingen en de beschikbaarheid van parkeerplaatsen het hoogst beoordeeld in de gemeente Tytsjerksteradiel (cijfers respectievelijk: 7,9 en 7,7). De thema's die een onvoldoende scoren in de zijn duurzame mobiliteitsvormen (cijfer: 5,0), verkeersveiligheid (cijfer: 5,3) en de kwaliteit van het OV (cijfer: 5,4). De kwaliteit van de voetgangersvoorzieningen en van het fietsnetwerk beoordelen inwoners met een voldoende (cijfer: 6,3). De volledigheid van het fietsnetwerk wordt beoordeeld met een ruime voldoende (cijfer: 6,8).

De thema's die het relevantst worden gevonden op het gebied van verkeer zijn de kwaliteit van de autoverbindingen (cijfer: 7,8), de volledigheid van het fietsnetwerk (cijfer: 7,6), gevolgd door de verkeersveiligheid, voorzieningen voor voetgangers, de leefbaarheid in relatie tot verkeer en de beschikbaarheid van autoparkeerplaatsen (cijfer op alle thema's: 7,4). De kwaliteit van het OV is redelijk belangrijk volgens inwoners (cijfer: 7,1). Bewoners van Tytsjerksteradiel hechten minder waarde aan duurzame mobiliteitsvormen (cijfer: 5,2).

Uit het verschil tussen de beoordeling op een thema en de relevantie van een thema valt af te leiden waar de gemeente de meeste aandacht aan moet schenken op het gebied van verkeer (voor de thema's waar de relevantie hoger scoort dan de beoordeling). Hieruit volgt dat verkeersveiligheid de meeste prioriteit zou moeten krijgen (verschil: -2,1), gevolgd door de kwaliteit van het OV (verschil: -1,8). Andere thema's die volgens inwoners aandacht behoeven zijn de kwaliteit en volledigheid van het fietsnetwerk, de voorzieningen voor voetgangers en de leefbaarheid in relatie tot verkeer.

## Hoe belangrijk vindt u dit onderwerp vs hoe beoordeelt u dit onderwerp?



### VERGELIJKING MET OMLIGGENDE GEMEENTEN

In de gemeenten Noardeast Fryslân, Dantumadiel en Achtkarspelen is een vergelijkbare vragenlijst door inwoners ingevuld. Op hoofdlijnen zijn de resultaten uit de omliggende gemeenten vergelijkbaar. Wat wel opvalt is dat met name de waardering van de verkeersveiligheid hoger wordt beoordeeld dan in de buurgemeente Dantumadiel. Het belang dat inwoners hechten aan verkeersveiligheid is echter wel vergelijkbaar.



#### AANDACHTSPUNTEN OP DE KAART

Inwoners, belangengroepen, agrariërs en scholieren hebben aangeven waar ze knelpunten ervaren. De belangrijkste bevindingen staan hieronder.

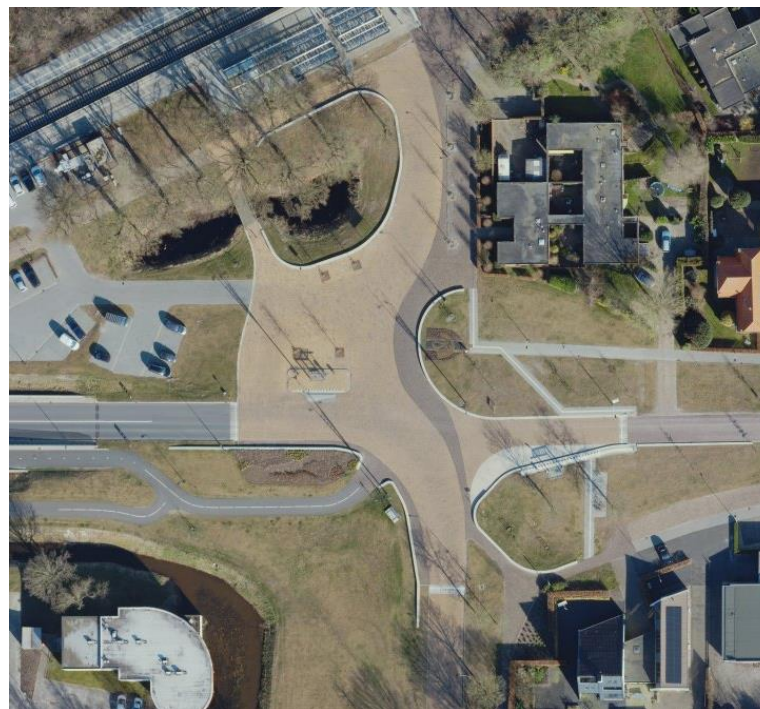
#### VERKEERSVEILIGHEID

Verreweg de meeste aandachtspunten gaan over de verkeersveiligheid in de gemeente Tytsjerksteradiel. Deze knelpunten hebben betrekking op de inrichting van wegen, voorrangsregels, de gereden snelheid, het zicht, de staat van de weg.

Verschillende wegen worden door fietsers als gevaarlijk ervaren als gevolg van een smalle inrichting in combinatie met gemotoriseerd verkeer (en geparkeerde auto's). Een voorbeeld hiervan is de Canterlandseweg in Gytsjerk. Verder worden de Zomerweg tussen Tytsjerk en Hurdegaryp, de Easter Omwei in Hurdegaryp, de Symen Halbeswei, Rustenburgerweg en Noorderend in Suwald, Dokter Ypeijlaan in Noardburgum als gevaarlijk voor fietsers (en wandelaars) ervaren door het ontbreken van fietspaden.

Andere veelgenoemde aandachtspunten zijn kruispunten waar de voorrangsregels onduidelijk zijn, waaronder de Rinia van Nautaweg-N361 en Nieuwe Straatweg-N361 in Gytsjerk, Wester-Omwei-Rijksstraatweg en Easter Omwei in Hurdegaryp, H.W.K. Ridder Huysen van Katendijkeweg – Ds. J. Koolplein in Burgum en Raadhuisweg-Lageweg in Burgum.

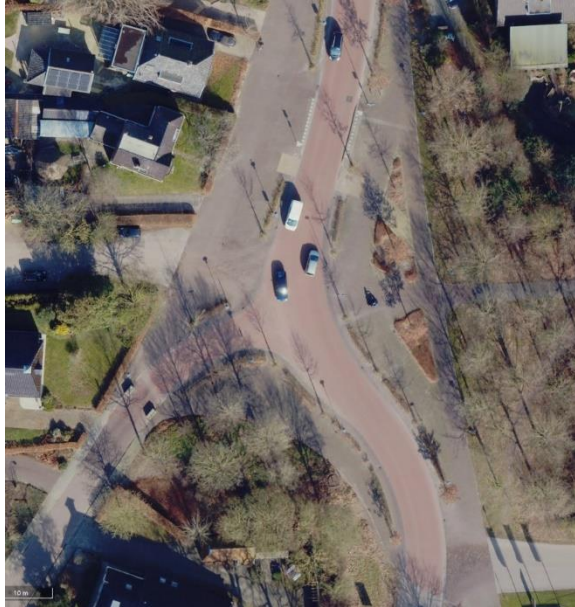
Daarnaast worden veel kruispunten als onoverzichtelijk aangegeven door een gebrek aan zicht, waaronder de Hillamaweg-H.W.K. Ridder Huysen van Kattendijkeweg en Oude Commissieweg-Burg. Bothenius Lohmanlaan in Burgum.



*Wester-Omwei - Rijksstraatweg in Hurdegaryp*







Rinia van Nautaweg-N361 Gytsjerk

Inwoners vinden dat gemotoriseerde voertuigen op sommige wegen te snel rijden, namelijk de Easter Omwei in Hurdegaryp, de Canterlandseweg in Gytsjerk, Kûkhernewei in Kûkherne, de Heerenweg in Sumar, Elte Martens Beimastrjitte en Skûlenboargerwei in Eastermar, de Schoolstraat-Tjalling H. Haismastraat, evenals de Mr. W.M. Oppedijk van Veenweg in Burgum.

Een ander aandachtspunt dat volgens de inwoners invloed heeft op de verkeersveiligheid is het slechte onderhoud van wegen en/of bermen op sommige plekken in de gemeente, zoals de Burgemeester Drijberweg in Hurdegaryp, fietspad De Warren en Noorderend in Suwâld en de Skûlenboargerwei in Eastermar.

Verder ervaren inwoners, waaronder scholieren, sommige straten als erg donker en daardoor onveilig, zoals de Canterlandseweg tussen Gytsjerk en Leeuwarden, de Zomerweg tussen Hurdegaryp en Burgum, Gaestmabuorren t.h.v. Sintrale As in Burgum en de Dokter Ypelaan in Noardburgum.

Tenslotte leidt de afstelling van verkeerslichten volgens inwoners tot roodlichtnegatie bij de N361-N355 nabij Ryptsjerk.

#### **LEEFBAARHEID**

Enkele knelpunten die worden ervaren op het gebied van leefbaarheid hebben een sterke relatie met zwaar landbouwverkeer en/of vrachtverkeer.

In Wyns ontstaat geluidsoverlast bij de overgang van asfalt naar klinkers. Bij Noorderend in Suwâld ervaren inwoners ook geluidsoverlast door zwaar verkeer dat over klinkers rijdt.

#### **BEREIKBAARHEID**

Op het gebied van de bereikbaarheid is vooral het OV een aandachtspunt binnen de gemeente Tytsjerksteradiel.

Inwoners geven aan dat Suwâld slecht bereikbaar met het OV.

Daarnaast is de reistijd met het OV tussen de Trynwâlden en Burgum relatief lang.

Verder is voor de fietser de oversteek H.W.K. Ridder Huysen van Katendijkeweg-Raadhuisweg-Prins Bernhardstraat in Burgum een aandachtspunt. Fietzers kunnen niet noordelijk langs de weg fietsen maar moeten twee tot drie keer oversteeken om van oost naar west te komen. Bereikbaarheidsknelpunten voor de auto zijn niet benoemd.









# 3. Wat komt er op ons af?

Dit hoofdstuk is opgebouwd vanuit het heden naar de gewenste toekomst. In het vorige hoofdstuk is ingegaan op de inventarisatie van de huidige situatie. In paragraaf 3.1 t/m 3.6 staat het relevante beleidskader van de gemeente en andere overheden. In paragraaf 3.7 worden de relevante landelijke mobiliteitstrends beschreven, gevolgd door de demografische trends in paragraaf 3.8. Dit hoofdstuk eindigt met een overzicht van de autonome ontwikkelingen in de gemeente (paragraaf 3.9). De resultaten van de inventarisatie, het beleidskader en de ontwikkelingen vormen samen de uitgangspunten van het mobiliteitsprogramma voor de gemeente Tytsjerksteradiel.

## 3.1 Relatie met de Omgevingsvisie

Op Nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau wordt op dit moment gewerkt aan het opstellen van omgevingsvisies. Hierna zijn de belangrijkste opgeven samengevat voor de verschillende overheden.

### Landelijk

De startnota Nationale Omgevingsvisie benoemt de volgende 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

### Provinciaal

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. Klimaatadaptatie
4. Versterken biodiversiteit

Opgave 1: Leefbaar, vitaal en bereikbaar



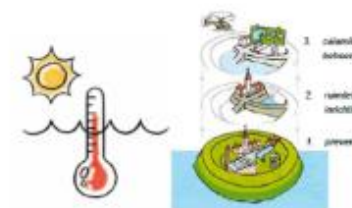
Opgave 2: Energietransitie



Opgave 4: Versterken biodiversiteit



Opgave 3: Klimaatadaptatie





### *Gemeentelijk*

In september 2023 is door de gemeenteraad de Omgevingsvisie Tytsjerksteradiel 2040 vastgesteld. Voor Mobiliteit wordt ingezet op gezond, vlot en veilig. Daarbij gaat het om de volgende zaken:

- We zorgen ervoor dat bewoners, ondernemers en toeristen vlot en veilig kunnen gaan, waar ze naar toe willen. Iedereen moet daarbij kunnen kiezen hoe hij/zij wil reizen en makkelijk kunnen wisselen tussen fiets, bus, auto en trein. We benutten daarbij de bestaande infrastructuur zo goed mogelijk, met gebruikmaking van toekomstige digitale mogelijkheden.
- In het kader van de energietransitie moet laadinfrastructuur in de komende jaren ingepast en aangelegd worden in de openbare ruimte.
- Om bij te dragen aan de sociale basis zorgen we voor voldoende toegang tot voorzieningen door de infrastructuur te optimaliseren.

### *Integraal uitwerken en zorgvuldig omgaan met ruimte*

Belangrijk in de Omgevingsvisie is ook dat integraal wordt gekeken naar bijvoorbeeld initiatieven uit de samenleving. Daarbij wordt gezocht naar meervoudig ruimtegebruik en koppelkansen. Ook is het belangrijk dat rekening wordt gehouden met de inclusieve samenleving en de gezondheid van de inwoners.



## 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 verkeersveiligheid. 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 SPV 2030

In 2021 is de gemeente gestart met een risicoanalyse op basis van de systematiek van het SPV. Qua systematiek is er gekeken naar factoren waarvan bewezen is dat ze leiden tot potentieel gevaarlijke situaties. De belangrijkste knelpunten zijn in dit mobiliteitsprogramma nader beschouwd en ook een belangrijke pijler voor de te treffen maatregelen. De risicoanalyse is opgenomen in bijlage A van het mobiliteitsprogramma.

### 3.3 Klimaat- en ecologisch beleid

#### KLIMAATAKKOORD

In het nationale Klimaatakkoord uit 2019 zijn door de landelijke overheid ambitieuze doelen en afspraken vastgelegd om de opwarming van de aarde te beperken tot minder dan 2 graden Celsius ten opzichte van het pre-industriële tijdperk. De doelstelling uit dit akkoord is om te komen tot een CO<sub>2</sub> reductie van 49% in 2030 en 95% in 2050 ten opzichte van 1990.

Voor het mobiliteitsprogramma van de gemeente Tytsjerksteradiel 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

Tytsjerksteradiel is het van belang dat er wordt gestreefd naar een duurzame, toekomstvaste vorm van mobiliteit.

#### STIKSTOFAKKOORD

De natuur in Nederland en Fryslân staat onder druk, onder andere door een teveel aan stikstof (ammoniak en stikstofoxiden) dat neerslaat in natuurgebieden. De Nederlandse stikstofuitstoot is ook het hoogste van Europa. In 2021 is de wet stikstofreductie en natuurverbetering aangenomen. Deze wet regelt 3 resultaatverplichtingen; in 2025 moet minimaal 40% van het areaal van de stikstofgevoelige natuur in beschermde Natura 2000-gebieden een gezond stikstofniveau hebben; in 2030 minimaal de helft en in 2035 minimaal 74%.

Ook verkeer dient zijn steentje bij te dragen aan het verlagen van de stikstofdepositie. Het wegverkeer en de scheepvaart zijn binnen de verkeer- en vervoersector verantwoordelijk voor de grootste uitstoot. De provincie heeft in het Uitvoeringsprogramma Stikstof Fryslân 2030 de volgende maatregelen opgenomen om de stikstofdepositie te verminderen voor de sector mobiliteit:

- Stimulering laadpaalinfrastructuur;
- Duurzaam Openbaar Vervoer;
- Opstellen regionaal mobiliteitsprogramma;
- Stimulering emissiearm materieel in de bouw;
- Walstroom voor de scheepvaart en pleziervaart;
- Verlaging van snelheid op provinciale wegen indien dat een substantieel effect heeft op de stikstofuitstoot;
- Werkgeversaankpak: verkenning en stimulering bij de Friese gemeenten en provincie naar maatregelen om het dienst- en woon-/werkverkeer terug te dringen;
- Landelijk akkoord op reduceren woon-/werkverkeer en zakelijk reizen.



### TOUR DE FORCE

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 ambitie geformuleerd: 20% meer fietskilometers in 2027 ten opzichte van 2017. Het fietsgebruik moet verhoogd worden want de fiets is een gezond, betaalbaar en schoon vervoermiddel. Om te werken aan deze ambitie worden onder andere de volgende maatregelen aangedragen waar de gemeente Tytsjerksteradiel via het mobiliteitsprogramma aan kan bijdragen:

- Kwaliteitsimpuls op drukke en kansrijke regionale fietsroutes;
- Optimaliseren overstap fiets-OV-fiets en auto-fiets.

### GROTE WERKGEVERS OP ZOEK NAAR SCHONERE KILOMETERS

Meer dan de helft van alle wegkilometers die gemaakt worden gerelateerd aan werkgebonden personenmobiliteit. Door dit relatief grote aandeel valt er binnen dit terrein veel te winnen wat betreft CO<sub>2</sub>-reductie onder Nederlandse werkgevers. Bedrijven met meer dan 100 werknemers zijn vanaf 2023 verplicht om een jaarlijkse rapportage uit te brengen waarin het zakelijke reisgedrag van werknemers is gemonitord.

Om daadkrachtig in te zetten op CO<sub>2</sub>-reductie, wordt aan de hand van het Nederlands gemiddelde een maximumnorm opgesteld. Wanneer deze norm wordt overschreden krijgen de werkgevers een rapport waarin voorgelegde suggesties kunnen helpen om de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen. De werkgevers krijgen vier jaar om te voldoen aan de gestelde maximumnorm. Na vier jaar vindt er vanuit de overheid een algehele evaluatie plaats waarin de behaalde CO<sub>2</sub>-reductie binnen de werkgebonden personenmobiliteit onder de loep wordt genomen. Op basis van de resultaten kan de maximumnorm worden verlaagd om in opvolgende jaren de CO<sub>2</sub>-uitstoot nog verder te reduceren. Werkgevers in de gemeente Tytsjerksteradiel met meer dan 100 werknemers hebben bij een overschrijding van de maximumnorm maatregelen te treffen. Hierbij kunnen werkgevers aan het volgende denken:

- Fietsgebruik stimuleren
- Verduurzaming mobiliteit (elektrisch, waterstof).
- Thuiswerken stimuleren.



### CHARTER FOR WALKING

Charter for Walking is een internationale verklaring waarin de belangen van voetgangers en wandelaars worden behartigd. De gemeente Tytjerksteradiel ondertekende samen met 12 andere gemeenten in Fryslân de Charter for Walking in 2018.

Door het ondertekenen van de Charter for Walking maakt een gemeente de belofte om loopomstandigheden te verbeteren. Met de volgende 8 standpunten kan de overheid bijdrage leveren aan het stimuleren van lopen en daarmee aan een beter milieu en een gezondere maatschappij:

1. Meer inclusieve mobiliteit. Burgers hebben recht op toegankelijke straten, pleinen, gebouwen en openbaarvervoerssystemen;
2. Goed sociaal en technisch ontwerp en zorgvuldig beheer van straten en andere openbare ruimte. Hierbij gaat het om de inrichting van wegen, zitgelegenheden, bewegwijzering, groen en water langs routes, beschutting tegen neerslag en bomen voor schaduwvorming;
3. Overal een dicht en samenhangend netwerk van looproutes;
4. Bijpassend grondgebruik en ruimtelijke ordening. Hiermee wordt o.a. bedoeld dat voorzieningen op loopafstand worden geplaatst en langzaam verkeer (lopen, fiets) voorrang krijgt op snel verkeer.
5. Minder hinder en gevaar door rijverkeer. Zorg voor voldoende veilige oversteken voor voetgangers, lagere maximumsnelheden, het scheiden van voetgangers en andere verkeersstromen en gerichte campagnes.
6. Minder (angst voor) criminaliteit, door duistere plekken te voorkomen en gebouwen te bouwen met uitzicht op straatniveau.
7. Meer ondersteuning voor voetgangers vanuit overheden door voetgangers de mogelijkheid te bieden om te lopen. Hiervoor dient de overheid een actieplan voor lopen op te stellen inclusief investeringen.

Om navolging te geven aan de ver;aromg is er in een inventarisatie gemaakt van de knelpunten op het gebied van lopen. Ook zijn er specifieke aanbevelingen gedaan hoe deze knelpunten opgelost kunnen worden.





### STIMULEREN VAN FIETSVVERKEER

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 zijn 5 snelfietsroutes voortgekomen, namelijk:

- Harlingen – Franeker – Leeuwarden;
- Leeuwarden – Burgum – Drachten;
- Drachten – Heerenveen;
- Heerenveen – Joure;
- Joure – Sneek.

Voor Tytsjerksteradiel is de route Leeuwarden – Burgum – Drachten relevant. Op regionaal niveau wordt vanuit de ANNO-gemeenten en de provincie echter ook ingezet op een eigen F-wegennet. In de volgende paragraaf is dit nader toegelicht.





### 3.6 Regionaal mobiliteitsbeleid

Voor de regio Noordoost is een mobiliteitsvisie opgesteld voor 2020-2040 met de titel 'Ferbining'. Deze regionale mobiliteitsvisie zet in op bereikbaarheid van de voorzieningen in en rondom de regio als randvoorwaarde. Inwoners moesten zich gezond, vlot, veilig en duurzaam kunnen verplaatsen.

De volgende 3 bijbehorende ambities zijn geformuleerd voor 2020-2040:

- Iedereen kan kiezen hoe hij wil reizen en het is makkelijk overstappen. De fiets, bus, trein en/of auto brengt je vlot en veilig op je bestemming;
- We gaan voor duurzame en gezonde mobiliteitskeuzes en ruimtelijke kwaliteit;
- We benutten de bestaande infrastructuur zo goed mogelijk (met de digitale mogelijkheden van nu en de toekomst).

De regio heeft 6 opgaven geformuleerd om dit te bereiken voor de periode 2020 t/m 2025:

1. Overstapgemak bij sneltreinstations Buitenpost, Feanwâlden en andere overstappunten (hub's);
2. Realisatie van een F-wegennet: herkenbare goede en veilige hoofd(snel)fietsroutes en parkeervoorzieningen voor de (elektrische) fiets;
3. Bewustwording van de reismogelijkheden: marketing en educatie;
4. Bereikbaarheidsopgave oostflankregio (Kollum-Buitenpost);
5. Leefbaarheidsopgave De Westereen, Kollumerzwaag en Twijzelerheide;
6. Leefbaarheidsopgave Ee-vallei.



De belangrijkste regionale opgaven die een relatie hebben met Tytsjerkteradiel, lichten we hieronder toe.

### OVERSTAPGEMAK BIJ SNELTREINSTATIONS EN ANDERE PUNTEN (HUB'S)

De regio wil een goed netwerk van hub's creëren waar overstapt kan worden van de ene vervoerswijze op de andere (bus, trein, auto, fiets of voet). Snelreinstations hebben hierbij de eerste prioriteit. Een netwerk van hub's moet de kwaliteit van het mobiliteitssysteem en de bereikbaarheid van voorzieningen verbeteren. Binnen de gemeente ligt station Hurdegaryp dat twee maal per uur wordt bediend met een stoptrein. Net buiten de gemeentegrenzen ligt Feanwâlden dat in de spits vier keer per uur wordt bediend in de richting van zowel Leeuwarden als Groningen.

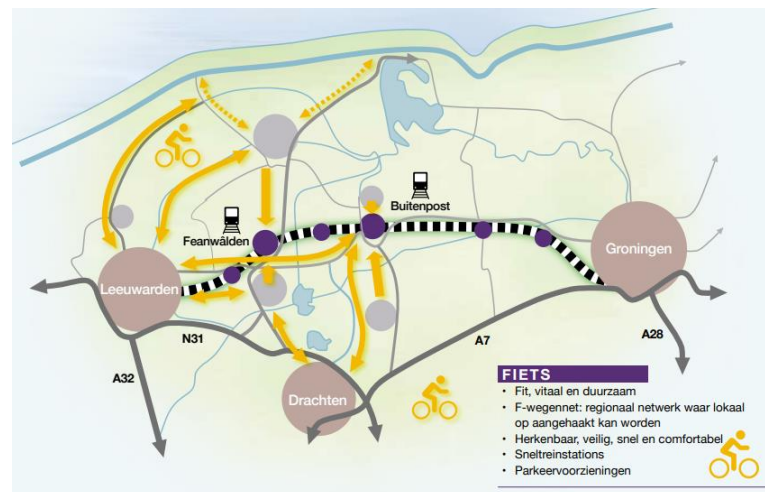
### REALISATIE F-WEGENNET

De regio wil een kwalitatief hoogwaardig netwerk van Fietssnelwegen realiseren dat voldoet aan de kwaliteitseisen voor het faciliteren van de elektrische fiets. Deze Fietssnelwegen zijn herkenbaar, veilig, snel en bieden comfort aan. Een aantal routes in dit F-wegennet sluit aan op de belangrijke regionale snelreinstations en andere overstappunten. Zo wordt de fiets met het openbaar vervoer verknoopt.

Bij de realisatie van het F-wegennet gaat het om de volgende routes in Noordoost-Friesland, die in onderstaande kaart met gele pijlen zijn aangegeven:

- Holwerd – Leeuwarden;
- Dokkum – Leeuwarden;
- Dokkum – Feanwâlden – Burgum;
- Leeuwarden – Buitenpost;
- Buitenpost – Kollum;
- Leeuwarden – Burgum - Drachten;
- Buitenpost – Surhuisterveen – Drachten.

Onderdeel van deze opgave is ook om de fiets veilig te kunnen parkeren en opladen op de bestemming.



### LEEFBAARHEIDSOPGAVE EE-VALLEI

De Dokkumer Ee is onderdeel van de staande mast route tussen Leeuwarden en Dokkum. De Dokkumer Ee zorgt voor een natuurlijke barrière voor het verkeer. Bij de Dokkumer Ee zijn een paar bruggen aangelegd waar het verkeer de Ee kan kruisen. Op deze wegen wordt verkeer gebundeld en het is de vraag of deze wegen geschikt zijn voor dergelijke verkeersintensiteiten. Er is een studie nodig om de leefbaarheid in de Ee-vallei verder te onderzoeken.

De Ee-vallei is het gebied rond de Dokkumer-Ee tussen (Globaal tussen de provinciale weg Leeuwarden-Holwert en de Sintrale As





# Landelijk



Landelijk Klimaatakkoord  
Landelijke Omgevingsvisie

Mobiliteitsvisie 2050

Strategisch Plan  
verkeersveiligheid

# Provinciaal



Provinciale  
Omgevingsvisie

Regionaal  
Mobiliteitsprogramma

# Regionaal (ANNO)



Regionale  
Mobiliteitsvisie  
"Ferbining"

# Gemeentelijk



Gemeentelijke  
Omgevingsvisie

Gemeentelijk  
Mobiliteitsprogramma

Overige gemeentelijke  
beleidsnota'



### 3.7 Coalitieakkoord

De coalitie van de gemeente Tytsjerksteradiel heeft voor 2022-2026 een akkoord opgesteld waarin de ambities voor diverse thema's aan bod komen. Verkeer, vervoer en waterstaat zijn hier onderdeel van.

Op het aspect verkeer en vervoer staat de coalitie voor "een gezonde omgeving waar bereikbaarheid en mobiliteit hand in hand gaan. Hier staat de mens centraal. Dat betekent dat het gemakkelijk moet zijn om van het ene vervoermiddel over te stappen op het andere." De volgende speerpunten zijn opgenomen:

- Verdere uitwerking en uitvoering van de mobiliteitsvisie ANNO.
- Aanleg van fietssnelwegen (Leeuwarden - Burgum - Drachten en Burgum - Dokkum).
- Bevorderen van gezonde mobiliteit (van snelverkeer naar langzaam verkeer).
- Laadpunten voor elektrisch verkeer (fiets, auto, boot en vrachtwagen) bevorderen.
- Kansen verzilveren van de verschuiving van vrachtvervoer over de weg naar vrachtvervoer over het water.
- Veiligheid van schoolfietsroutes goed op peil brengen en houden.
- Behoud van busvervoer in regio en aandringen op combinatievervoer (fiets meenemen).
- Jobinder is en blijft onze regionaal doelgroepenvervoerder / opstapper.
- Bij het opwaarderen van de vaarroute Lemmer – Delfzijl, moet er een goede verbinding tussen Eastermar – Jistrum blijven.
- Wij blijven actief met verkeersveiligheidseducatie.

Op basis van het coalitieakkoord, de wensen van inwoners en belangenorganisaties en het beleid op regionaal, provinciaal en

nationaal niveau is er met de raad een beleidskeuzenotitie voor het mobiliteitsprogramma Tytsjerksteradiel opgesteld. Deze beleidskeuzenotitie is de basis voor hoofdstuk 4 'waar willen we naartoe?'

### 3.8 Recreatie en Toerisme

#### Visie recreatie en toerisme regio Noordoost Fryslân

Voor de regio is een gezamenlijke visie opgesteld voor recreatie en toerisme voor de periode 2020 -2030. Noordoost-Friesland zet in op een groeipercentage van 50% meer binnen- en buitenlandse gasten tussen nu en 2030. Voor toeristen en recreanten zijn aantrekkelijke routestructuren (te fiets, te voet of via het water) van groot belang. Ook voor de eigen inwoners van de regio zijn aantrekkelijke paden en routes van belang; om zo ook zelf optimaal te kunnen genieten van de omgeving. De groei van recreatie en toerisme moet onder meer bijdragen aan een prettige leefomgeving voor eigen inwoners. Voor toeristen en recreanten zijn aantrekkelijke routestructuren (te fiets, te voet of via het water) van groot belang. Op het gebied van mobiliteit zijn er 2 acties voorgesteld ten behoeve van het aantrekken van meer gasten:

- De route infrastructuur (o.a. fietsen en wandelen) wordt verbeterd door knelpunten in beeld te brengen en op te lossen.
- Per streekmerk worden twee belevingsroutes ontwikkeld (één voor fietsers en één voor wandelaars).



## Beleid en uitvoeringsprogramma toerisme en recreatie 2021-2030

Tytsjerksteradiel streeft naar een levendige en complete toeristische gemeente in 2030. Binnen de gemeente zijn drie onderscheidende clusters met zijn eigen recreatieve identiteit, sterkten, kansen en doelgroepen: Trynwâlden, Earnewâld e.o. en de Burgumer Mar.

Gebiedsclusters van Tytsjerksteradiel 2030		
Trynwâlden	Earnewâld e.o.	Burgumer Mar
De landgoederen met afwisselende landschappen vormen een bestemming voor vakantiegangers die houden van het kwalitatief goede 'landleven' met de stad binnen handbereik. Andersom is de Trynwâlden i.c.m. It Bûtefjild de recreatieve achtertuin voor bewoners en bezoekers uit de omgeving.	Het Nationaal Park Ailde Feanen met watersportdorp Earnewâld e.o. is een bestemming voor vakantiegangers die op het NP en het water afkomen. Een bestemming met innovatief aanbod en in harmonie met de natuur. Dagrecreanten uit de omgeving en toeristen, onder andere uit Leeuwarden, gaan er op excursie.	De Burgumer Mar vormt een motief en bestemming voor families (hoogseizoen) en natuurliefhebbers (m.n. laagseizoen) met attractief en divers aanbod. Recreanten uit de omgeving beleven hier het landschap en de verhalen erachter.

Dit streefbeeld wordt onder meer bereikt door het ontwikkelen en benutten van de recreatieve gebruikspotentie van de waterwegen. Voor eigen inwoners is een prettige leefomgeving (denk aan routes) ter bevordering van brede welvaart relevant.

### Toegankelijk toerisme

Circa 16% van de mensen wereldwijd heeft een beperking en dit percentage groeit. De gemeente Tytsjerksteradiel wil inclusief toerisme promoten en hiermee bijdragen aan de Sustainable Development Goals van de VN. Hiervoor is er onderzoek gedaan naar de aandachtspunten en aanbevelingen aangaande reizen onder mensen met een fysieke beperking. De belangrijkste aandachtspunten met betrekking tot mobiliteit zijn:

- Te weinig ruimte op het voetpad voor mensen met een rolstoel (door obstakels)
- Moeilijkheden met de toegankelijkheid van het openbaar vervoer.
- Locaties die te donker of overbelicht zijn voor mensen die slecht zien.

- Digitale toegankelijkheid.

Hierbij horen de volgende aanbevelingen voor de gemeente:

- Het verbeteren van de digitale toegankelijkheid met onder meer bijschriften en het volgen van de Web Content Accessibility Guidelines (WCAG).
- Obstakelvrije voetpaden. Hiervoor is bewustwording en handhaving nodig.

### Masterplan Opvaarten – Noordoost Fryslân

Voor de regio Noordoost Fryslân is het Masterplan Opvaarten opgesteld. Het doel hiervan is het vergroten van de bevaarbaarheid van de op- en trekvaarten en de toegankelijkheid van de oevers, waardoor het toeristisch-recreatief gebruik en beleving van de vaarten en de omliggende omgeving versterkt wordt. Het belang van de opvaarten gaat verder dan extra toeristen trekken die de vaarten en het achterland gaan verkennen. Het gaat om verbetering van woon- en leefkwaliteit van de eigen inwoners.





## Centrumplan Burgum

In 2022 is de Centrumvisie Burgum tot stand gekomen waarbij wordt ingegaan op een goede afstemming van commerciële functies, het wonen en maatschappelijke voorzieningen.

De belangrijkste uitgangspunten die betrekking hebben op mobiliteit in deze centrumvisie zijn als volgt:

- Borgen van de structuur van kernwinkelgebied en aanloopgebieden;
- Investeren in leefbaarheid en aantrekkelijkheid, bijvoorbeeld door meer groen op straat;
- Verbeter de vindbaarheid van parkeerplaatsen en bereikbaarheid inclusief inzicht in de parkeerbezetting;
- Meer accent op looproutes en entrees;
- Optimaliseren van randvoorwaarden in het centrum, waaronder voldoende oplaadpunten voor elektrische auto's en fietsen, voldoende parkeergelegenheid en bevoorrading van winkels. In 2023 is door de gemeenteraad ook een motie aangenomen waar bij de uitwerking extra aandacht gevraagd wordt voor de maatvoering van grote vrachtverkeer en bevoorrading.



### 3.9 Mobiliteitstrends

Op het gebied van mobiliteit zien we zes landelijke trends en ontwikkelingen op ons afkomen. De eerste vijf trends zijn belangrijk om mee te nemen in dit mobiliteitsprogramma.

#### ELEKTRISCH:

Elektrische auto's, scooters en fietsen zijn in toenemende mate beschikbaar en betaalbaar voor huishoudens. De gemeente kan het verschonen van het wagenpark ondersteunen door elektrische auto's en elektrische fietsen te faciliteren. Inwoners, bedrijven en instellingen



kunnen in de gemeente Tytsjerksteradiel openbare laadpalen voor de auto aanvragen. Verder is het voor de gemeente interessant om in dorpen elektrische deelauto's en deelfietsen beschikbaar te stellen.

#### GEDEELD:

De tweede auto wordt steeds vaker een (elektrische) deelauto die met de burens 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. Ook deelscooters zijn populair in steden, maar deze worden vaak als vervanging van de fiets gebruikt. Verder maken vooral treinreizigers gebruik van deelfietsen. Binnen de gemeente Tytsjerksteradiel zijn op dit moment geen georganiseerde deelauto's en deelscooters aanwezig. Particulieren stellen via websites als SnappCar hun auto beschikbaar om te delen. Daarnaast staan er deelfietsen op station Hurdegaryp.

#### NIEUW:

Op een hoog tempo 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? 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. Hierdoor krijgt het realiseren van bredere fietspaden met grotere boogstralen en voldoende veilige fietsenstallingen meer prioriteit.

#### GROTER:

Door schaalvergroting en technische ontwikkelingen in de landbouwsector zijn tractoren en andere landbouwvoertuigen in de afgelopen jaren groter, zwaarder en sneller geworden. De weginrichting is niet altijd aangepast aan deze (groter wordende) landbouwvoertuigen. Grote en snelle landbouwvoertuigen in combinatie met smalle wegen en ander verkeer kan zorgen voor verkeersonveilige situaties. In de gemeente Tytsjerksteradiel rijdt relatief veel landbouwverkeer. De gemeente is zich bewust van de effecten van het relatief grote landbouwverkeer op de verkeersveiligheid.

#### 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 verkeerssystemen zijn in Tytsjerksteradiel nog niet van toepassing voor de gemeentelijke wegen. Verder zijn er vanuit het Rijk pilots gaande op het gebied van Mobility as a Service (MaaS).

#### AUTOMATISCH:

Voertuigen krijgen steeds meer hulpmiddelen om de rijtakens te ondersteunen of (gedeeltelijk) over te nemen. Er worden eerst proeven gedaan met zelfrijdende voertuigen. De verwachting is dat binnen de



periode van het mobiliteitsprogramma (tot 2034) automatische voertuigen geen effect hebben.

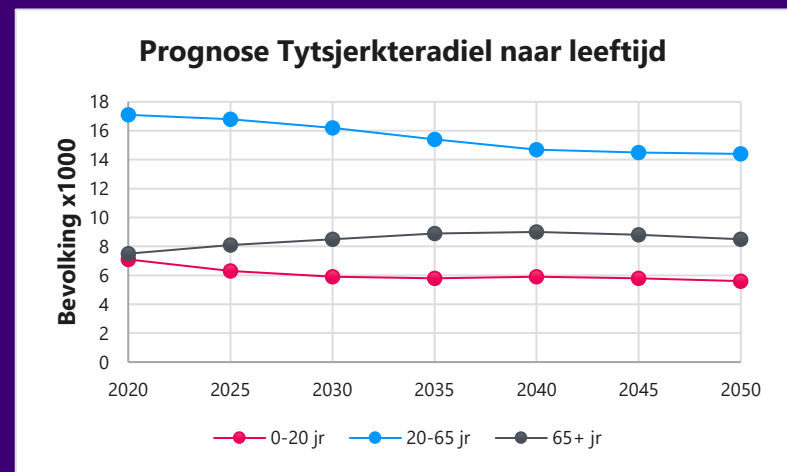
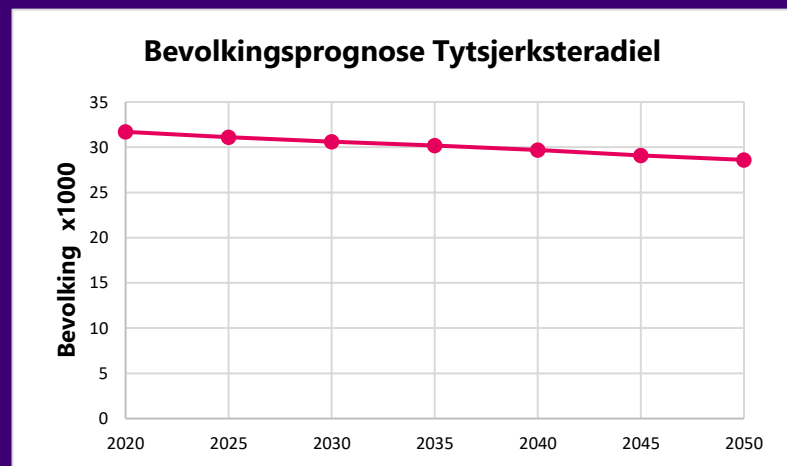
### 3.10 Demografische trends en effecten op mobiliteit

De bevolking in Tytsjerkteradiel neemt volgens de bevolkingsprognose van het CBS licht af in de komende decennia; van 31.700 inwoners in 2020 naar 28.600 inwoners in 2050. Hier dient de kanttekening bij te worden gemaakt dat er onzekerheid bestaat over de prognose richting toekomst, aangezien migratiestromen lastig te voorspellen zijn.

Kijken we naar de leeftijdsopbouw, dan neemt de vergrijzing (aantal 65+ers) tussen 2020 en 2050 toe en neemt het aantal jongeren (0-20 jaar) en de beroepsbevolking (20-65 jaar) af.

Bovenstaande demografische trends kunnen resulteren in de volgende aandachtspunten voor mobiliteit:

- Het OV wordt minder rendabel bij een afname van de bevolking, met een mogelijke afschaling van het reguliere OV als gevolg.
- Voorzieningen nemen af, waardoor reisafstanden naar o.a. scholen, winkels en medische voorzieningen toenemen. Andere vervoersmiddelen zullen sneller worden gekozen door de langer wordende afstanden, zoals de elektrische fiets in plaats van de stadsfiets, de auto of OV in plaats van de fiets of lopen.
- Een andere inrichting van wegen en bermen is nodig voor een steeds ouder wordende bevolking die mobiel blijft. Denk hierbij aan bredere fietspaden en fietsstroken, ruimere boogstralen, lagere maximumsnelheden, vergevingsgezinde bermen (waar je niet direct valt als je in de berm beland) en doortraproutes voor ouderen.





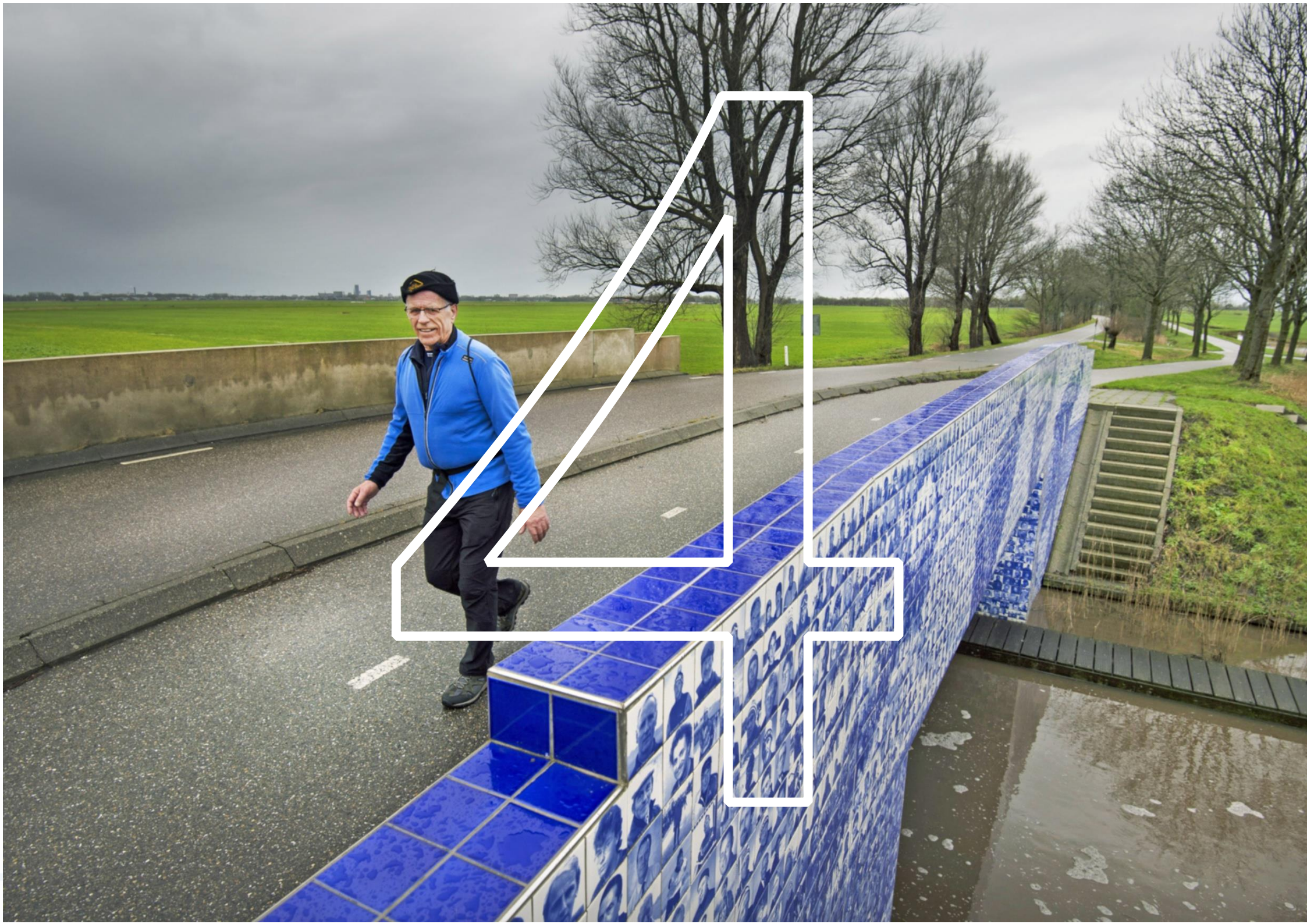
### 3.11 Autonome ontwikkelingen in Tytsjerksteradiel

In Tytsjerksteradiel speelt een aantal grotere ontwikkelingen waaronder de Gebiedsontwikkeling Alde Feanen en Burgum West. In Tytsjerk en Jistrum wordt gewerkt aan nieuwe Multifunctionele accommodaties. Daarnaast is op verschillende locaties in de gemeente nog woningbouw beoogd. Dit betreft onder andere:

- Aldtsjerk foarút
- Burgum, herontwikkeling voetbalvelden
- Eastermar
- Hurdegaryp, locatie Winia
- Hurdegaryp, It Súd
- Hurdegaryp. Oude locatie Tjalling Koopmans College
- Hurdegaryp, Stationskwartier
- Noardburgum
- Ryptsjerk, De Tunen
- Suwâld









# 4. Waar willen we naartoe?

## 4.1 Visie op hoofdlijnen

Het hoofddoel van het gemeentelijke verkeers- en vervoersbeleid van Tytsjerksteradiel 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 en beheerders van de infrastructuur.

De gemeente Tytsjerksteradiel kenmerkt zich door een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving. We zetten volop in op behoud daarvan, door in te zetten op duurzame mobiliteit. Dit is ook een doorvertaling van de aspecten uit de Omgevingsvisie van Tytsjerksteradiel en de Regionale Mobiliteitsvisie 'Ferbining'.

Deze visie op hoofdlijnen is vertaald in strategische opgaven op het gebied van **verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid**. Daarbij speelt ook gezondheid van de inwoners een belangrijke rol.

Op de volgende pagina's is het beleid binnen deze vier thema's op hoofdlijnen uitgewerkt. In het uitvoeringsprogramma van hoofdstuk 5 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 Tytsjerksteradiel streeft in samenwerking met andere overheden naar nul verkeersslachtoffers. Om de verkeersveiligheid te vergroten, zetten we in op:

- Een eenduidige ordening en inrichting van het wegennet;
- Veilig fietsen binnen en buiten de bebouwde kom;
- Specifieke aandacht voor kwetsbare doelgroepen zoals (schoolgaande) kinderen, jongeren en ouderen;
- Voortzetting van de inzet op educatie, gedragsbeïnvloeding en handhaving.

### NAAR EN EENDUIDIGE ORDENING EN INRICHTING VAN HET WEGENNET

#### BUITEN DE BEBOUWDE KOM

Buiten de bebouwde kom is de inrichting van de wegen grotendeels passend bij de functie van de weg. Wel is op een aantal routes sprake van (te) hoge rijsnelheden en zijn er risico's tussen bijvoorbeeld landbouwverkeer en fietsers. We zetten met maatregelen in op het beperken van deze risico's.

#### 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.

We kiezen voor deze lagere maximum snelheid om de kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers en fietsers) te beschermen. Daarnaast draagt een verlaging van de maximum snelheid voor autoverkeer ook bij aan het extra aantrekkelijk maken van verplaatsingen per fiets.

'Het Nieuwe 30' betekent overigens niet dat alle wegen binnen de bebouwde kom 30 km/u worden gemaakt. Op een beperkt aantal locaties is binnen de bebouwde kom sprake van 50 km/u in combinatie met vrijliggende fietsvoorzieningen of alternatieve fietsroutes. Daar waar het veilig kan, handhaven we de maximumsnelheid van 50 km/u.

### VOORTZETTING VAN DE INZET OP EDUCATIE EN VOORLICHTING

De meeste verkeersongevallen ontstaan helaas door een menselijke fout. Om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen, is het, naast veilige infrastructuur, ook belangrijk aandacht te hebben voor veilig verkeersgedrag (via educatie en voorlichting). De gemeente Tytsjerksteradiel werkt daarvoor samen met de andere wegbeheerders, de provincie Fryslân en Veilig Verkeer Nederland. De maatregelen voor gedragsbeïnvloeding bestaan op hoofdlijnen uit permanente verkeerseductie en specifieke projecten voor kwetsbare doelgroepen en groepen waarvoor de grootste risico: jongeren en ouderen.

Nieuw accent in de gedragsbeïnvloeding is het belonen van positief gedrag. De aandachtsgebieden waar we ons op richten zijn: het stimuleren van lage rijsnelheid en het stimuleren van fietsgebruik, zeker bij halen en brengen schoolgaande kinderen. Daarbij is handhaving ook een belangrijk aandachtspunt.



### 4.3 Bereikbaarheidsopgaven

#### AUTO

Bestemmingen in de gemeente Tytsjerksteradiel zijn prima per auto bereikbaar. Datzelfde geldt voor autoverplaatsingen vanuit de gemeente naar voorzieningen buiten de gemeente. Door de komst van de Sintrale As is bereikbaarheid voor met name het bovenlokale verkeer sterk verbeterd en heeft de nieuwe verbinding gezorgd voor veel minder verkeer door onder andere Burgum, Hurdegaryp en de Trynwâlden.

Rond de Ee-vallei zijn nog uitdagingen als het gaat om de bereikbaarheid. Met de Ee-vallei wordt het gebied bedoeld rond de Dokkumer Ee. De rondweg rond Wânswert is daarbij de eerste stap om de leefbaarheid en de bereikbaarheid van de omgeving te verbeteren. Hoewel deze ontwikkeling net buiten de gemeentegrenzen ligt is het wel van invloed op de bereikbaarheid voor het westelijk deel van de gemeente.

#### PARKEREN VOOR AUTO EN FIETS

De gemeente Tytsjerksteradiel hanteert geen sturend parkeerbeleid. In oudere woonwijken waar het autobezit verder toeneemt zal het niet altijd mogelijk zijn direct voor huis of een andere bestemming te parkeren. Daar accepteren we ook dat automobilisten soms verder moeten lopen naar een parkeerplek.

Bij het toetsen van nieuwe ontwikkelingen wordt aangesloten bij de meest recente parkeernormen van het CROW. Het CROW hanteert daarbij een bandbreedte met een minimum en maximum waarde. Daarbij wordt voor de gemeente Tytsjerksteradiel uitgegaan van de gemiddelde waarde. Daarbij wordt uitgegaan van een 'niet stedelijke' gemeente.

Bij nieuwe ontwikkelingen is parkeren op eigen terrein niet altijd mogelijk. Zeker niet in centrumgebieden met beperkte ruimte. Het is

belangrijk om inzicht te krijgen in de huidige parkeerdruk zodat we bij nieuwe ontwikkelingen vroegtijdig de effecten inzichtelijk hebben en maatregelen kunnen treffen.

Door het verder stimuleren van het fietsgebruik en relatief dure (elektrische) fietsen is het ook belangrijk om bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening te houden met het fietsparkeren. Het gaat hierbij niet alleen om beschikbare ruimte maar ook om de kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen.

#### OPENBAAR VERVOER

De treinverbinding Leeuwarden-Groningen vormt de ruggengraat voor het OV in de regio. Dit samen met de belangrijke busverbindingen die aansluiten op de treinstations en de busstations in Leeuwarden, Dokkum en Drachten. We blijven in overleg met de provincie (concessieverlener) over toekomstig bestendig OV met het behoud van de huidige kwaliteit.

Belangrijk daarbij is ook dat we inwoners meer bekend laten worden met het OV als duurzaam alternatief voor de auto. Het sneltreinstation van Feanwâlden vervult hierin een belangrijke functie richting Leeuwarden en Groningen. Vanuit Burgum wordt op dit station aangesloten met een aantal buslijnen.

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 inclusievere samenleving).



## 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. Daarbij is het van belang om ook het 'fietsgenot' mee te nemen om inwoners te stimuleren gebruik te maken van de fiets. Denk hierbij aan de aantrekkelijkheid van fietsroutes en bijvoorbeeld voorzieningen die zorgen voor extra beschutting zodat fietsers minder last hebben van de wind. Het stimuleren van het fietsgebruik zorgt daarbij tevens voor het stimuleren van een 'gezonde' vorm van vervoer.

### *F-wegennet*

We zetten in op de uitwerking van het zogenaamde 'F-wegennet' vanuit de ANNO-regio zodat ook langere verplaatsingen met de (elektrische) fiets een boost krijgen. Ook is daarbij een goede overstapmogelijkheid van het fietsnetwerk op het openbaar vervoer van belang. Daar horen ook goede voorzieningen bij om de fiets te stallen. Waar nodig completeren we het netwerk met ontbrekende schakels. Ook de snelfietsroute tussen Leeuwarden en Drachten via Burgum is een belangrijke schakel waar we verder op inzetten.

### *Voorrang voor fietsers op rotondes*

Binnen Tytsjerksteradiel ligt een aantal rotondes binnen de bebouwde kom met gescheiden fietsvoorzieningen. Tot op heden hebben fietsers hier nog geen voorrang. In provinciaal verband onderzoeken we de mogelijkheden om fietsers binnen de bebouwde kom voorrang te geven op de rondes. Op deze wijze geven we het fietsverkeer extra prioriteit. Voor de verkeersveiligheid is het belangrijk dat wijzigingen in de voorrangssituatie ook in de omliggende gemeenten worden doorgevoerd. Zo is de gemeente Leeuwarden hier al mee gestart.

### *Mobiliteit voor iedereen*

Ook is er aandacht voor vervoersmiddelen van specifieke doelgroepen zoals de driewiel fiets, de rolstoel 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

Leefbaarheid is een breed begrip en dat gaat verder dan alleen de kwaliteit van de leefomgeving. Een goede leefbaarheid binnen de gemeente kan ook worden gezien als 'brede welvaart'. Dit is een combinatie van de verschillende aspecten die zorgen voor deze goede leefbaarheid. Deze aspecten zijn samengevat in onderstaande figuur. En hebben ook een duidelijke relatie met de andere thema's die in dit mobiliteitsprogramma aan bod komen.



Een belangrijk onderdeel van de leefbaarheid is ook de sociale inclusiviteit. Hier is bij het onderdeel 'bereikbaarheid' ook al nader op ingegaan. In relatie tot mobiliteit gaat het er daarbij met name om dat zoveel mogelijk inwoners zich zelfstandig kunnen verplaatsen. Het gaat hierbij niet alleen om een de toegankelijkheid van de omgeving of de beschikbaarheid van bijvoorbeeld een auto of het openbaar vervoer. Ook het beschikken over voldoende financiële middelen om een verplaatsing te kunnen maken is van essentieel belang voor een leefbare en inclusieve samenleving zonder vervoersarmoede.

We zetten in op leefbare dorpen met verblijfskwaliteit. Daarbij hoort primair een ander tempo van verplaatsen (lopen en fietsen), waarbij de kwaliteiten daadwerkelijk worden ervaren. De lagere rijsnelheid op een aantal routes die vanuit verkeersveiligheid van belang is, draagt ook bij aan de verbetering van de verblijfskwaliteit. 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.

### Geluid en trillingen

We zorgen dat de knelpunten voor geluid en trillingen niet groter worden en waar mogelijk worden verminderd in combinatie met beoogde reconstructies of gepland onderhoud. Daarnaast dient de gemeente de geluidssituatie langs drukke wegen in het kader van de Omgevingswet in de toekomst te monitoren zodat de geluidssituatie naar de toekomst toe voor inwoners niet waarneembaar verslechterd.



## 4.5 Duurzaamheidsopgaven

Tytsjerksteradiel gaat samen met de overige ANNO-gemeenten aan duurzame mobiliteit door het fietsgebruik en het openbaar vervoer te stimuleren. Ook het faciliteren van de laadinfrastructuur voor elektrische auto's hoort daarbij. Ook de verknoping van de verschillende netwerken is daarbij een belangrijke opgave.

Vanuit toerisme en recreatie zijn er ook nog opgaven om bijvoorbeeld de recreatieve fietsnetwerken en wandelnetwerken verder te inventariseren en op termijn te optimaliseren. Deze maatregelen zorgen ook voor een verdere stimulering van onder andere het fietsgebruik en zorgt naast een bijdrage aan de duurzaamheid ook voor het verbeteren van de gezondheid.

### GROOTSCHALIGE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN VOLGENS HET STOMP-PRINCIPE

In het verleden stond bij de inrichting van nieuwe ontwikkellocaties met name de auto centraal. Voor de grootschalige nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de nabijheid van voorzieningen (bijvoorbeeld Burgum West), ontwikkelen we deze op basis van het zogenaamde STOMP-principe. Daarbij wordt als eerste gekeken naar de gezonde duurzame vervoerswijzen en pas als laatste naar de (privé)auto. De volgorde van dit principe is:

**Stappen:** hoe zorgen we voor een gebied met voorzieningen op loopafstand? En hoe zorgen we voor aantrekkelijke looproutes en verblijfsruimtes voor verschillende doelgroepen?

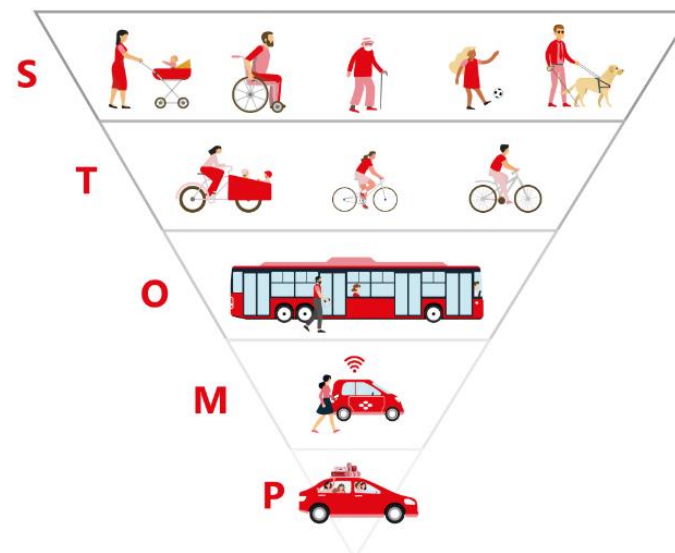
**Trappen:** hoe zorgen we ervoor dat voorzieningen bereikbaar zijn met de fiets? Hoe zorgen we voor directe en comfortabele fietsroutes?

**Openbaar vervoer:** hoe sluiten we het nieuwe gebied aan op het OV-netwerk? Kunnen we OV-voorzieningen en gebiedsfuncties combineren?

**Mobility as a Service:** welke mobiliteitsdiensten bieden we aan? Komen er hubs, en waar? Welke vormen van MaaS bieden we aan?

**Privéauto:** moet het gebied bereikbaar zijn voor privéauto's? En op welke manier? Wat betekent dat voor parkeervoorzieningen?

Met name voor landelijke gebieden met voorzieningen op afstand zijn niet alle opties inpasbaar. Toch is het wel belangrijk om goed te kijken naar de gezonde en duurzame vormen van vervoer bij de ontwikkeling van de plannen en niet als eerste te kijken naar de auto. Zo begint en iedere verplaatsing te voet, al is het maar van bijvoorbeeld het huis naar de parkeerplaats of van de bushalte naar de bestemming.



### **FACILITEREN LAADBEHOEFTE**

In het kader van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur trekt de gemeente op met de provincie. TotalEnergies zorgt daarbij voor de plaatsing van de laadpalen in de openbare ruimte na goedkeuring van een aanvraag.

De gemeente blijft daarbij verantwoordelijk voor waar de laadinfrastructuur wordt gerealiseerd. Dit betekent dat de gemeente beleid gaat opstellen voor het plaatsen van laadinfrastructuur middels een laadvisie.

Specifiek voor de fiets zorgen we in de openbare ruimte niet voor oplaadpunten voor elektrische fietsen. Dit laten we eerst bij de lokale ondernemers zoals dat nu ook al in de praktijk wordt gefaciliteerd. Door dit bijvoorbeeld bij horecagelegenheden aan te bieden kan hier een mooie combinatie gevonden worden. Opladen van fietsen kan tot op heden alleen met 'eigen' laders die bij de fiets horen en daarvoor is toezicht of een afgesloten ruimte gewenst.

Mochten er in de toekomst geclusterde fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd worden (bijvoorbeeld een bewaakte fietsenstalling bij Station Feanwâlden) dan faciliteren we op deze locaties het opladen van elektrische fietsen.

### **FACILITEITEN NIEUWE VERVOERSCONCEPTEN**

De gemeente stimuleert initiatieven van marktpartijen die deelvoertuigen zoals deelauto's of deelscooters aanbieden. In dit kader zijn er al deelfietsen de stations waaronder station Hurdegaryp. De gemeente houdt (indien nodig) met regelgeving wel de controle, om wildgroei te voorkomen.

### **STIMULEREN VAN HET FIETSGEBRUIK EN OPENBAAR VERVOER.**

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.

Buiten de bebouwde kom is er ook een aantal recreatieve fietspaden waar nog onvoldoende breedte is om elkaar veilig te kunnen passeren. In combinatie met onderhoud streven we voor die locaties naar het verbreden van de infrastructuur.

Daarnaast attenderen we inwoners en bezoekers op de reismogelijkheden van de fiets, het openbaar vervoer en de combinatie van verschillende vervoerswijzen. Dit doen we samen met de provincie en de overige gemeenten uit de ANNO-Regio. Voor inwoners kan het bijvoorbeeld erg aantrekkelijk zijn om gebruik te maken van de hub bij station Feanwâlden waarbij overdag vier keer per uur een trein richting zowel Groningen als Leeuwarden vertrekt.









# 5. Hoe willen we dat bereiken

## 5.1 Afwegingskader

De strategische opgaven zoals hiervoor benoemd zijn vertaald naar concrete maatregelen voor de komende tien jaar. Verkeer binnen Tytsjerksteradiel leeft en inwoners en belangengroepen 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 periode. Waar mogelijk worden infrastructurele maatregelen gepland gecombineerd met onderhoudsmaatregelen.

### WAAR ZETTEN WE OP IN?

Om te komen tot de benodigde maatregelen is daarom een stroomschema toegepast. Dit schema is weergegeven in de figuur op de volgende pagina.

In dit schema komen knelpunten en wensen vanuit vier verschillende stromen. Dit betreft beleidswensen uit het gemeentelijke mobiliteitsprogramma en de regionale mobiliteitsvisie, de voorgestelde wegencategorisering in het kader van Duurzaam Veilig, de risicoanalyse & ongevalsdata en de knelpunten & wensen vanuit de inwoners & belangengroepen.

Uit het participatietraject is naar voren gekomen dat verkeersveiligheid erg belangrijk is binnen het mobiliteitsprogramma. 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 tien jaar.

### OVERLEG MET ANDERE WEGBEHEERDERS

In een aantal gevallen hebben knelpunten en wensen betrekking op wegen van de provincie. Voor die knelpunten gaan we in overleg met de provincie. In bijlage C 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 voorliggend mobiliteitsprogramma.

Daar waar geen concrete ingrijpende maatregelen zijn opgenomen 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.



## Beleidswensen uit de regionale mobiliteitsvisie en het gemeentelijk mobiliteitsplan

Topprioriteit voor verkeersveiligheid en stimuleren fietsverkeer en duurzaamheid

## Wegencategorisering Duurzaam Veilig

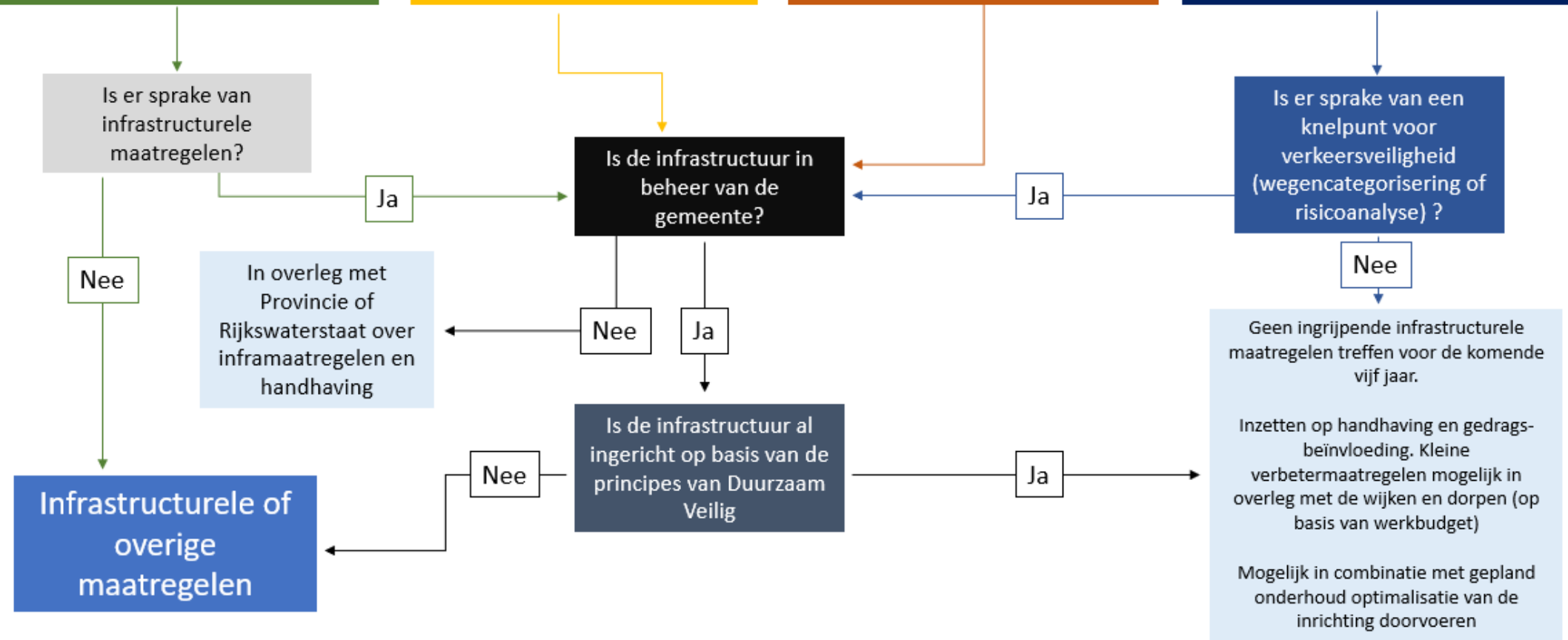
Knelpunten in de wegcategorisering (weginrichting en snelheid)

## Risicoanalyse en ongevalsdata

Knelpuntlocaties uit de risicoanalyse en ongevalsdata

## Knelpunten en wensen vanuit inwoners en belangengroepen

Input vanuit enquêtes





## 5.2 Infrastructurele maatregelen verkeersveiligheid

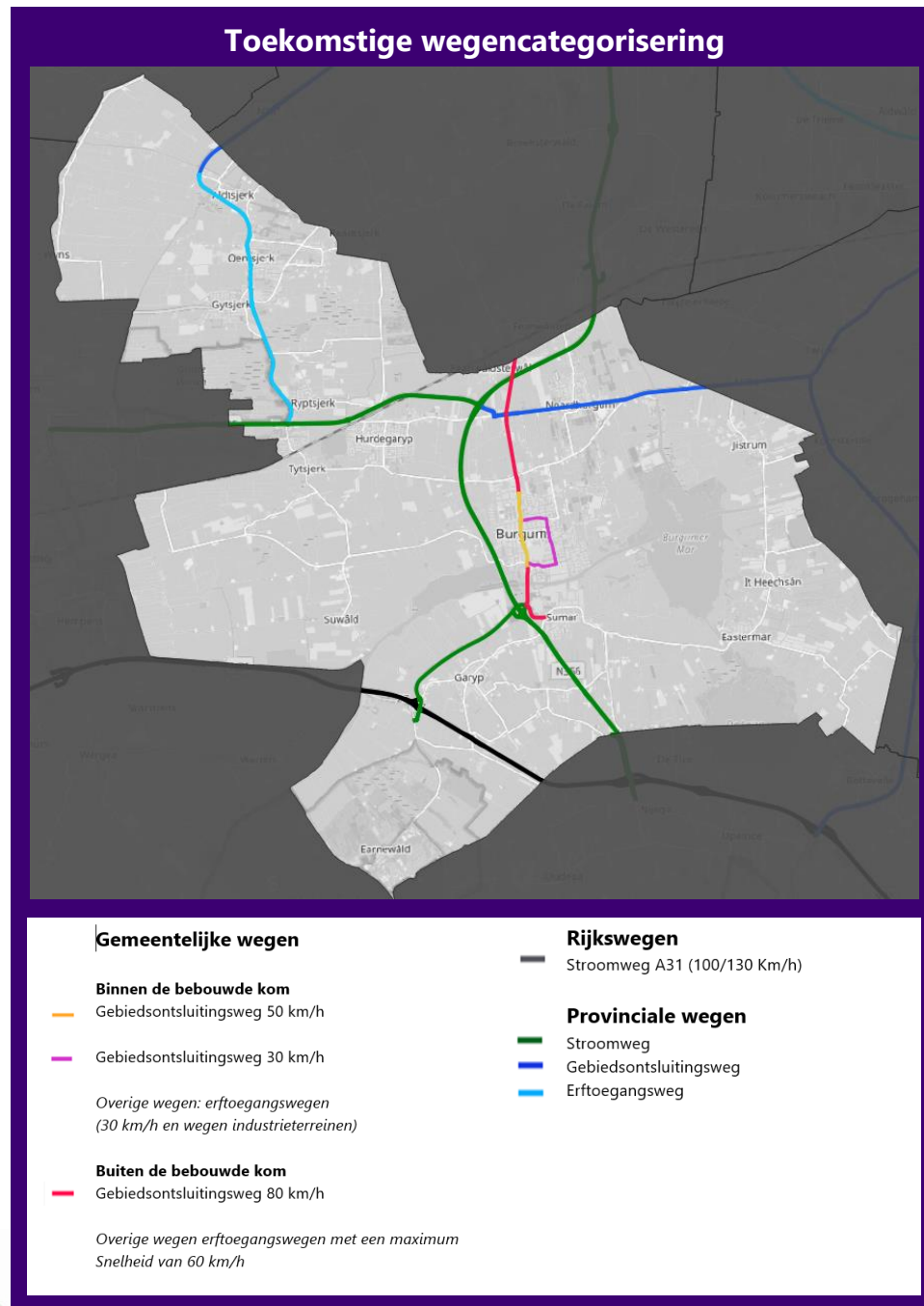
Uit het beleidskader en participatietraject is naar voren gekomen dat verkeersveiligheid een hoge prioriteit verdient binnen de het gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Ook vanuit de risicoanalyse in het kader van het strategisch plan verkeersveiligheid is het nodig om infrastructurale maatregelen te treffen.

### EEN UNIFORME EN HERKENBARE WEGENCATEGORISERING

Zoals in de visie ook al verwoord streven we naar een uniforme weginrichting conform de principes van Duurzaam Veilig. De figuur hiernaast geeft de huidige wegcategorisering van de provincie en de wenselijke wegcategorisering van de gemeentelijke wegen binnen Tytsjerksteradiel aan.

Voor een groot deel is het wegennet buiten de bebouwde kom al op een uniforme wijze gecategoriseerd. Wel is voor een aantal erftoegangswegen buiten de bebouwde kom nog sprake van 80 km/u waarbij de weginrichting niet volledig voldoet. Denk hierbij bijvoorbeeld aan wegbreedtes, de aanwezigheid van erfaansluitingen en de de obstakelvrije ruimte naast de rijbaan. Voorgesteld wordt om deze wegdelen af te waarden naar 60 km/u. Dit beperkt niet alleen de risico's voor het autoverkeer op de weg zelf maar ook op de locaties waar bijvoorbeeld fietsers oversteken.

Voor wegen binnen de bebouwde kom wordt, zeker in combinatie met fietsers op de rijbaan, ingezet op het afwaarderen naar 30 km/u. De belangrijke wegen die ook onderdeel zijn van de belangrijke fietsroutes worden daarbij ingericht als gebiedsontsluitingsweg met een maximum 30 km/u.



Bij het bepalen van de maatregelen is de volgende prioriteitsvolgorde aangehouden

- 1: Wegvakken 50 km/u met fietsers op de rijbaan afwaarderen. Drukke routes voor autoverkeer en belangrijke hoofdfietsroutes krijgen daarbij prioriteit. Wegen op industrieterreinen die geen belangrijke functie vervullen voor het fietsverkeer worden niet met voorrang aangepakt;
- 2: Wegvakken 80 km/u afwaarderen wanneer niet volledig aan de inrichtingseisen wordt voldaan;
- 3: Overige optimalisatie in het kader van de wegencategorisering en weginrichting.

### MAATREGELEN 50 KM/U MET FIETSCERS OP DE RIJBAAN

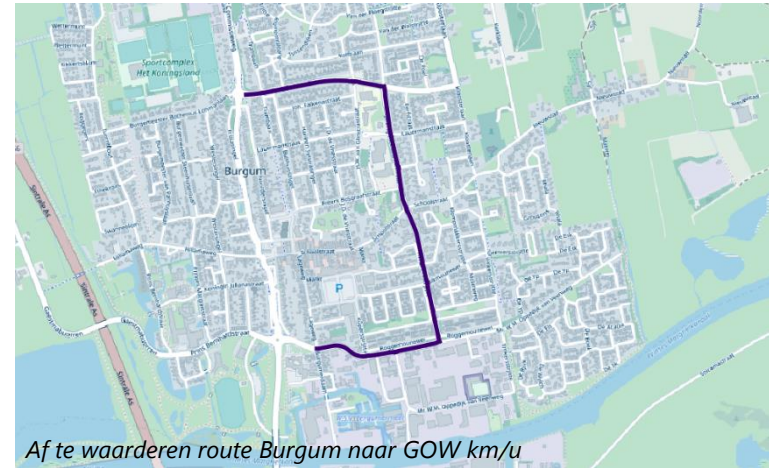
Voor de volgende locaties worden maatregelen voorgesteld waar nu sprake is van een maximum snelheid van fietsers op de rijbaan. Daarbij wordt per situatie nader ingegaan op de voorgestelde inrichting.

Een lagere snelheid draagt bij aan het beperken van de risico's voor de kwetsbare verkeersdeelnemers. De reistijd van het gemotoriseerde verkeer zal daarbij beperkt toenemen. Daarmee wordt het voor korte verplaatsingen ook extra aantrekkelijk om gebruik te maken van de fiets. Om ook de rijnsnelheid van het verkeer te kunnen reduceren is daarbij een andere inrichting nodig.

#### OOSTELIJKE RING BURGUM (MAATREGEL V1)

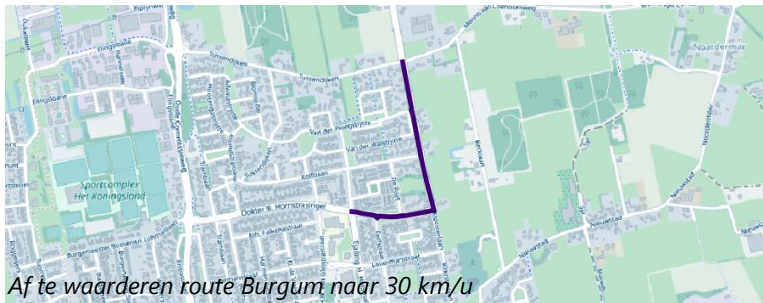
De oostelijke ring in Burgum vervult een belangrijke ontsluitende functie voor de omliggende woonstraten en is tevens een busroute. Dit betreft de Dokter B. Hornstrasingel, Tjalling H. Haismastraat, Kwekerstrjitte en de Meester W.M. Oppedijk van Veenweg. Wel is het nodig om de snelheid te verlagen naar 30 km/u door de uitwisseling met fietsers en voetgangers en alle aanwezige erfaansluitingen. Daarom is de route gecategoriseerd Gebiedsontsluitingsweg 30 (GOW30). Bij een dergelijke categorisering is het mogelijk om fietsverkeer gescheiden of gemengd te laten met het autoverkeer. Wanneer de ruimte beschikbaar is, zijn vrijliggende fietsvoorzieningen het meest wenselijk. Dit is niet alleen veiliger maar zorgt ook voor een

comfortabeler gevoel bij met name de kwetsbare doelgroepen. Niet overal is ruimte aanwezig om volledig vrijliggende voorzieningen te realiseren. De komende periode worden de plannen samen met inwoners en belangengroepen verder uitgewerkt om te komen tot een breed gedragen oplossing.



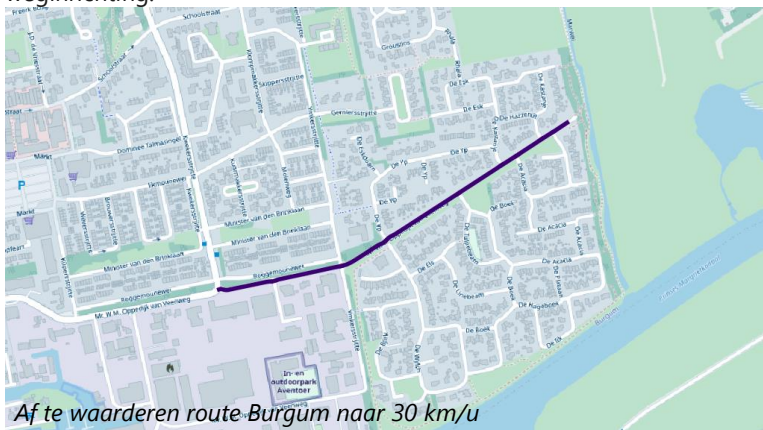
#### KLOOSTERLAAN EN HORNSTRASINGEL (MAATREGEL V2)

Het zuidelijke deel van de Kloosterlaan is onlangs opnieuw ingericht. Aanvullend is het terugbrengen van de maximum snelheid op het noordelijk deel van de Kloosterlaan en het oostelijk deel van de Hornstrasingel nog noodzakelijk. Dit met de bijbehorende weginrichting om de maximum snelheid van 30 km/u af te dwingen.



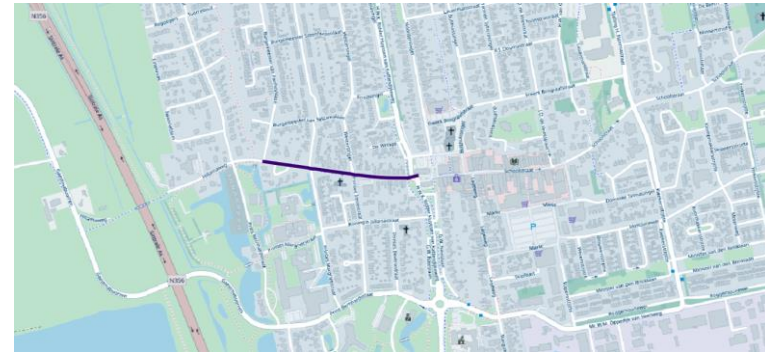
#### OOSTELIJK DEEL MR. W.M. OPPEDIJK VAN VEENWEG (MAATREGEL V3)

Ook het oostelijk deel van de Mr. W.M. Oppedijk Van Veenweg dient afgewaardeerd te worden naar 30 km/u met de bijbehorende weginrichting.



#### HILLAMAWEG BURGUM (MAATREGEL V4)

Op de Hillamaweg is nog een maximum snelheid van toepassing van 50 km/u. Het is tevens een belangrijk onderdeel van het fietsnetwerk waarbij de Hillamaweg aansluit op de fietsbrug over de Sintrale As. Voorgesteld wordt om de Hillamaweg in te richten als fietsstraat.



#### PRINS BERHARDLAAN - GAESTMABUORREN BURGUM (MAATREGEL V5)

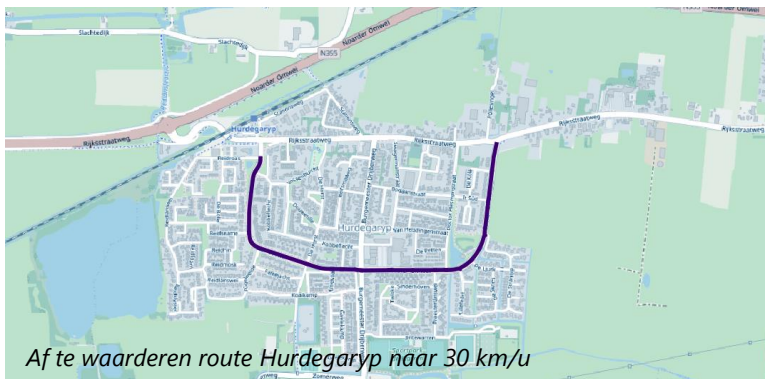
Op de Prins Berhardlaan en een deel van de Gaestmabuorren is nog een maximum snelheid van toepassing van 50 km/u. Voorgesteld wordt om de route af te waarden tot een maximum snelheid van 30 km/u. Bij de toekomstige inrichting dient wel rekening gehouden met de toekomstige ontwikkelingen van Burgum West die de komende tijd nog verder worden uitgewerkt.





#### WESTEROMWEI EN EASTEROMWEI HURDEGARYP (MAATREGEL V6)

Voor de Westeromwei en de Easteromwei wordt eveneens een snelheidsverlaging voorgesteld in verband met de aanwezige fietsers op de rijbaan en de aanwezige erfaansluitingen.

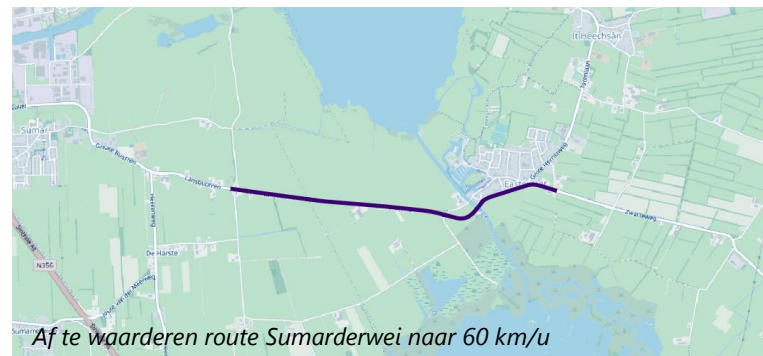


#### MAATREGELEN 80 KM/U AFWAARDEREN NAAR 60 KM/U

Voor de volgende locaties wordt een afwaardering van 80 km/u naar 60 km/u voorgesteld. Hoewel er reeds vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig zijn voldoet de weginrichting niet volledig voor een rijnsnelheid van 80 km/u. Daarnaast beperkt het de risico's bij oversteeklocaties.

#### SUMARDERWEI (MAATREGEL V7)

Op een deel van de Sumarderwei is reeds een maximum snelheid van 60 km/u van toepassing. Voor het wegdeel waar nog 80 km/u van toepassing is wordt een snelheidsverlaging voorgesteld. Daarbij is ter hoogte van Eastermar extra aandacht nodig voor overstekend fietsverkeer. Hier is medio 2023 ter hoogte van de brug de maximum snelheid ook al verlaagd naar 60 km/u.



#### DE WARREN - GAESTMABUORREN (MAATREGEL V8)

Op het wegdeel waar nog sprake is van een maximum snelheid van 80 km/u wordt de maximum snelheid teruggebracht naar 60 km/u.



#### STÛKENWEI – EARNEWARRE – FEANTERSDYK (MAATREGEL V9)

De maximum snelheid tussen de Fonejachtbrug en Earnewâld wordt tevens verlaagd om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit inclusief de aantakking richting de rotonde van de toe- en afritten op de wâldwei.



#### OPTIMALISATIE INRICHTING N.A.V. RISICOANALYSE

In het Risicoanalyse van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (bijlage 1) is een aantal wegvakken opgenomen waar nog maatregelen gewenst zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit zijn wegvakken waar sprake is van een verhoogd risico door bijvoorbeeld:

- Een combinatie van een hoofdfietsroute met overig verkeer;
- Er sprake is van een landbouwrouten op basis van het kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer van de provincie;
- Er sprake is van te hoge rijsnelheden of een concentratie van ongevallen of een combinatie van meerdere aspecten.

De grootste risicolocaties (50 km/u in combinatie met fietsers op de rijbaan) zijn reeds beschouwd. De locaties uit het uitvoeringsprogramma waar het hier om gaat zijn:

- Burgemeester Drijberweg Hurdegaryp (reeds uitgevoerd);
- Kloosterlaan (zuid) Burgum (reeds uitgevoerd);
- Rinia van Nautaweg (zuid) + Canterlandseweg (Maatregel V10);
- Skulenboarcherwei + Joost Wiersmaweg + Jisteboerwei (deels uitgevoerd) (maatregel V11);
- Bartlehiem/Wyns (maatregel V12).

Daarnaast wordt er in ANNO-verband ook nog onderzoek verricht naar de effecten op netwerkniveau en wordt het kwaliteitsnetwerk voor landbouwverkeer ook nog nader onder de loep genomen. Zo is het voor het F-wegennet bijvoorbeeld wenselijk om zo weinig mogelijk conflicten te hebben met het landbouwverkeer. Een overzicht van deze maatregelen is opgenomen in paragraaf 5.11 bij het totaaloverzicht van de maatregelen.

#### 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.



### 5.3 Maatregelen fietsverkeer

Een deel van de infrastructurele maatregelen die in de vorige paragraaf zijn benoemd dienen met name om de risico's voor kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals de fietsers, te beperken. Daarnaast wordt de komende periode verder ingezet op het stimuleren van het fietsverkeer door het realiseren van het zogenaamde F-wegennet.

#### Maatregelen F-wegennet

Door Sweco is reeds een verkennende uitwerking gemaakt welke aanpassingen nodig zijn om te komen tot kwalitatief hoogwaardige fietsverbindingen. Hierna is samengevat welke maatregelen beoogd zijn binnen de gemeentegrenzen.

#### ROUTE DOKKUM – LEEUWARDEN (MAATREGEL F1)

De route tussen Dokkum en Leeuwarden is (voorlopig) gepland via Rinsumergeast. Binnen de gemeentegrenzen van Tytsjerksteradiel zijn onder andere de volgende aanpassingen nodig:

- Locaties waar sprake is van gemengd verkeer aanpassen tot fietsstraat;
- Nieuw fietspad langs de Moark.

#### ROUTE DOKKUM – FEANWÄLDEN - BURGUM (MAATREGEL F2)

Voor de route tussen Feanwâlden en Burgum zijn binnen de gemeentegrenzen al de nodige aanpassingen gedaan en wordt nog ingezet op kleine verbetermaatregelen.

#### ROUTE LEEUWARDEN – BUITENPOST (MAATREGEL F3)

De route Leeuwarden – Buitenpost loopt geheel langs de Rijksweg. De beoogde aanpassingen zijn met name gericht op de verharingsbreedte, markering en inrichting van delen met gemengd verkeer tot fietsstraat. Daarnaast wordt in deze route ook een ovonde gerealiseerd bij het Wyldpaed zodat fietsers straks veilig de Rijksweg kunnen oversteken.

#### Herkenbaarheid van de routes

Op verschillende locaties is nog aangepaste markering nodig. Daarnaast zijn op regionaal niveau ook nog maatregelen beoogd om de routes herkenbaar te maken voor fietsers.



#### ROUTE LEEUWARDEN – DRACHTEN VIA BURGUM (MAATREGEL F4)

Een andere belangrijke fietsroute die nader wordt uitgewerkt is de route tussen Drachten en Leeuwarden. Deze route zou via Burgum moeten lopen zodat Burgum hier in beide richtingen van kan profiteren. Met name in Burgum lijkt het daarbij logisch dat de route via de H.W.K. Ridder Huyssen van Kattendijkeweg en de Hilleweg loopt. Langs de H.W.K. Ridder Huyssen van Kattendijkeweg is inmiddels een breed





vrijliggend fietspad gerealiseerd tussen de rotonde bij het gemeentehuis en de oversteek bij de Hillemaweg. De Hillemaweg dient nog opnieuw ingericht te worden en met een inrichting tot fietsstraat ontstaat hier een comfortabele fietsverbinding in oostelijke richting.

#### MAATREGELEN ZOMERWEG TUSSEN HURDEGARYP EN TYTSJERK F5)

De route langs de Zomerweg tussen Hurdegaryp en Tytsjerk wordt veel gebruikt door fietsers en wandelaars vanuit de omliggende dorpen. Voorgesteld wordt om dit deel van de Zomerweg in te richten als fietsstraat.

#### MAATREGELEN ROUTE WOELWIJK F6)

De route vanaf de Zomerweg richting Leeuwarden door Woelwijk wordt veel gebruikt. Met name de route door de woonwijk is niet herkenbaar en niet comfortabel door de slechte verhardingsstaat. Voorgesteld wordt om de route tussen Noarderein en de brug ter hoogte van de komgrens uit te voeren als fietsstraat.



#### 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 gehele ANNO-regio. Buiten de bebouwde kom is het vanuit verkeersveiligheidsoogpunt niet wenselijk om fietsverkeer voorrang te verlenen op rotondes.

De komende periode wordt in ANNO-verband nader onderzocht of het mogelijk is fietsverkeer op rotondes binnen de bebouwde kom voorrang te geven. In de gemeenten Leeuwarden en Smallingerland worden deze principes al verder toegepast (maatregel F7).

#### Onderzoek (toeristische) fiets en wandelpaden

Als onderdeel van de Nota Recreatie en Toerisme is een onderzoek naar fiets- en wandelpaden opgenomen. Uit dit onderzoek moet o.a. blijken waar nog behoefte aan is, welke fiets- en wandelpaden niet in de behoefte voorzien en hoe we ons netwerk kunnen optimaliseren (maatregel F8).

## 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 Fryslân. Uitdaging daarbij is wel om inwoners te verleiden ook meer gebruik te maken van het openbaar vervoer. Vanuit de regionale mobiliteitsvisie vanuit de ANNO-gemeenten is bewustwording, marketing en communicatie van het reizen met onder andere het OV en de combinatie van vervoersmogelijkheden (maatregel D2, gekoppeld aan duurzaamheid).

## 5.5 Maatregelen leefbaarheid

In het kader van de verkeersveiligheid worden op een aantal locaties de maximum snelheden verlaagd. Dit heeft ook een gunstig effect op de geluidbelastingen wanneer de rijsnelheden naar beneden gaan. Aandachtspunt bij de verdere uitwerking is wel het toepassen van een gewijzigde wegdekverharding. Wanneer bijvoorbeeld klinkers worden toegepast in plaats van asfalt kan dit ook weer zorgen voor een toename van de geluidbelasting waardoor het effect van de lagere rijsnelheid weer wegvalt. Daarnaast is het belangrijk om bij de herinrichtingen goed te kijken naar de risico's op hinder van trillingen door aangepaste wegdekverhardingen of het toepassen van drempels of plateaus.

### Uitwerken centrumvisie Burgum

In 2022 is een centrumvisie voor Burgum opgesteld. Onderdelen die daarbij nog uitgewerkt dienen te worden zijn het inzichtelijk maken van de parkeerdruk en het aanpassen van de (parkeer)verwijzing richting het centrum. Ook worden aanpassingen voorgesteld aan de aansluiting Oppedijk van Veenweg – Kuperstrjitte als belangrijke hoofdontsluiting

van het centrum. Deze uitwerking kan gecombineerd worden met de nieuwe weginrichting van de ring oost als Gebiedsontsluitingsweg 30. Een belangrijke uitwerking daarbij is ook het beperken van de overlast door bevoorradingsverkeer. Samen met de ondernemers en vervoerders wordt hiervoor gekeken naar slimme en haalbare oplossingen door bijvoorbeeld het instellen van venstertijden of beperkingen voor de omvang van voertuigen op bepaalde locaties. (maatregel L1)

### Leefbaarheidsopgave Ee-vallei

Ook voor de Ee-vallei ligt er een regionale leefbaarheidsopgave die de komende periode ook verder wordt uitgewerkt. De eerste stap wordt daarbij al gezet door de realisatie van de rondweg rond Wânswert. Er speelt echter meer in het gebied en het is belangrijk om inzichtelijk te krijgen of ook de overige wegen in het gebied de verkeersstromen aan kunnen door onder andere het beperkte aantal oeververbindingen over de EE. Deze leefbaarheidsopgave wordt samen met de omliggende gemeenten de komende periode verder uitgewerkt (maatregel L2)

### Monitoring geluidssituatie

Als verplichting vanuit de Omgevingswet monitoren we de komende periode de verkeersstromen en daaraan gekoppeld de geluidseffecten langs de drukkeren wegen in de gemeente. De gedachte achter deze verplichting is om te voorkomen dat de geluidssituatie voor inwoners te hoog wordt door bijvoorbeeld autonome groei van het verkeer of extra verkeer van ruimtelijke ontwikkelingen (maatregel L3).



## 5.6 Maatregelen landbouwverkeer

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

Een maatregel om de conflicten met de kwetsbare verkeersdeelnemers te beperken is het afwaarderen van de Lauwersseewei tussen Dokkum en Aldtsjerk naar 80 km/u. Daarbij wordt de Lauwersseewei ook opengesteld voor landbouwverkeer en is het voor landbouwverkeer richting Dokkum niet meer nodig om via het onderliggend wegennet te rijden te rijden rond de Trynwâlden. Dit betreft een project van de provincie. (maatregel L1).

De komende periode gaan we in overleg met de provincie, de regio en belangenorganisaties en loonwerkers om de wenselijke routes onder de aandacht te brengen. Hierbij wordt ook het huidige Kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer tegen het licht gehouden en samen met de provincie herzien (maatregel L2).

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 dit is ook een belangrijk aandachtspunt wat naar voren gekomen is vanuit de belangenorganisaties.





## 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.

### *Faciliteren laadinfrastructuur*

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 laadpalenvisie opgesteld. (maatregel D1).

### *Bewustwording reismogelijkheden*

Eén van de opgaven uit de Regionale Mobiliteitsvisie is het attenderen van inwoners en bezoekers op de reismogelijkheden van de fiets, het openbaar vervoer en de combinatie van verschillende vervoerswijzen. Dit doen we samen met de provincie en de overige gemeenten uit de ANNO-Regio. Voor inwoners kan het bijvoorbeeld erg aantrekkelijk zijn om gebruik te maken van de hub bij station Feanwâlden waarbij overdag vier keer per uur een trein richting zowel Groningen als Leeuwarden vertrekt (maatregel D2).

## 5.8 Wandelen en toegankelijkheid

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.

Daarnaast is het convenant 'Charter for Walking' ondertekend en is er in het kader van de lokale inclusie agenda extra aandacht nodig voor voetgangers. Wanneer grootschalige onderhoudsprojecten plaatsvinden of nieuwe ontwikkelingen, wordt vanaf het begin af aan rekening gehouden met de toegankelijkheid voor voetgangers en inwoners met een beperking die al dan niet gebruik maken van hulpmiddelen.

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

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 (maatregel G1).

### HANDHAVING

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 (maatregel G2).

### POSITIEF GEDRAG BELONEN

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 (maatregel G3).



## 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 Tytsjerksteradiel 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 van € 50.000,- waaruit dergelijke kleine wensen en verbetermaatregelen, eventueel in combinatie met onderhoud, kunnen worden uitgevoerd.

Daaraan gekoppeld wordt de komende periode actief met de verschillende dorpsbelangen 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 conceptvisie. 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 op de volgende pagina. Daarin zijn dus niet de maatregelen weergegeven die voor de gehele gemeente van toepassing zijn.

### PRIORITERING VAN MAATREGELEN

Bij het overzicht van de maatregelen 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 om zo efficiënt mogelijk met de financiële middelen om te kunnen gaan..

Voor een aantal locaties worden concrete oplossingsrichtingen voorgesteld. Voor een aantal locaties is echter ook nog een nadere uitwerking nodig voordat plannen concreet kunnen worden uitgevoerd. 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. Daarbij is onderscheid gemaakt in de volgende kostenklassen:

€ = minder dan € 50.000,-

€€ = tussen € 50.000,- en € 150.000,-

€€€ = meer dan € 150.000,-

De kosten zijn daarbij ook sterk afhankelijk met de combinatie van gepland onderhoud en het ambitieniveau van de maatregelen. Maatregelen die in het kader van verkeersveiligheid worden getroffen of dienen voor de verbetering van het fietsverkeer, komen veelal in aanmerking voor subsidies of cofinanciering vanuit de provincie of de Rijksoverheid.

Na verwerking van de zienswijzen op het Ontwerp Gemeentelijk Mobiliteitsprogramma worden de maatregelen concreet in de tijd gezet voor de komende jaren waarbij ook de relatie wordt gelegd met de beoogde onderhoudsplanning en de Investeringsimpuls voor verkeersveiligheidsmaatregelen uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid.





## Overzicht van de locatiespecifieke maatregelen



# Totaaloverzicht van de voorgestelde maatregelen

Nr.	Locatie	Omschrijving	Maatregel	Type maatregel	Opmerkingen acties	Kostenindicatie maatregelen	Prioriteit maatregel	Verkeers-veiligheid	Leef-baarheid	Bereik-baarheid	Duur-zaamheid
<b>Maatregelen verkeersveiligheid en infrastructuur</b>											
V1	Burgum, Oostelijke ring	Dokter B. Hornstrasingel, Tjalling H. Haismastraat, Kwekerstrjitte en de Meester W.M. Oppedijk van Veenweg	Herinrichten route en afwaarderen naar 30 km/h (GOW)	Infrastructureel	Uitwerking in overleg met inwoners en belangenorganisaties	€€€	1				
V2	Burgum, Kloosterlaan en Dokter B. Hornstrasingel	Overige weggedelen die nog niet zijn afgewaardeerd	Herinrichten route en afwaarderen naar 30 km/h	Infrastructureel	Grotendeels al heringericht	€€	1				
V3	Burgum, W.M. Oppedijk van Veenweg	Overig oostelijk wegdeel ten oosten van de Kwekerstrjitte	Herinrichten route en afwaarderen naar 30 km/h	Infrastructureel		€€	1				
V4	Burgum, Hillemaweg	Wegdeel dat nu nog 50 km/h betreft	Afwaarderen en herinrichten tot fietsstraat 30 km/h	Infrastructureel		€€€	1				
V5	Burgum, Prins Berhardlaan - Gaestmabuorren	Wegdeel binnen de bebouwde kom	Herinrichten route en afwaarderen naar 30 km/h	Infrastructureel		⌘	2				
V6	Hurdegaryp, Westeromwei en Easteromwei		Herinrichten route en afwaarderen naar 30 km/h	Infrastructureel	Uitwerking in combinatie met onderhoud	€€€	2				
V7	Sumarderwei	Tussen Sumar en Eastermar	Wegdeel 80 km/h afwaarderen naar 60 km/h	Infrastructureel	Uitwerking in combinatie met onderhoud	€€	2				
V8	De Warren - Gaestmabuorren	Tussen Burgem en Suwâld	Wegdeel 80 km/h afwaarderen naar 60 km/h	Infrastructureel	Uitwerking in combinatie met onderhoud	€€	2				
V9	Stûkenwei – Earnewarre – Feantersdyk	Tussen Fonejachtbrug en Earnewâld	Wegdeel 80 km/h afwaarderen naar 60 km/h	Infrastructureel	Uitwerking in combinatie met onderhoud	€€	2				
V10	Gytsjerk, Rinia van Nautaweg (zuid) en Canterlandseweg	Uitwerking op basis van SPV	30 km/h gebied verder versterken en snelheidsremmende maatregelen toepassen	Infrastructureel		€€€	2				
V11	Skulenboarcherwei, Joost Wiersmaweg en Jisteboerewei	Uitwerking op basis van SPV	Snelheidsremmende maatregelen toepassen	Infrastructureel		€€	2				
V12	Bartlehiem – Wyns	Uitwerking op basis van SPV	Snelheidsremmende maatregelen toepassen	Infrastructureel		€€	2				
<b>Maatregelen fietsverkeer (bereikbaarheid en verkeersveiligheid)</b>											
F1	Route Dokkum – Leeuwarden	F-wegennet binnen gemeentegrenzen	Uitwerking en realisatie F-wegennet met opwaardering fietsroute	Infrastructureel	Uitwerking en uitvoering samen met buurgemeenten	€€€	1				
F2	Route Dokkum – Feanwâlden - Burgum	F-wegennet binnen gemeentegrenzen	Uitwerking en realisatie F-wegennet met opwaardering fietsroute	Infrastructureel	Uitwerking en uitvoering samen met buurgemeenten	€€€	1				
F3	Route Leeuwarden - Buitenpost	F-wegennet binnen gemeentegrenzen	Uitwerking en realisatie F-wegennet met opwaardering fietsroute	Infrastructureel	Uitwerking en uitvoering samen met buurgemeenten	€€€	1				
F4	Route Leeuwarden - Drachten	Fietssnelweg binnen gemeentegrenzen	Uitwerking en realisatie	Infrastructureel	Uitwerking en uitvoering samen met buurgemeenten	€€€	1				
F5	Zomerweg tussen Hurdegaryp en Tysjerk	Inrichten als fietsstraat buiten de bebouwde kom	Uitwerking en realisatie	Infrastructureel		€€€	2				
F6	Route door Woelwijk	Inrichten als fietsstraat binnen bebouwde kom	Uitwerking en realisatie	Infrastructureel		€€€	2				
F7	Gehele gemeente	Uitwerking voorrang fietsers	Uitwerking voorrang fietsverkeer op rotondes	Infrastructureel		€€	1				
F8	Gehele gemeente	Inventariseren knelpunten toeristisch netwerk		Infrastructureel	Onderzoek in het kader van Nota Recreatie en Toerisme	€	3				
<b>Maatregelen leefbaarheid</b>											
L1	Centrum Burgum	Uitwerken maatregelen Centrumplan	Parkeeronderzoek, bevoorrading en overige mobiliteitsmaatregelen	Vervolgonderzoek en uitwerking	Kostenindicatie voor uitwerking pas bekend na vervolgonderzoek	€	1				
L2	Ee-Vallei	Onderzoek leefbaarheidsopgave	Uitwerking van uit de 'Ferbining'	Vervolgonderzoek en uitwerking	Kostenindicatie voor uitwerking pas bekend na vervolgonderzoek	€	1				
L3	Gehele gemeente	Monitoring geluidssituatie	Monitoring geluid	Monitoring	Exacte randvoorwaarden en onderzoeksjaren nog niet bekend	€	1				
<b>Maatregelen verkeerseducatie, gedragsbeïnvloeding en handhaving</b>											

Nr.	Locatie	Omschrijving	Maatregel	Type maatregel	Opmerkingen acties	Kostenindicatie maatregelen	Prioriteit maatregel	Verkeers-veiligheid	Leef-baarheid	Bereik-baarheid	Duur-zaamheid
G1	Gehele gemeente		Nadere uitwerking educatieprogramma in SPV	Verkeersveiligheid en educatie		€	1				
G2	Gehele gemeente		Inzetten op locatie-specifieke handhaving samen met politie	Handhaving		€	1				
G3	Gehele gemeente		Pilot gedragsbeïnvloeding	Gedragsbeïnvloeding en handhaving	Pilot met een inzet om positief gedrag te belonen	€	1				
<b>Maatregelen landbouwverkeer</b>											
LB2	Gehele gemeente		Optimaliseren routes landbouwverkeer en herzien kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer (samen met buurgemeenten en provincie)	Vervoluitwerking samen met de regio		€	1				
<b>Maatregelen duurzaamheid</b>											
D1	Gehele gemeente		Faciliteren laadinfrastructuur en opstellen laadvisie	Uitvoering en opstellen visie		€	1				
D2	Gehele gemeente		Inzetten op bewustwording reismogelijkheden inwoners en bezoekers	Voorlichting		€	1				
<b>Maatregelen wandelen en toegankelijkheid</b>											
T1	Gehele gemeente		Periodiek overleg met belangenverenigingen en toetsen nieuwe ontwerpen aan eisen toegankelijkheid		Budget algemene verbetermaatregelen	Ambtelijke inzet	3				
<b>Werkbudget voor locatie-specifieke (kleine) verbetermaatregelen binnen de dorpen of wijken</b>											
W1	Gehele gemeente		Overleg en uitwerking met wijken en dorpen over verdere verbetermaatregelen		Budget algemene verbetermaatregelen	€ 50.000,-	1				

Kostenindicatie:

€ = minder dan € 50.000,-

€€ = tussen € 50.000,- en € 150.000,-

€€€ = meer dan € 150.000,-



# Begrippenlijst

<b>ANNO-Regio</b>	Regionaal samenwerkingsverband tussen de gemeenten Achtkarspelen, Dantumadiel, Noardeast-Fryslân, Tytsjerksteradiel Provincie Fryslân en Wetterskip Fryslân
<b>CROW</b>	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek
<b>Ee-Vallei</b>	Gebied rond de Dokkumer-Ee tussen (Globaal tussen de provinciale weg Leeuwarden-Holwert en de Sintrale As
<b>F-wegennet</b>	Hoofd fietsroutenetwerk binnen de regio
<b>Intensiteit</b>	Hoeveelheid verkeer over een weg
<b>Hub</b>	Een vervoersknooppunt waar de overstap op verschillende vervoerswijzen mogelijk is
<b>SPV</b>	Strategisch Plan Verkeersveiligheid, de nieuwe (landelijke) aanpak van verkeersveiligheid die meer risico gestuurd is
<b>SWOV</b>	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid



B

# Bijlage A: Strategisch Plan Verkeersveiligheid





2022

# Risicoanalyse Verkeersveiligheid

GEMEENTE TYTSJERKSTERADIEL

## Inhoud

Samenvatting .....	3
Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030   De risicoanalyse.....	4
Risicothema 1. Veilige Infrastructuur.....	5
Risicothema 2. Heterogeniteit in het verkeer .....	6
Risicothema 3. Technologische ontwikkelingen .....	7
Risicothema 4. Technologische ontwikkelingen .....	8
Risicothema 5. Onervaren verkeersdeelnemers.....	9
Risicothema 6. Rijden onder invloed .....	10
Risicothema 7. Snelheid in het verkeer.....	11
Risicothema 8. Afleiding in het verkeer .....	12
Risicothema 9. Verkeersovertreders.....	13
1. Focus binnen Risicoanalyse gemeente Tytsjerksteradiel .....	14
Verkeersveiligheidsmonitor .....	14
Risico-indicatoren HASTIG.....	15
CROSS-methodiek .....	15
Traditionele ongevalanalyse .....	17
Speedprofiles VIA.nl .....	18
Infographic Tytsjerksteradiel.....	19
Lokale kennis gemeentelijke experts (+ klachten/meldingen).....	19
2. Stappenplan Risicoanalyse.....	21
Stap 1 – Begin met de basis: hoe is de bevolking van gemeente Tytsjerksteradiel samengesteld? .....	22
Stap 2 – Kijk naar de infrastructuur van wegen en fietspaden .....	23
Stap 3 – Hoe hard rijden verkeersdeelnemers in jouw gemeente? .....	28
Meetsystematiek.....	28
Resultaten .....	28
Speedprofiles .....	29
Snelheidsbeeld gemeente Tytsjerksteradiel .....	29
3. Stap 4   Hoeveel bestuurders rijden onder invloed van alcohol en drugs?.....	30
Rijden onder invloed en ongevallen.....	30
Totaalbeeld rijden onder invloed .....	30
4. Stap 5   Kijk (ook) naar de ongevallencijfers .....	31
Ongevallenkaart .....	32
Ongevallen in Burgum.....	34
Ongevallen in Hurdegaryp.....	35
Ongevallencijfers tegenover leeftijd .....	32
Ongevallenbeeld gemeente Tytsjerksteradiel .....	37
5. Stap 6   Prioriteren, welke risico's pakken we als eerste aan?.....	39

6. Verdieping van de risico's .....	40
Veilige wegen bibeko (30km/uur) .....	40
Veilige wegen bibeko (50km/uur) .....	41
Veilige wegen bubeko (60- en 80km/uur).....	42
Verkeersdeelnemers: Schoolgaande kinderen .....	43
Verkeersdeelnemers: Beginnende bestuurders.....	43
Verkeersdeelnemers: Ouderen .....	44
7. Selectie van onderwerpen .....	45
Bijlage 1: Vormtoets weginfrastructuur .....	48
Bijlage 2: Vormtoets weginfrastructuur gespecificeerd.....	50
Bijlage 3: Cijfers rijden onder invloed .....	51
Bronnenlijst .....	54



## Samenvatting

Binnen 9 beleidsthema's is er gekeken naar de grootste risico's als het gaat om verkeersveiligheid. Deze thema's zijn door het Kennisnetwerk SPV globaal vormgegeven. Om de verkeersveiligheidsrisico's binnen de gemeente in beeld te krijgen, is er een risicoanalyse gemaakt. Deze analyse bestaat uit 6 stappen, welke door het Kennisnetwerk SPV zijn opgesteld. Het gehele verkeerssysteem – bestaande uit de mens, de infrastructuur en het voertuig – is onderzocht. Onderverdeeld naar deze elementen, zijn dit de grootste risico's in de Gemeente Tytsjerksteradiel:

- **Mens:** kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers
- **Infrastructuur:** 60- en 80 km/h wegen
- **Voertuig:** fiets

Dit rapport beschrijft risico's op het gebied van verkeersveiligheid, maar ook de mogelijke oorzaken zijn op globale wijze in beeld gebracht. Per risico is met meetinstrumenten zoals ongevallencijfers, Speedprofiles en de CROSS-methodiek onderzocht wat de voornaamste oorzaken zijn. Dit wordt meegenomen in het verdere onderzoek. Door middel van vormtoetsen kan er gericht op wegvakken en kruispunten onderzocht worden wat de oorzaken zijn van de verkeersonveiligheid. Er wordt gekeken naar uniforme maatregelen, maar het verbeteren van de verkeersveiligheid blijft in sommige gevallen maatwerk.

Er heeft een verdiepingsslag plaatsgevonden op de bovengenoemde risico's en daaruit zijn specifieke knelpunten naar voren komen. Deze trajecten en kruispunten zijn in een uitvoeringsprogramma opgenomen..

Veel informatie die gevonden is komt uit bestaande gemeentelijke data en documenten en van verschillende relevante websites. Deze websites staan allemaal benoemd in de bronnenlijst.

## Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 | De risicoanalyse

Het SPV 2030 geeft met de ambitie van nul verkeersslachtoffers richting aan beleid en concretiseert de gedeelde toekomstvisie in negen beleidsthema's. Ze 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
2. Heterogeniteit in het verkeer
3. Technologische ontwikkelingen
4. Kwetsbare verkeersdeelnemers
5. Onervaren verkeersdeelnemers
6. Rijden onder invloed
7. Snelheid in het verkeer
8. Afleiding in het verkeer
9. Verkeersovertreders

De eerste drie thema's kijken naar risico's vanuit het verkeerssysteem en het voertuig en zijn generiek van aard. Deze vormen de basis voor effectief beleid. Thema's 4 en 5 hebben betrekking op specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen) en modaliteiten (tweewielers, voetgangers). De laatste vier hebben te maken met de risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en zijn gedrag.

De thema's bevatten in principe alle mogelijke risico's voor verkeersongevallen en bieden dus handvatten voor het verhogen van de veiligheid. Specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen), modaliteiten ((gemotoriseerde) tweewielers), of categorieën (vrachtverkeer) komen in meerdere thema's terug. Deze komen herkenbaar terug in de oplossingsrichtingen per thema. Er is oog voor de samenhangende aanpak die nodig is voor de maatregelen op het gebied van infrastructuur, educatie en handhaving. Dit wordt bij de thema's benoemd. Specifieke maatregelen komen vervolgens terug in landelijke en regionale uitvoeringsagenda's.

Op basis van dit beeld zijn per thema concrete (lange termijn) resultaten geformuleerd. Deze resultaten gebruiken Rijk en regio's om concrete maatregelen op te stellen in de uitvoeringsagenda's. De agenda's krijgen een duidelijke planning en zijn expliciet over waar verantwoordelijkheden zijn belegd en welke (maatschappelijke) partijen betrokken worden.

## Risicothema 1. Veilige Infrastructuur

Een veilige inrichting van wegen en fietspaden is een voorwaarde voor een veilige afwikkeling van het verkeer. Een veilig ingerichte weg kan ongevallen voorkomen en de letselernst van eventuele ongevallen beperken. Dit sluit aan bij de veiligheidsvisie Duurzaam Veilig.

Wegbeheerders (Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten) zijn verantwoordelijk voor de bestaande en nieuwe infrastructuur. Zij moeten risicovolle elementen in bestaande infrastructuur aanpakken en zorgen dat nieuwe infrastructuur zo veilig mogelijk wordt.

Als hulpmiddel voor het veilig inrichten van wegen zijn er de zogeheten CROW-richtlijnen. Daardoor zijn de functie, vorm en gebruik van wegen meer op elkaar afgestemd. Toch zijn er veel wegvarianten ontstaan waarbij de functie en gebruik niet altijd eenduidig zijn ('grijze wegen'). Ontwikkelingen, zoals de toenemende drukte en het toenemende fietsgebruik, zorgen bovendien voor nieuwe uitdagingen bij het veilig inrichten van infrastructuur.



### **Risico's voor verkeersveiligheid**

Een gericht verbeterplan begint bij inzicht in risico's. Zicht op de huidige staat van de infrastructuur en de meest risicovolle elementen vraagt om een goede analyse en proactief beheer van het wegennet. Een dergelijke aanpak, gebaseerd op het saneren van risico's, is nog geen gemeengoed onder wegbeheerders. De ontwikkeling en implementatie daarvan is een ingrijpende operatie die meestal niet direct vruchten afwerpt. Substantiële resultaten voor de verkeersveiligheid worden vaak pas op de lange termijn zichtbaar.

Het gewenste resultaat is dat alle wegbeheerders volledig inzicht hebben in risicolocaties op hun eigen wegennet en weten welke maatregelen daar effectief zijn. Het is bekend dat er op meerdere wegtypen nog winst te behalen valt:

- ✓ veilige inrichting van fietsinfrastructuur;
- ✓ veilige en geloofwaardige inrichting van 30 km/ uur-gebieden en 60 km/uur-wegen;
- ✓ veilige en geloofwaardige inrichting van 50 km/ uur-wegen, onder andere door het scheiden van verkeersstromen: bijvoorbeeld door het aanleggen van vrijliggende fietspaden;
- ✓ veilige inrichting van 80 km/uur-wegen: onder andere door het verbeteren van de bermen, aanbrengen van fysieke rijrichtingscheiding en het verminderen van het aantal erfaansluitingen;
- ✓ veilige inrichting van de auto(snel)wegen: onder meer door veilige inrichting van bermen.



## Risicothema 2. Heterogeniteit in het verkeer

In een dichtbevolkt land als Nederland maken veel mensen gebruik van dezelfde infrastructuur. In thema 1 (Veilige wegen) is de gezamenlijke ambitie voor de veilige inrichting van deze infrastructuur al uitgesproken. Maar het toegenomen gebruik van de infrastructuur zorgt voor aanvullende uitdagingen.

Met name in stedelijke gebieden is de ruimte beperkt en is het druk op de weg, het fietspad en het voetpad. Deze drukte neemt de komende jaren verder toe door verdere verstedelijking en groeiende mobiliteit en zorgt voor meer potentiële ontmoetingen en conflicten tussen weggebruikers. Tegelijkertijd moeten nieuwe vervoerswijzen en bestaande (steeds verder ontwikkelende) vervoerswijzen allemaal van dezelfde verkeersruimte gebruik maken. Ook buiten de stad ontstaan risicovolle situaties wanneer bijvoorbeeld landbouwverkeer en vrachtverkeer van dezelfde infrastructuur gebruik moeten maken als fietsers.



De verschillen in snelheid, massa en omvang van vervoersmiddelen zijn groot. Dat werpt de vraag op welke modaliteiten, afmetingen, snelheidsregimes, mate van bescherming en plaats op de weg veilig samengaan of gescheiden moeten worden en welke regels hiervoor nodig zijn. Bovendien zorgen nieuwe vervoersmiddelen voor nieuwe uitdagingen. De e-bike, elektrische bromfiets, elektrische loopfiets en de speed-pedelec zorgen ervoor dat de verkeersdeelnemer steeds beter een passende mobiliteitsvorm kan kiezen, maar de uniformiteit onder de verkeersdeelnemers afneemt. Dit terwijl uniformiteit juist veel voordelen biedt voor de verkeersveiligheid. Dit thema gaat in op deze problematiek.

### **Risico's voor verkeersveiligheid**

Net als bij de andere thema's is het streven om zo veel als mogelijk volgens generieke principes te werken, waarbij Duurzaam Veilig 3 het uitgangspunt is. Denk bijvoorbeeld aan het scheiden van verkeersstromen en homogeniteit van snelheden. Vanwege grote regionale verschillen is er behoefte aan maatwerk. Daarbij blijft het gemeenschappelijke uitgangspunt om de meest kwetsbare verkeersdeelnemer zo goed als mogelijk te beschermen.

Verbetering van de verkeersveiligheid op dit thema begint bij een volledig beeld van de risico's en waar deze op het (lokale) wegennet optreden. Een eerste risico-inventarisatie is voor rijkswegen, provinciale wegen en een klein deel van de gemeentelijke wegen uitgevoerd. Dit is echter gedaan op basis van verschillende methodieken en nog niet landelijk dekkend. Op basis van risicoanalyses kunnen alle wegbeheerders, als ze die nog niet hebben, een netwerkvisie ontwikkelen. Daarin staan keuzes over het uit elkaar halen van stromen en verblijven, welke voertuigcategorie op welke weg welkom is en waar welke snelheden gehanteerd worden. In de netwerkvisies kunnen wegbeheerders ook rekening houden met de routing en fasering van het verkeer: het scheiden van verkeersstromen in tijd.

### Risicothema 3. Technologische ontwikkelingen

In de komende tien jaar zal er naar verwachting veel veranderen op het gebied van mobiliteit. Informatie en data speelt in toenemende mate een rol in het verkeerssysteem. Weggebruikers zijn nagenoeg continu verbonden met hun omgeving - en geautomatiseerde systemen zorgen ervoor dat voertuigen steeds meer taken van de bestuurder kunnen overnemen. Door ICT wordt de auto onderdeel van het hele verkeerssysteem. Door deze ontwikkelingen verandert de komende jaren de rol van de bestuurder, het voertuig en de weg in het verkeerssysteem. Daardoor verandert ook de onderlinge interactie: de bestuurder zal – vooral in de overgangperiode – goed moeten weten welke taak er nog van hem verwacht wordt.



In de looptijd van dit strategisch plan zullen we op snelwegen wellicht al (deels) zelfrijdende auto's zien maar deze zullen nog niet op grote schaal in het wegbeeld voorkomen. Wel zullen voertuigen in de periode tot 2030 steeds meer taken kunnen overnemen en ondersteunen dankzij de aanwezigheid van geautomatiseerde systemen en diensten. Zo kunnen noodhulpsystemen, zoals noodrem- of noodstuursystemen, ongevallen op het laatste moment helpen voorkomen. Ook kunnen rijtaakondersteunende systemen en diensten de gebruiker assisteren of (in de nabije toekomst) zijn rijtaak op sommige momenten (tijdelijk) overnemen.

Voertuigen hebben daarnaast in toenemende mate toegang tot informatie over snelheidslimieten, andere weggebruikers en hun omgeving. Denk hierbij ook aan situationele omstandigheden zoals weersomstandigheden, incidenten, gladheid enzoverder. De verwachting is dat voertuigen die data op steeds meer manieren kunnen binnenkrijgen of zelf verzamelen. Hiervoor zijn verschillende mogelijkheden: door slimme wegenkaarten of bordendetectie, door aangesloten te zijn op de infrastructuur of andere voertuigen en/of door gezamenlijk te rijden.

Niet alleen de voertuigen veranderen, ook de wijze van verkeersmanagement en handhaving verandert. De toenemende connectiviteit maakt het mogelijk om verkeersdeelnemers op steeds slimmere manieren te informeren en te sturen in hun keuzes. Bovendien kunnen met behulp van telefoondata en slimme camera's de reizen en gedragingen van verkeersdeelnemers beter in kaart worden gebracht.

#### **Risico's voor verkeersveiligheid**

Bij innovatieve technologie zijn kansen en risico's twee kanten van dezelfde medaille. Rijtaakondersteunende techniek kan bijvoorbeeld ouderen langer mobiel houden. Ook kunnen innovaties het verkeer veiliger maken door functies van de bestuurder over te nemen en zo risicovol gedrag onmogelijk te maken, ongevallen te voorkomen en letsel te beperken. Naast een potentiële verbetering brengen technologische ontwikkelingen ook mogelijk nieuwe risico's met zich mee. Deze komen voort uit de interactie tussen de (imperfecte) bestuurder en de (imperfecte) systemen. Omdat de systemen steeds verder worden verbeterd, is de verwachting dat deze risico's op de lange termijn afnemen. De komende decennia worden echter gekenmerkt als overgangperiode waarin conventionele en 'slimme' voertuigen in oude systemen door elkaar gebruikt worden en nog niet altijd veilig met elkaar kunnen samenwerken. Ontwikkelingen die daarbij een rol spelen:

- ✓ Geautomatiseerde systemen worden steeds beter, maar zijn nu nog niet in staat de rijtaak volledig over te nemen. Daarom blijft het belangrijk dat de bestuurder weet wat er nog van hem wordt verwacht, zodat hij in staat is om op tijd in te grijpen.
- ✓ De interactie tussen (semi-)geautomatiseerde voertuigen en niet-geautomatiseerde vervoerwijzen zoals lopen en fietsen kan tot meer risicovolle situaties leiden. Al is nog onvoldoende duidelijk in hoeverre voetgangers en tweewielers hun gedrag aanpassen op geautomatiseerde voertuigen.
- ✓ De kennis die iemand heeft en hoe vaak hij de veiligheidssystemen gebruikt, zijn belangrijke factoren die bepalen hoezeer deze systemen de veiligheid vergroten.

Ook de interactie tussen voertuigen onderling en tussen voertuig en infrastructuur zijn van invloed op de verkeersveiligheid. Dit vraagt in de toekomst om aanpassingen van het verkeerssysteem.

## Risicothema 4. Technologische ontwikkelingen

Als een verkeersdeelnemer kwetsbaarder is dan anderen in het verkeer, brengt dit risico's met zich mee die effect hebben op de kans op en de ernst van ongevallen. Het begrip 'kwetsbaarheid' is klassiek bedoeld om de 'onbeschermden' verkeersdeelnemers te beschrijven. De definitie van 'kwetsbare verkeersdeelnemers' in dit plan volgt de recent door de Europese Commissie voorgestelde EU-definitie<sup>18</sup>: voetgangers (in het verkeer), fietsers en bestuurders van een gemotoriseerd voertuig op twee wielen zoals motorrijders, bestuurders van brom- en snorfietsen en scootmobielen. Hieronder vallen uiteraard ook bestuurders van nieuwe modaliteiten als e-bikes en speed-pedelecs. Deze zijn allen kwetsbaar als verkeersdeelnemer.



Naast de formele definitie wordt kwetsbaarheid in de maatschappij breder geïnterpreteerd om te beschrijven dat sommige groepen een hoger risico lopen (de 'kwetsbare groepen'). Binnen verkeersveiligheid gaat het dan om kwetsbaarheid in het verkeer door:

- ✓ Taakonbekwaamheid, medische aandoeningen en functiebeperkingen. Dit komt met name voor bij ouderen.
- ✓ Broosheid van de oudere of het kind waardoor de ernst van een eventueel ongeval groter kan uitpakken.

### **Risico's voor verkeersveiligheid**

Onbeschermden modaliteiten (ongeacht de gebruiker) en kwetsbare groepen kennen een verhoogd ongevalsrisico in het verkeer. Kwetsbare verkeersdeelnemers hebben niet de bescherming van een voertuig om zich heen en lopen daardoor een verhoogd risico. Ook het in balans houden van hun voertuig verhoogt het ongevalsrisico van deze verkeersdeelnemers. Omdat zij met hogere snelheid rijden geldt voor gemotoriseerde tweewielers een (nog) hoger risico dan voor fietsers.

De maat voor de onveiligheid in het verkeer is het aantal verkeersongevallen en/of het aantal slachtoffers dat daarbij valt. Om het aantal ongevallen van verschillende groepen onderling te kunnen vergelijken, wordt dit gerelateerd aan de mobiliteit, dat wil zeggen het aantal slachtoffers per afgelegde afstand.

Het risico om als auto-inzittende te overlijden in het verkeer is relatief beperkt vergeleken met andere vervoersmodaliteiten en daalt in Nederland sinds de jaren zeventig. Het zijn de onbeschermden verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers en gemotoriseerde tweewielers) die aantoonbaar een veel hoger risico per gereden kilometer lopen. Het absolute aantal verkeersdoden is bij deze modaliteiten dan ook hoger dan bij de meeste andere vervoerswijzen.

Specifieke aandacht is wenselijk voor ouderen. Ouderen (75+) gebruiken relatief vaak de fiets als vervoermiddel en bijna driekwart van de fietsdoden (73%) en bijna de helft (46%) van de door het ziekenhuis geregistreerde ernstig gewonde fietsers is 60 jaar of ouder. De verwachte toename door het meer en verder fietsen (vooral met e-bikes) door ouderen vraagt om aanvullende maatregelen.

Ook gebruiken veel ouderen een scootmobiel of een invalidervoertuig om mobiel te blijven wanneer andere modaliteiten niet langer tot de mogelijkheden behoren. Met de toenemende vergrijzing neemt het gebruik van scootmobielen toe. Het aantal verkeersdoden onder scootmobielrijders neemt ook toe.

Voor de groep jonge kinderen (0- 4 jaar) geldt dat zij kwetsbaarder zijn voor hoofdletsel bij een ongeval. Dit komt o.a. door de grootte van hun hoofd ten opzichte van de rest van het lichaam. Dit geldt als belangrijk aandachtspunt bij het vervoeren van kinderen op de fiets, in de bakfiets en in de auto en op het moment dat kinderen (zelfstandig) gaan fietsen.



## Risicothema 5. Onervaren verkeersdeelnemers

Als Jongeren en andere onervaren verkeersdeelnemers zijn een belangrijke risicogroep. Helaas blijkt het huidige beleid tot nu toe niet erg effectief om gevaarlijk gedrag voortkomend uit onervarenheid terug te dringen. Onervarenheid is een zeer brede term en omvat ook onwetendheid of onbekendheid wanneer dit leidt tot verkeerde (risicovolle) keuzes of beslissingen. Voor dit thema worden twee definities van Onervarenheid gehanteerd:

- ✓ onvoldoende taakbekwaamheid, waaronder hogere orde vaardigheden zoals risicoherkenning en situatie gebonden taakbekwaamheid;
- ✓ gebrek aan vaardigheden door onervarenheid met nieuwe modaliteiten of situaties.



### **Risico's voor verkeersveiligheid**

Risico's die onervaren verkeerdeelnemers lopen, hebben meerdere oorzaken. Hun hogere risico komt allereerst door onvoldoende taakbekwaamheid en vaardigheden. Met name de hogere orde vaardigheden (risicoherkenning, afstemming (kalibratie) tussen taakbekwaamheid en taakeisen) zijn hierin van groot belang. Naast deze onervarenheid kan er ook sprake zijn van risico zoekend gedrag door een hang naar spanning en nieuwe ervaringen. Bij jongeren is hun impulscontrole nog niet volledig ontwikkeld. Vooral jonge mannen zijn vanaf de puberteit gevoelig voor de invloed van leeftijdgenoten, vooral van andere jonge mannen. Dit zorgt in het verkeer voor een verhoogd ongevalsrisico, bijvoorbeeld in situaties waarin zij passagiers vervoeren.

Jonge automobilisten zijn naar verhouding vaker betrokken bij een dodelijk ongeval dan oudere, meer ervaren, automobilisten. Per afgelegde kilometer is het ongevalsrisico van de groep tot dertig jaar vijf keer hoger dan van automobilisten tussen de dertig en zestig jaar. De onervarenheid is vooral in de beginfase van het zelfstandig rijden relevant en daalt daarna snel als mensen meer auto gaan rijden.

Ook kinderen kennen een verhoogd ongevalsrisico, met name rond de leeftijd dat ze voor het eerst zelfstandig naar school fietsen. De risico's die deze kinderen lopen, worden veroorzaakt door onervarenheid op de weg of onbekendheid met de route en omgeving. Fietsers van 6-14 jaar zijn daarom relatief vaak bij ernstige ongevallen betrokken. Ze lopen extra risico's door beperkte bescherming en doordat hun blootstelling aan risico's relatief groot is door het hoge aantal jongere fietsers. Ongevallen zijn veelal enkelvoudig.

In absolute aantallen ligt het grootste veiligheidsprobleem bij kinderen in de groep fietsers van 10-14 jaar. Dit komt vooral doordat ze op die leeftijd vaker zelfstandig als fietser aan het verkeer deelnemen. Voor alle verkeersdeelnemers doet onervarenheid zich opnieuw voor als ze een nieuwe modaliteit kiezen. Bijvoorbeeld bij het eerste gebruik van een e-bike of een scootmobiel. Of als ze voor het eerst gebruik maken van rijtaakondersteunende systemen in hun voertuig. De verwachting is dat voor het eerst gebruikmaken van zulke systemen aanvankelijk leidt tot een verhoogd ongevalsrisico, maar exacte cijfers ontbreken.

## Risicothema 6. Rijden onder invloed

In dit thema wordt ingegaan op psychoactieve middelen die veilig deelnemen aan het verkeer beïnvloeden:

1. alcohol
2. drugs

Alcohol is een legaal genotmiddel waarvoor heldere sociale en juridische normen zijn vastgesteld voor deelname aan het verkeer. De huidige normen zijn gebaseerd op EU-richtlijn 2001/115/EC. Voor drugs is op 1 juli 2017 de wet 'Drugs in het verkeer' ingevoerd. De wetwijziging heeft ertoe geleid dat voor 10 soorten drugs duidelijke normen (grenswaarden) voor deelname aan het verkeer zijn opgenomen. Ook is geregeld dat de speekseltester kan worden ingezet om het gebruik van deze soorten drugs makkelijker te detecteren.



### **Risico's voor verkeersveiligheid**

#### **Alcohol**

Rijden onder invloed van alcohol vergroot de kans op een ongeval aanzienlijk. Er is veel onderzoek gedaan naar de risico's van rijden onder invloed van alcohol. Zo gaan automatische processen bij ervaren bestuurders achteruit vanaf een bloedalcoholgehalte van 0,3‰ (promille). Bij 0,5‰ vermindert ook de alertheid en de voertuigcontrole van de bestuurder. Beginnende bestuurders worden al bij lagere waarden beïnvloed in hun rijvaardigheid door alcohol. Het alcoholgebruik in het verkeer is de afgelopen decennia flink gedaald. Zo was tijdens weekendnachten in 2002 nog 4,1% van de bestuurders onder invloed van alcohol. In 2017 was dat 1,4%. Toch vielen in 2015 naar schatting zo'n 75 tot 140 verkeersdoden als gevolg van alcohol. Met name een combinatie van alcohol met drugs leidt tot een extreem veel hoger risico op ernstige verkeersongevallen dan alcohol- of drugsgebruik afzonderlijk.

#### **Drugs**

Uit een ziekenhuisstudie blijkt dat naar schatting ongeveer 1 op de 10 ernstig gewonden in het verkeer onder invloed was van psychoactieve stoffen. 4,9% gebruikte 'alleen' drugs, 1% geneesmiddelen en 4,8% een combinatie hiervan). Uit een ander onderzoek bleek dat 3,4% van de Nederlandse bestuurders sporen van drugs of medicijnen in het lichaam had. In 2017 zijn cannabis, xtc, cocaïne en amfetamine de meest gebruikte drugs. Maar er komen steeds nieuwe drugs in omloop waarover kennis ontbreekt.

Een bijkomend probleem is dat sommige drugs ook als medicijn worden voorgeschreven en medicijnen kunnen ook als drugs worden gebruikt (denk aan morfine, Ritalin, cannabisolie, etc.). Daarnaast vallen onder categorie III-medicijnen slaap- en kalmeringsmiddelen als diazepam en valium. Apothekers informeren gebruikers over de invloed van medicijnen op de rijvaardigheid en ook stickers op de verpakking geven aan dat met deze categorie je niet geacht wordt te gaan rijden. Als het geen categorie III-medicijnen betreft hebben deze geen negatief effect op de rijvaardigheid mits volgens voorschrift gebruikt.

## Risicothema 7. Snelheid in het verkeer

Harder rijden dan geoorloofd of veilig is, gebeurt zowel bewust als onbewust. In dit thema ligt de focus op motorvoertuigen waarvoor een maximumsnelheid geldt en op het gedrag ten opzichte van deze limiet. Voor niet-gemotoriseerd verkeer (voetgangers, fietsers, e-bikes) geldt geen maximumsnelheid. Snelheidsverschillen tussen modaliteiten (bijvoorbeeld tussen e-bike en fiets) dragen ook bij aan risico's, maar worden in het thema 'Heterogeniteit in het verkeer' besproken.

### **Risico's voor verkeersveiligheid**

Het causale verband tussen snelheid en het risico op een ongeval of de ernst van de afloop daarvan, is uitgebreid wetenschappelijk aangetoond. In zijn algemeenheid geldt: stijgt de gemiddelde snelheid op een weg, dan leidt dit automatisch tot een grotere kans op ongevallen met een grotere kans op een ernstige afloop. Daarbij valt de risicodefinitie van bewezen risico's concreet uiteen in:

- ✓ spreiding in snelheid: grote verschillen in snelheid tussen verkeersdeelnemers zijn risicovoller en vergroten de kans op ongevallen;
- ✓ absolute snelheid: hoe hoger de snelheid in een bepaalde inrichting, hoe risicovoller en des te groter de kans op een (ernstig) ongeval.

Om hoge snelheden veilig te faciliteren, gelden er naarmate de snelheidslimiet stijgt strengere inrichtingseisen voor wegen. Om mensen te verleiden tot veilige snelheden is een geloofwaardige inrichting van de weg die past bij de limiet belangrijk. Wat bij snelheid meespeelt is dat verkeersdeelnemers zich niet altijd bewust zijn van de snelheid die ze rijden en het gevaar dat dit gedrag veroorzaakt. Dit komt mede omdat voertuigen in de afgelopen decennia stiller, sneller en comfortabeler zijn geworden. Dit kan ertoe leiden dat mensen vaker dan vroeger te hard rijden. Het komt ook voor dat de veilige snelheid lager is dan de maximumsnelheid. Bijvoorbeeld door slecht weer, drukte of door onduidelijkheid in het ontwerp van de weg. Als weggebruikers hun snelheid hier niet op afstemmen, ontstaan vaker risicovolle situaties.





## Risicothema 8. Afleiding in het verkeer

In de maatschappij volgen technologische ontwikkelingen elkaar snel op. Er is een groeiende afhankelijkheid van technologische hulpmiddelen en sociale media. Het gevaar van afleiding ligt daarmee steeds op de loer. Tegelijkertijd legt de 24-uursmaatschappij een toenemende druk op onze levens. Een continue noodzaak om bereikbaar en online te zijn, drukke banen, tweeverdienende jonge gezinnen, vervoerders en bezorgdiensten die steeds meer bezorgingen in steeds minder tijd doen. Het zijn slechts enkele voorbeelden die ertoe kunnen leiden dat mensen gehaast, vermoeid en minder alert zijn. Deze ontwikkelingen komen bij elkaar in dit thema.



### **Risico's voor verkeersveiligheid**

#### **Afleiding**

Nieuwe technologie biedt kansen, maar ook potentiële verkeersveiligheidsrisico's: afleiding speelt een belang rijke rol in het verkeer. De vormen van afleiding veranderen ook. Dit kan bijdragen aan een hoger ongevalsrisico. Het voornaamste risico ontstaat door visuele afleiding. Als je ogen niet gericht zijn op de weg en het verkeer, is de bestuurder het meest afgeleid van de rijtaak. Daarna volgen als belangrijkste risico's:

- ✓ cognitieve afleiding: praten met passagiers, handsfree bellen;
- ✓ auditieve afleiding: muziek luisteren;
- ✓ manuele afleiding: eten en drinken, telefoon vasthouden.

Vaak gaat het om een combinatie van deze vormen. Recente gegevens over (het effect op verkeersveiligheid van) afleiding ontbreken. Maar uit Amerikaans onderzoek blijkt dat in 68% van de ongevallen de bestuurder direct voorafgaand aan het ongeval was afgeleid. Hierin werd geen onderscheid gemaakt in het type afleiding. Europese automobilisten besteden 10% van de rijtijd aan afleidende activiteiten. Onder vrachtwagenchauffeurs is dit gedrag nog nadrukkelijker aanwezig: zij blijken bijna 20% van de rijtijd bezig te zijn met afleidende handelingen. Ook hier speelt afleiding in de ongevals cijfers daarom naar verwachting een rol. SWOV schat het aantal verkeersdoden door afleiding dan ook tussen enkele tientallen tot ruim honderd.

Binnen het onderzoek van SWOV wordt afleiding breed geïnterpreteerd en kan dit voortkomen uit:

- ✓ gedrag verkeersdeelnemer: appen, bellen, bedienen navigatiesysteem, eten;
- ✓ gedrag van anderen: zoals (groeps)druk bijrijders, kinderen op de achterbank.
- ✓ andere externe prikkels: bijvoorbeeld reclame langs de weg, file op andere rijbaan.

Het gebruik van mobiele telefoons is een van de meest voorkomende vormen van afleiding: 65% van de Nederlanders geeft aan zijn of haar telefoon wel eens te gebruiken tijdens verkeersdeelname. Ondanks dat 75% ook aangeeft zijn eigen gedrag gevaarlijk te vinden neemt het gebruik niet af.<sup>45</sup> Alleen bewustwording van de risico's lijkt dus niet voldoende om het gedrag te veranderen.

#### **Vermoeidheid**

Verminderde alertheid en concentratieproblemen vergroten het ongevalsrisico en treden ook op door (chronische) vermoeidheid. Het is een moeilijk meetbare oorzaak maar volgens conservatieve schattingen in buitenlands onderzoek is in 10-15% van de ongevallen sprake van vermoeidheid van de bestuurder. Hiervoor zijn meerdere oorzaken, waaronder:

- ✓ verstoring van dag- nachtritme
- ✓ slaapstoornissen
- ✓ te lang doorrijden
- ✓ onderbelasting (monotone rijtaak)

## Risicothema 9. Verkeersovertreders

Een deel van de verkeersdeelnemers begaat (systematisch) verkeersovertredingen. Vaak redeneren zij, al dan niet bewust, vanuit de eigen situatie en veiligheidsperceptie zonder oog te hebben voor medeverkeersdeelnemers. Dit thema gaat over gevaarlijk gedrag en het begaan van specifieke verkeersovertredingen. Denk hierbij onder meer aan de huidige landelijke verkeersprioriteiten van de teams Verkeer: verkeersveelplegers, rijden onder invloed van alcohol en drugs, rood lichtnegatie, afleiding en snelheidsovertredingen. In de thema's 6 tot en met 8 wordt dieper ingegaan op rijden onder invloed, snelheid in het verkeer en afleiding in het verkeer.

### **Risico's voor verkeersveiligheid**

De Wegenverkeerswet van 1994 inclusief de onderliggende regelgeving waaronder het Reglement Verkeersregels en verkeerstekens is bedoeld om de verkeersveiligheid te bevorderen. Naleving van de regels moet gevaarlijk gedrag van verkeersdeelnemers voorkomen. Dit maakt hun gedrag voorspelbaarder en veiliger.

Overtreding van de verkeersregels verhoogt de kans op een ongeval. Voor een aantal specifieke verkeersovertredingen is een wetenschappelijke link gelegd met verkeersveiligheid. Dit geldt met name voor snelheid en middelengebruik (thema 6 en 7). Verder blijkt uit recent onderzoek dat het relatieve risico op een dodelijk ongeval 14 maal zo hoog is als bestuurders een rood verkeerslicht negeren. Ook te weinig afstand houden (bumperkleven) zorgt voor meer risico. Het is de meest voorkomende oorzaak bij kop-staart en kettingbotsingen. De risico's gelden niet alleen voor verkeersdeelnemers die de regels eenmalig overtreden, maar des te sterker voor veelplegers. Voertuigen waarmee meerdere overtredingen zijn begaan, zijn vaker betrokken bij verkeersongevallendan voertuigen waarvoor de kentekenhouder geen of weinig boetes kreeg. Dit blijkt uit onderzoek van SWOV.



## 1. Focus binnen Risicoanalyse gemeente Tytsjerksteradiel

Dit hoofdstuk beschrijft de uitkomsten van de risicoanalyse van de gemeente Tytsjerksteradiel. Hierbij is allereerst verkend welke risicothema's opvallen binnen de gemeente. Hiervoor is gebruik gemaakt van de verkeersveiligheids-informatie binnen de Verkeersveiligheidsmonitor van RHDHV, de beschikbare Risico-indicatoren van HASTIG, de CROSS-methodiek én Speedprofiles binnen VIA.nl en de gemeentelijke kennis van o.a. de verkeerskundigen, de wegbeheerder. Vervolgens is het Stappenplan Risicoanalyse doorlopen.

### Verkeersveiligheidsmonitor

2020, vergelijking Tytsjerksteradiel met andere gemeenten Provincie Fryslân

1. Het percentage verkeersslachtoffers is lager dan gemiddeld in Fryslân;
2. Binnen de bebouwde kom is het gemiddelde risicogetal over de periode 2015-2019 op zowel 30 als 50 km/uurwegen lager dan het gemiddeld in de provincie. Buiten de bebouwde kom is dat niet het geval voor de 80 km/uurwegen en nog wel voor de 60 km/uurwegen, al is het risicogetal van die laatste categorie het hoogst. Geografisch gezien kent vooral het oostelijke deel van de gemeente een relatief hoog risicogetal.
3. De hoeveelheid verkeersslachtoffers waarbij een vrachtauto betrokken is, valt in negatieve zin op. Vanuit de Fryske registratie uit ziekenhuizen en de ambulancedienst blijkt dat met name de ongevallen met voetgangers en fietsers in Fryslân **3x hoger** zijn dan het aantal dat uit BRON (gebruikt door VIA) komt.
4. Op basis van cijfers van VeiligheidNL (o.b.v. ambulance en ziekenhuisdata) zijn in 2020 24 fietsongevallen geregistreerd waarvan de exacte locatie bekend is en nog eens 15 waarbij dat niet het geval is. Vrijwel de helft van de fietsongevallen was met een andere fietser en de andere helft betrof een eenzijdig incident.
5. Op relatief veel 50 en 80 km/uurwegen in de gemeente (ook t.o.v. vergelijkbare gemeenten in Fryslân) bevinden de fietsers zich op de rijbaan. Dat betreft resp. 81,5% en 72%. Dit kan mede de oorzaak zijn van de statistiek dat het percentage geregistreerde slachtoffers op 50 km/uur-wegen hoger is dan in alle vergelijkbare gemeenten in Fryslân.
6. Het percentage geregistreerde slachtoffers te voet en op de fiets is in Tytsjerksteradiel hoger dan in de meeste vergelijkbare gemeenten in Fryslân.



## Risico-indicatoren HASTIG

Uit de HASTIG-methode is gebleken dat de 60km/uur wegen het hoogste risico op ongelukken kennen in de gemeente. Ook de 80km/uur wegen hebben een hoger dan gemiddeld risico op ongelukken in Tytsjerksteradiel.

De risico-indicatoren van HASTIG geven een score voor de gemeente per snelheidsregiem ten opzichte van het gemiddelde van de provincie. Deze score wordt bepaald op basis van de ongevallenscore gekoppeld aan de verkeersintensiteit. Deze intensiteiten worden bepaald door Floating Car Data (data vanuit de auto zoals navigatie) en ongevallen cijfers op basis van BRON-gegevens (Bestand Registratie Ongevallen Nederland). Per gemeente komt hier een score uit die vergeleken wordt met het gemiddelde van de Provincie Fryslân. Hoe hoger de risicoscore is, des te groter is de kans op ongevallen op het betreffende type weg.

Tabel 1:

Type weg	Tytsjerksteradiel	Fryslân
30km/uur	0.286	0.736
50km/uur	0.417	0.476
60km/uur	0.537	0.596
80km/uur	0.350	0.212

<https://friesland.kijkopkaart.nl/#> > 2015-2019

Uit de Fryske registratie van de ziekenhuizen en de ambulancedienst blijkt dat met name de ongevallen met voetgangers en fietsers in Fryslân 3x hoger zijn dan het aantal dat uit BRON komt.

Wat opvalt in de bovenstaande tabel is dat de 30, 50 en 60 km/uur-wegen allemaal onder het gemiddelde van provincie Fryslân liggen. Dit geldt niet voor de 80km/uur-wegen, alhoewel de score niet hoog is. Hoe die zich verhoudt met andere plattelandsgemeenten is onbekend. De 60km/uur wegen hebben de hoogste risicoscore. Dit betekent dat deze wegen de gevaarlijkste zijn in de gemeente.

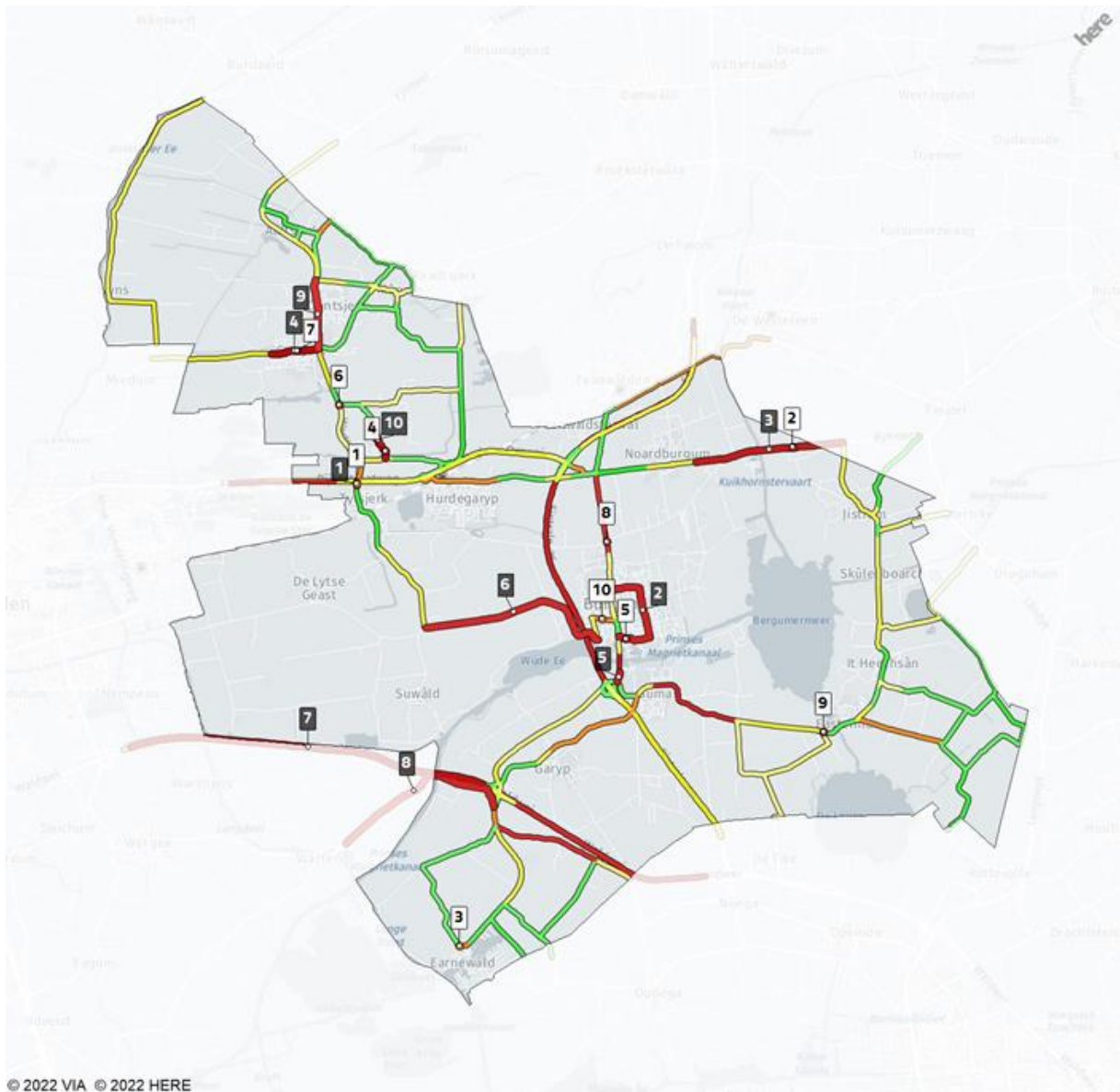
Via HASTIG is er de mogelijkheid om te kijken naar de veiligheidsratio in combinatie met de snelheden en drukte (oftewel intensiteit). Wanneer al deze filters tegelijkertijd zijn aangevinkt wordt duidelijk waar de probleempunten zitten, en waar deze problemen zich voordoen. Hieruit blijkt dat er twee gebieden zijn die onveilig zijn dan de rest. Deze twee gebieden zijn Burgum en Hurdegaryp.

Wanneer er gekeken wordt naar de drukte in deze twee kerngebieden blijkt dat Burgum de hoogste intensiteit heeft. De hoofdstructuurwegen van Burgum zijn vaak druk. De intensiteit ligt hierbij tussen de 5.000 – 10.000 mvt/etm. De Raadhuisweg is hierbij het drukste met een intensiteit van ca. 10.000 mvt/etm.

## CROSS-methodiek

Uit de CROSS-methodiek is niet duidelijk aan te wijzen op welk type weg de meeste ongevallen voorkomen. Wel geeft die een goede indicatie van waar de gevaarlijkste trajecten en kruispunten zich bevinden.

Via deze methode kunnen van zowel trajecten als kruispunten de risicoscores worden gegenereerd op basis van een snelheidsscore en een ongevallenscore. Hierbij is overigens geen onderscheid gemaakt tussen provinciaal en gemeentelijk. Dit onderscheid is in de tabellen wel toegepast. De onderstaande kaart geeft de ranglijst met betrekking tot de kruisingen weer. De gebruikte informatie hiervoor is de Floating Car Data en de Bron-gegevens voor ongevallen. Een hoge of lage score wordt op de kaart weergegeven in kleuren:



Figuur 1: Trajecten- en kruispuntenscore

- Rood:** Hoge ongevalsscore en hoge snelheidsscore
- Oranje:** Hoge ongevalsscore en lage snelheidsscore
- Geel:** Lage ongevalsscore en hoge snelheidsscore
- Groen:** Lage ongevalsscore en lage snelheidsscore

Hierna wordt de top 10 gevaarlijkste trajecten benoemd. Op de kaart (figuur 1) zijn dit de zwarte blokjes met de cijfers erin. De ongevalsscore is gebaseerd op de indicatoren: alle ongevallen, slachtofferongevallen, dodelijke ongevallen en de coëfficiënt. Hierbij is gebruik gemaakt van de STAR-ongevallendata van 1 januari 2017 t/m 31 december 2021 (Voorlopige uitgave).

De snelheidsscore is gebaseerd op de indicatoren: limietoverschrijding, aandeel limietoverschrijders en de coëfficiënt. Hierbij is gebruik gemaakt van de HERE-snelhedendata van december 2021.

Tabel 2:

Num-mer kaart	Trajectlocatie	Wegbeheerder	Ongevallenscore (.. uit 5)	Snelheidsscore (.. uit 5)
1	Swarteweisein	Provincie	5	1.5
2	Dokter B. Hornstrasingel, Kwekerstrjitte, Meester W. M. Oppedijk van Veenweg, Raadhuisweg, Tjalling H. Haismastraat	Gemeente	4.75	3
3	N355	Provincie	4.5	3.5
4	Canterlandseweg, Nieuwe Straatweg (west)	Gemeente	4.25	4.5
5	Van Harinxmaweg	Gemeente	4	3.5
6	De Warren, Geastmabuorren,	Gemeente	4	3
7	N31	Provincie	4	4.5
8	Earnewarre, Stûkenwei	Gemeente	4	3.25
9	N361	Provincie	4	2.5
10	Binnendijk	Gemeente	4	4.5

Ook voor de kruispunten is een top 10 op volgorde van gevaarlijkzetting benoemd. Op de kaart zijn dit de witte blokjes met de cijfers erin. Ook hier zijn de ongevallenscore en snelheidsscore benoemd.

Tabel 3:

Num-mer kaart	Kruispuntlocatie	Wegbeheer-der	Ongevallenscore (... uit 5)	Snelheidsscore (... uit 5)
1	Rijksstraatweg, Swarteweisein	Provincie	5	1.25
2	N355, Rijksstraatweg, Wyldpaed	Provincie	4.5	3.5
3	Dominee van Veenweg, Mindertsfean	Gemeente	4.5	2
4	Binnendijk, Heermawei	Gemeente	4.5	3.25
5	Burgumerdaam, Lageweg, Meester W. M. Oppedijk van Veenweg, Raadhuisweg	Gemeente	4.5	3.25
6	Breedijk, N361	Provincie	4.25	3
7	Canterlandseweg, Eeltje Halbertsmastraat, J.H. Riemersmstrjitte	Gemeente	4.25	4.5
8	Oude Commissieweg, Zomerweg	Gemeente	4	3.25
9	Sumarderwei, Mienskerwei	Gemeente	3.25	4
10	Burgemeester Steenhuisenlaan, Hillelaweg, Prinses Margrietstraat	Gemeente	3	2.25

## Traditionele ongevallenanalyse

Uit de traditionele ongevallenanalyse is gebleken dat de meeste ongevallen plaatsvinden op 50km/uur wegen, oftewel gebiedsontsluitingswegen.

In het onderstaand overzicht is de totale weglengte per wegcategorie af te lezen ten opzichte van het aantal ongevallen die op deze wegen vielen. Hierbij valt negatief op dat op 50 km-wegen een hoog percentage van de ongevallen plaatsvindt. Hoge intensiteiten zijn van sterke invloed op deze gebiedsontsluitingswegen, en dus moeten deze wegen hierop ingericht zijn.

Tabel 4:

Wegcategorie	Ongevallen (2014 – 2021)	Ten opzichte van totaal
--------------	--------------------------	-------------------------



<b>30 km/u</b>	61	10%
<b>50 km/u</b>	216	35.4%
<b>60 km/u</b>	131	21.5%
<b>80 km/u</b>	202	33.1%
<b>TOTAAL</b>	610	100%

#### Speedprofiles VIA.nl

Speedprofiles is een attribuut binnen de via-software waarbij er in een overzichtelijke kaart wordt aangegeven hoe groot de snelheidsovertredingen zijn in de gemeente. Zoals in de legenda valt te zien zijn er 3 categorieën bepaald. Bij deze 3 categorieën ligt de hoofdzaak bij de paarse categorie; 10 km en meer overschrijding. Door te kijken naar deze categorie wordt duidelijk waar het snelste wordt gereden in de gemeente. Deze wegen worden automatisch als gevaarlijk benoemd.



Figuur 2: Speedprofiles Tytsjerksteradiel

- Ondergrens voor boete                      Overtredingsklassen V85 voor de maand februari 2021
- Minder dan 10 km overschrijding
- 10 km en meer overschrijding

Uit deze kaart zijn de wegen geselecteerd die vallen onder de categorie zware overtredingen (> 10km/uur overschrijding). Hier wordt de snelheid als risicoverhogend gezien. In onderstaande tabel 5 staan deze weergegeven.

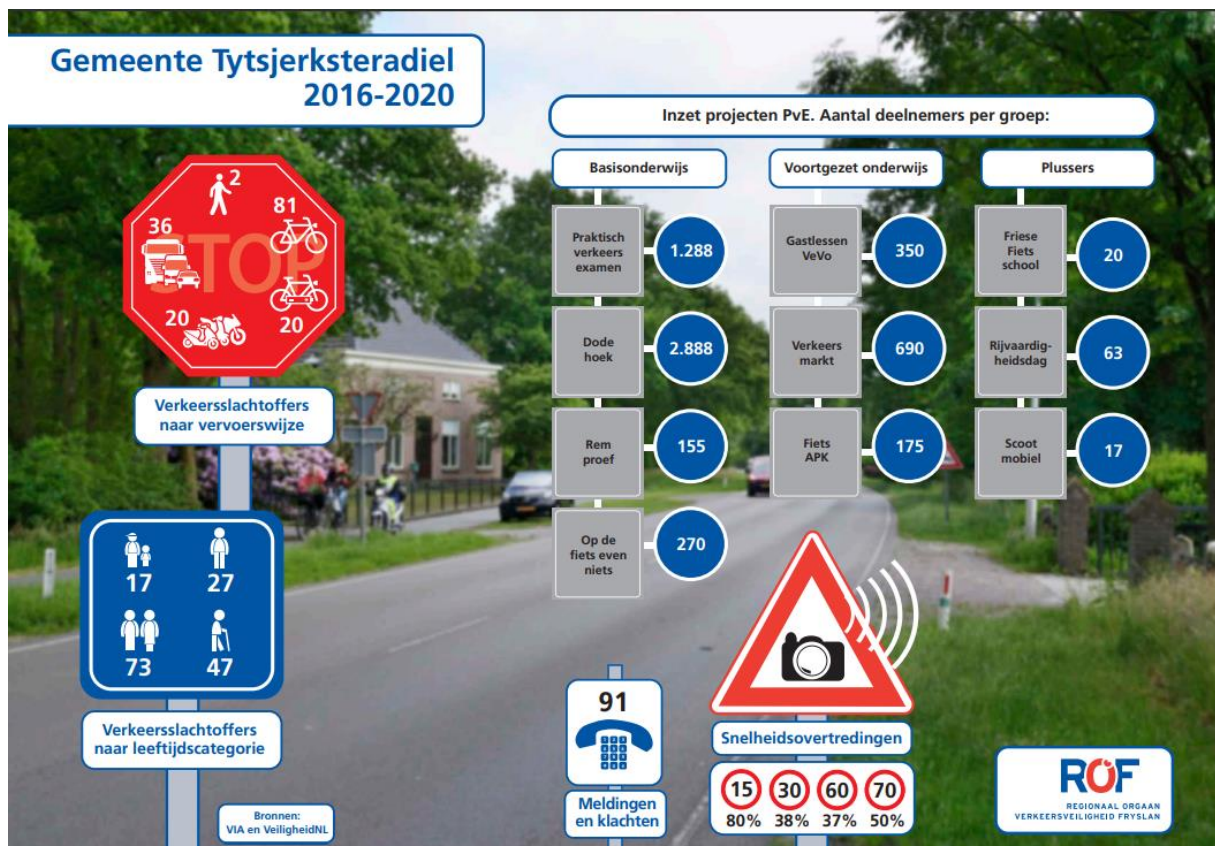
Tabel 5:

Categorie zware overtredingen (>10km/uur) op basis van v85.

Straatnaam	Plaats	Max snelheid	Straatnaam	Plaats	Max snelheid
Dr. Kijlstraweg	Oentsjerk	30km/uur	Skûlenboarcherwei	Skûlenboarch	50km/uur
Canterlandseweg	Gytsjerk	30km/uur	Wyns	Wyns	60km/uur
Drijberweg	Hurdegaryp	30km/uur	Canterlandseweg	Gytsjerk	60km/uur
Rijksstraatweg	Hurdegaryp	30km/uur	Rijksstraatweg	Hurdegaryp	60km/uur
Noorderend	Suwâld	30km/uur	Kooiweg	Jistrum	60km/uur
Gravinneloane	Garyp	30km/uur	Jisteboerwei	Jistrum	60km/uur
Brandsmaloane	Garyp	30km/uur	Skûlenboargerwei	Eastermar	60km/uur
Grote Hornstweg	Eastermar	30km/uur	Sumarderwei	Eastermar	80km/uur
Roggemounewei	Burgum	30km/uur	De Warren	Burgum	80km/uur
De Koekoekswei	Sumar	50km/uur	Feantersdyk	Earnewâld	80km/uur
Rijksstraatweg	Hurdegaryp	50km/uur	Jisteboerwei	Jistrum	80km/uur
H. van Kattendykeweg	Burgum	50km/uur			

Infographic Tytsjerksteradiel

Vanuit provincie Fryslân is er voor elke gemeente een infographic gemaakt met als doel om meer zichtbaarheid te creëren voor de Permanente Verkeerseducatie. Hieronder is de infographic afgebeeld die gemaakt is voor gemeente Tytsjerksteradiel.



Figuur 3: Infographic Tytsjerksteradiel

Lokale kennis gemeentelijke experts (+ klachten/meldingen)

Uit de tabel van klachten en meldingen is gebleken dat de meeste klachten gaan over de 30km/uur wegen.

Lokale kennis wordt verzameld door middel van het controleren van klachten en meldingen. Bewoners zijn namelijk experts als het aankomt op hun eigen woonomgeving. Hieronder is een overzicht geplaatst van de wegen waarover klachten en meldingen zijn gedaan. Ook zitten algemeen gevaarlijke wegen hiertussen.

Tabel 6:

<b>Straatnaam</b>	<b>Plaats</b>	<b>Max snelheid</b>
<b>Tuorrebout</b>	Burgum	30 km/uur
<b>Prins Bernhardstraat</b>	Burgum	30 km/uur
<b>Noordersingel</b>	Burgum	30 km/uur
<b>Lageweg</b>	Burgum	30 km/uur
<b>Nieuwe Straatweg</b>	Gytsjerk	30 km/uur
<b>Rinia van Nautaweg (noord)</b>	Gytsjerk	30 km/uur
<b>Rinia van Nautaweg (zuid)</b>	Gytsjerk	30 km/uur
<b>Simke Kloostermanstrjitte</b>	Gytsjerk	30 km/uur
<b>Douwelaan</b>	Oentsjerk	30 km/uur
<b>Dr. Kijlstraweg</b>	Mûnein	30 km/uur
<b>Kaetsjemuoiwei</b>	Mûnein	30 km/uur
<b>Binnenwei</b>	Ryptsjerk	30 km/uur
<b>Slachtedyk</b>	Ryptsjerk	30 km/uur
<b>De Buorren</b>	Tytsjerk	30 km/uur
<b>Lytse Buorren</b>	Garyp	30 km/uur
<b>Greate Buorren</b>	Garyp	30 km/uur
<b>Inialoane</b>	Garyp	30 km/uur
<b>Knilles Wytsewei</b>	Sumar	30 km/uur
<b>Schoolstraat</b>	Jistrum	30 km/uur
<b>Zevenhuisterweg</b>	Noardburgum	30 km/uur
<b>Raadhuisweg</b>	Burgum	50 km/uur
<b>Kwekerstrjitte</b>	Burgum	50 km/uur
<b>Oppedijk Van Veenweg</b>	Burgum	50 km/uur
<b>Kloosterlaan</b>	Burgum	50 km/uur
<b>Easteromwei</b>	Hurdegaryp	50 km/uur
<b>De Swette</b>	Noardburgum	60 km/uur
<b>Kûkhernewei</b>	Noardburgum	60 km/uur
<b>Easterein</b>	Garyp	60 km/uur
<b>Feantersdyk</b>	Earnewâld	60 km/uur
<b>Mounehoek</b>	Garyp	60 km/uur
<b>Zomerweg</b>	Noardburgum	60 km/uur
<b>Otteweg</b>	Hurdegaryp	80km/uur
<b>Oude Commissieweg</b>	Burgum	80km/uur

## 2. Stappenplan Risicoanalyse

### Intro

In het 'Startakkoord Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030' is afgesproken dat elke regio een risicoanalyse maakt van het eigen verkeerssysteem. Zo'n risicoanalyse laat zien op welke punten het lokale verkeerssysteem moet worden verbeterd om onveilige situaties te voorkomen. Het brengt de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem in kaart: welke wegkenmerken, situaties of gedragingen van verkeersdeelnemers een potentieel gevaar voor de verkeersveiligheid in de regio vormen. Als hulpmiddel voor gemeenten heeft het Kennisnetwerk SPV hiervoor een praktische tool ontwikkeld: het *Stappenplan Risicoanalyse*.

Wegbeheerders kijken in beginsel naar drie belangrijke 'Safety Performance Indicators' (SPI's): de kwaliteit van infrastructuur, rijnsnelheden en rijden onder invloed. Na deze risico-indicatoren worden ook de geregistreerde ongevallen geanalyseerd.

### De zes stappen van het Stappenplan Risicoanalyse

▶	<b>STAP 1</b> BEGIN MET DE BASIS: HOE IS DE BEVOLKING SAMENGESTELD?
▶	<b>STAP 2</b> KIJK NAAR DE INFRASTRUCTUUR VAN WEGEN EN FIETSPADEN
▶	<b>STAP 3</b> HOE HARD RIJDEN VERKEERSDEELNEMERS IN JOUW GEMEENTE?
▶	<b>STAP 4</b> HOEVEEL BESTUURDERS RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL OF DRUGS?
▶	<b>STAP 5</b> KIJK (OOK) NAAR ONGEVALLLEN- EN SLACHTOFFERCIJFERS
▶	<b>STAP 6</b> PRIORITEREN: WELKE RISICO'S PAKKEN WE ALS EERSTE AAN?

*Figuur 4: Stappenplan risicoanalyse*

---

### Verkeersveiligheidsmaatregelen onderbouwen

Een risicoanalyse brengt de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem in kaart. Verwacht wordt dat aan de ene kant de risico's voor kwetsbare verkeersdeelnemers (ouderen, kinderen) of van rijden onder invloed meestal niet veel afwijken van het landelijke beeld. Aan de andere kant geeft de risicoanalyse belangrijke nieuwe inzichten in potentieel gevaarlijke knelpunten van de infrastructuur. Op die manier kan met een risicoanalyse onderbouwd worden welke wegen in de gemeente als eerste aangepakt moeten worden. En niet onbelangrijk: de risicoanalyse is bij uitstek geschikt om de belangrijkste interne stakeholders (wethouder, gemeenteraad) en de inwoners van de gemeente te overtuigen van de noodzaak van (infrastructurele) maatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid.

---



## Stap 1 – Begin met de basis: hoe is de bevolking van gemeente Tytsjerksteradiel samengesteld?

**Conclusie:** De bevolking van de gemeente is wat betreft de jeugd redelijk in lijn met de gemiddelden in Nederland. Wel zijn er in Tytsjerksteradiel meer ouderen en minder volwassenen (25 t/m 65 jaar) dan gemiddeld in Nederland aanwezig.

Voor de verkeersveiligheid ligt de nadruk op kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers. Voor deze risicoanalyse is gekeken naar drie groepen in de gemeente: kinderen, kinderen + jongvolwassenen en ouderen. Deze zijn als volgt verdeeld:

Tabel 7:

Kwetsbare verkeersdeelnemers	Aandeel gemeente Tytsjerksteradiel 1-1-2021	Aandeel Nederland 1-1-2021
kinderen 0-15 jaar	16,0%	15,5%
Beginnende en jonge (t/m 25 jaar) verkeersdeelnemers/automobilisten	27.5%	27.8%
ouderen > 65 jaar	23.5%	19,8%
(volwassenen 25-65 jaar)	33%	36.9%

De 3 genoemde categorieën op basis van leeftijd binnen de gemeente Tytsjerksteradiel wijken minimaal af van het Nederlandse gemiddelde. Het grootste verschil is de groep ouderen. In Tytsjerksteradiel zijn gemiddeld meer ouderen aanwezig in tegenstelling tot de gemiddelde cijfers van Nederland.

De berekeningen van de percentages zijn als volgt:

### Tytsjerksteradiel (1-1-2021)

Totale bevolking: 32.060

0-15 = 5.127 van de 32.060 = 16,0%

65+ = 7522 van de 32.060 = 23.5 %

0-25 = 8825 van de 32.060 = 27.5 %

### Nederland (1-1-2021)

Totale bevolking: 17.475.415

0-15 = 2.711.731 van de 17.475.415 = 15,5%

65+ = 3.457.535 van de 17.475.415 = 19,8%

0-25 = 4.850.952 van de 17.475.415 = 27.8%

## Stap 2 – Kijk naar de infrastructuur van wegen en fietspaden

**Conclusie:** In de gemeente Tytsjerksteradiel zijn de meest gevaarlijke wegen de 60km/h en 80km/h wegen. Hiervoor is een vormtoets uitgevoerd. De fietsinfrastructuur is op sommige punten onveilig.

De verschillende kenmerken van wegen en fietspaden zijn van invloed op de verkeersveiligheid. Voor deze risicoanalyse zijn zoveel mogelijk van deze kenmerken geïnterviewd voor wegen en fietspaden binnen de gemeente Tytsjerksteradiel.

### Weginfrastructuur

Voor weginfrastructuur binnen de gemeente Tytsjerksteradiel zijn zoveel mogelijk kenmerken verzameld. Hierbij is gebruik gemaakt van bronnen en websites en is voor het onderstaande type wegen antwoord gegeven op de bijbehorende vragen. In het kader van deze risicoanalyse is binnen de inventarisatie gekeken naar wegen/ routes waar veel verplaatsingen zijn en worden verwacht.

Type weg	Kenmerken
30 km/ uur	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Liggen er snelheidsremmers op lange rechtstanden?</li><li>2. Bestaat het wegdek uit een andere verharding dan asfalt?</li><li>3. Zijn de intensiteiten passend voor een 30 km/uur-weg?</li></ol>
50 km/ uur	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Zijn de kruispunten ingericht als rotonde (voorkeur) of VRI?</li><li>2. Heeft de weg vrijliggende fietspaden?</li></ol>
60 km/ uur	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Ligt er een plateau op de kruisingen?</li><li>2. Zijn er snelheidsremmers op lange rechtstanden?</li><li>3. Zijn de intensiteiten passend voor een 60 km/uur-weg? (tot 2000mvt)</li></ol>
80 km/ uur	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Is de obstakelvrije afstand minimaal 5 meter of is er een geleiderail?</li><li>2. Is er een moeilijk of niet-overrijdbare middenbermscheiding?</li><li>3. Zijn er zo min mogelijk erfaansluitingen?</li></ol>

Voor de belangrijkste wegen in de gemeente is een vormtoets opgesteld, deze is te zien in bijlage 1.

### Fietsinfrastructuur

Voor fietsinfrastructuur binnen de gemeente Tytsjerksteradiel zijn zoveel mogelijk kenmerken verzameld. Hierbij is gebruik gemaakt van bronnen en websites. In het kader van deze risicoanalyse is binnen de inventarisatie gekeken naar fietspaden en –verbindingen waar veel verplaatsingen zijn en worden verwacht.



Figuur 5: Fietsinfrastructuur Tytsjerksteradiel

Op het merendeel van de wegen deelt de fietser binnen Tytsjerksteradiel de rijbaan met het overig verkeer (tabel 8). Echter zijn er enkele wegen waarbij fietsers wel een vrijliggende fietspad ter beschikking hebben. Deze wegen zijn benoemd in de onderstaande tabel (tabel 9).

Tabel 8:

50km/uur	Plaats
<b>Rinia van Nautaweg</b>	Gytsjerk
<b>Tjalling H. Haismastraat</b>	Eastermar
<b>Meester W.M. Opedijk van Veenweg</b>	Burgum
<b>Kwekersstrjitte</b>	Burgum
<b>Dokter B Hornstrasingel</b>	Burgum
<b>Schoolstraat</b>	Burgum
<b>Nieuwstad</b>	Burgum
<b>Kloosterlaan</b>	Burgum
<b>Easteromwei</b>	Hurdegaryp
<b>Westeromwei</b>	Hurdegaryp
<b>Solcamastraat</b>	Sumar
<b>Damsingel</b>	Sumar





Tabel 9:

50km/uur	Plaats	Breedte
Van Harinxmaweg	Burgum	3.5m
Joost Wiersmaweg	Jistrum	2.6m
Koekoekswei	Sumar	2,2m
H.W.K. Ridder Huyssen van Kattendijkenweg	Burgum	3.5m
Oude Commissieweg	Burgum	2.5m

60km/uur	Vrijliggend fietspad	Breedte
Lânsbuorren	Ja	2.5m
Greate Buorren	Ja	2.5m

80km/uur	Vrijliggend fietspad	Breedte
Trynwâldsterdyk	Ja	3m
Oude Commissieweg	Ja	3m
Easterein	Ja	3m
Sumarderwei	Ja	2.5m

Door het CROW zijn landelijke richtlijnen opgesteld. Deze richtlijnen kunnen worden gebruikt bij het herinrichten of ontwerpen van wegen. De richtlijnen voor fietspaden zijn afgebeeld in figuur 5.

## CROW

Voorbeeld: Maatvoering vrijliggend fietspad

Maatvoering	• breedte fietspad			
	Eenrichtingspad		Tweerichtingspad	
	spitsuurintensiteit in één richting (fts/h)	breedte (b)	spitsuurintensiteit in twee richtingen	breedte (b)
0 - 150	2,00 m	0 - 50	2,50 m	
150 - 750	3,00 (2,50) m	50 - 150	2,50 à 3,00 m	
> 750	4,00 (3,50) m	> 150	3,50 à 4,00 m	

p. 173

Samenvatting van aanbevolen maatvoering (in meters) afgestemd op de gebruikintensiteit (in fietsen per uur) in de spits. Deze waarden zijn afkomstig uit de 2016-editie van de *Ontwerpwijzer fietsverkeer*.

	0	50	75	100	150	300	350	750
solitair (tweerichtingen)fietspad	1,50	2,50			3,50		4,50	
vrijliggend eenrichtingsfietspad	2,00				2,50			3,50
vrijliggend tweerichtingenfietspad	2,50				3,50		4,50	
solitair (tweerichtingen)bromfietspad <sup>3</sup>	2,00	3,00		4,00		5,00		
vrijliggend eenrichtingsbromfietspad	2,00		3,00				4,00	
vrijliggend tweerichtingenbromfietspad	2,50	3,00			4,00	5,00		

Figuur 6: CROW-richtlijnen fietspaden

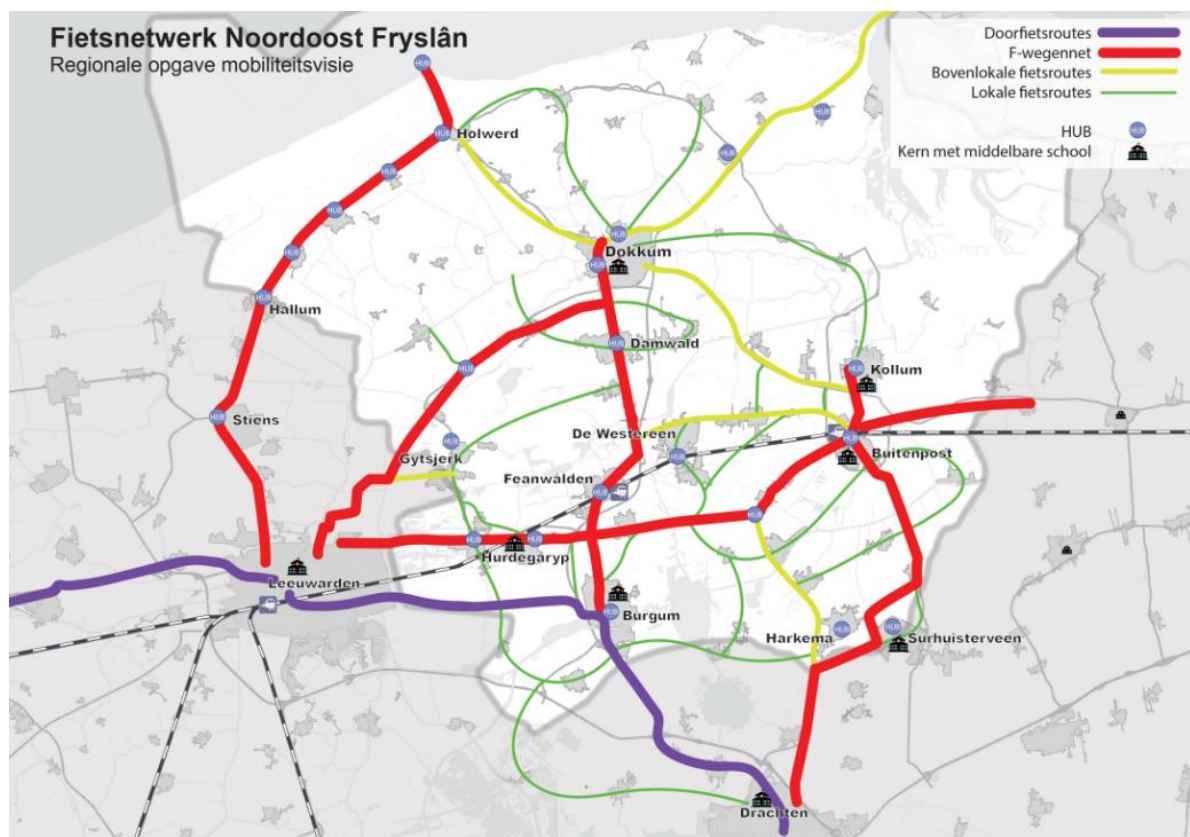
## Soorten Ongevallen

In de periode tussen 1 januari 2014 en 31 december 2020 zijn er 64 verschillende ongevallen gebeurd waarbij een fietser betrokken was. Deze ongevallen kunnen bijvoorbeeld met een personenauto, een andere fietser of eenzijdig zijn geweest. De uitkomsten van deze ongevallen blijven vaak bij letsel en UMS, in een enkel geval overlijdt een persoon. Wat opvalt bij de ongelukken waarbij fietsers betrokken zijn is dat de wegen vaak van de gemeente zijn, namelijk zo'n 80 à 85%. De meeste ongevallen gebeuren op de rijbaan, dit blijkt uit tabel 14. In de periode vanaf 1 januari 2014 tot 15 oktober 2020 zijn er 118 ongevallen gebeurd op de rijbaan. In vergelijking met alle andere situaties is dit relatief veel.

## Hoofd fietsstructuur Mobiliteitsvisie

Vanuit de ANNO Mobiliteitsvisie Noordoost Fryslân is een opgave fietswegen tot stand gekomen. Deze opgave is uitgewerkt in een notitie om een hoogwaardig regionaal netwerk van fietsverbindingen te realiseren. Deze routes zijn herkenbaar, veilig, snel en bieden comfort. De routes worden binnen ANNO verder uitgewerkt en kunnen bijdragen aan een veiligere verbinding tussen de kernen/voorzieningen. In de gemeente Tytsjerksteradiel behoren de volgende verbindingen tot de hoofd fietsstructuur:

- **Burgum - Feanwâlden**
- **Burgum - Leeuwarden**
- **Burgum - Drachten**
- **Leeuwarden - Buitenpost**



Figuur 7: Hoofd fietsstructuur Fryslân

## Stap 3 – Hoe hard rijden verkeersdeelnemers in jouw gemeente?

**Conclusie:** De categorie zware overtredingen (>10km/u) komt op basis van v85 het vaakst naar voren op erftoegangswegen bubeko (60 of 80 km/u).

Snelheid is een belangrijke risico-indicator voor de verkeersveiligheid. In deze paragraaf is op basis van verkeerstellingen/ speedprofiles onderzocht binnen de gemeente Tytsjerksteradiel hoeveel bestuurders te hard rijden en op welke wegen of wegdelen.

### Meetsystematiek

De gemeente voert structurele tellingen uit op gemeentelijke wegen om inzicht te krijgen in de huidige intensiteiten en snelheden. Daarnaast voert de gemeente tellingen uit naar aanleiding van klachten.

### Resultaten

De in opdracht van de gemeente uitgevoerde verkeerstellingen kunnen via een portal worden ingezien. Deze resultaten zijn van onderzoeken die uitgevoerd zijn in de periode 2016 tot heden. In deze periode zijn er vele metingen uitgevoerd. Hieronder is een groot deel van de uitgevoerde verkeerstellingen afgebeeld.

CODE	PLAATSNAAM	STRAATNAAM	TUSSEN_1	EN_2	Vmax	INT R1	INT R2	INT TOT	SNL R1	SNL R2	SNL TOT	VRACHT 1	VRACHT 2	VRACHT TOT	JAAR	OPM
TYT030	Burgum	Raadhuisweg	Lageweg	Van Kattendijkeweg	50	5028	4848	9876	39	33	38	8,7%	10,8%	9,7%	2021	werkdaggemiddelden
TYT042	Burgum	Langelan	Gaestmabuorren	Zomerweg	60	113	120	233	62	62	62	9,0%	8,3%	9,0%	2021	werkdaggemiddelden
TYT047	Tytsjerk	Noarderein	Woelwijk	Toutenburgleane	30	1103	1158	2260	50	49	49	9,6%	8,5%	9,0%	2021	werkdaggemiddelden
TYT050	Garyp	Lytse Buorren	Greate Buorren	Tsjerkpeaed	30	623	577	1200	38	40	39	9,0%	9,7%	9,4%	2021	werkdaggemiddelden
TYT051	Burgum	Lageweg	Skipfeart	Raadhuisweg	30	751	874	1625	41	40	40	6,3%	6,8%	6,5%	2021	werkdaggemiddelden
TYT052	Burgum	Noordersingel	Lauermanstraat	Dominee J Koolplein	30	431	413	845	43	46	45	6,5%	6,5%	6,5%	2021	werkdaggemiddelden
TYT053	Hurdegaryp	Burg Drijberweg	Westerromwei	Jintewarren	30	970	1017	1987	48	47	47	6,4%	5,9%	6,1%	2021	werkdaggemiddelden
TYT054	Hurdegaryp	Westerromwei	Kobbelecht	Reidseame	50	1158	1228	2386	62	49	58	9,0%	4,6%	6,8%	2021	werkdaggemiddelden
TYT055	Gytsjerk	Rinia van Nautaweg	Dr E Wassenberghstrjitte	Singel	30	1378	958	2336	50	53	51	6,6%	8,4%	7,3%	2021	werkdaggemiddelden
TYT056	Gytsjerk	Rinia van Nautaweg	N361 Tynwaldsterdyk	Nieuwe Straatweg	30	725	932	1657	45	43	44	5,7%	4,3%	4,8%	2021	werkdaggemiddelden
TYT057	Noardburgum	Zevenhulsterweg	Marjkepaed	Hanegraaffweg	30	586	584	1171	43	45	44	6,8%	9,1%	7,9%	2021	werkdaggemiddelden
TYT039	Tytsjerk	Suderein	Suwâldsterdyk	Singel	60	558	504	1062	59	56	58	12,6%	22,0%	11,8%	2020	werkdaggemiddelden
TYT040	Oantsjerk	Dokter Kijlstraweg	Andringasingel	Uniasingel	30	234	286	520	48	49	49	7,7%	6,6%	7,1%	2020	werkdaggemiddelden
TYT041	Gytsjerk	Canterlandseweg	JH Riemersmastrjitte	Rinia van Nautaweg	30	1562	1566	3129	40	40	40	9,3%	8,5%	8,8%	2020	werkdaggemiddelden
TYT042	Burgum	Langelan	Gaestmabuorren	Zomerweg	60	125	130	255	60	58	59	9,6%	10,0%	9,8%	2020	werkdaggemiddelden
TYT043	Oantsjerk	Sanjesreed	Sanjesreedsweg	Praktjieschool	60	175	174	349	63	56	59	20,5%	13,8%	16,6%	2020	werkdaggemiddelden
TYT044	Jistrum	Tillewei (13)	Miedwei	Jisteboerewei	60	120	116	236	50	53	50	9,2%	8,6%	8,4%	2020	werkdaggemiddelden, ondgersn snelheid was 50 km/u
TYT045	Hurdegaryp	Rijksstraatweg (65)	Swagermanstraat	Doctor Plesmanstraat	30	1076	1121	2196	46	39	43	16,3%	10,9%	13,5%	2020	werkdaggemiddelden
TYT046	Hurdegaryp	Rijksstraatweg (157)	Easter Omwei	Langedyk	50	1837	1875	3712	60	65	63	9,7%	10,3%	10,1%	2020	werkdaggemiddelden
TYT047	Tytsjerk	Noarderein	Woelwijk	Toutenburgleane	30	1124	1041	2166	48	50	49	9,3%	9,7%	9,5%	2020	werkdaggemiddelden
TYT048	Tytsjerk	Buorren	Zomerweg	De Jitster	30	781	742	1523	44	45	45	9,4%	8,9%	9,1%	2020	werkdaggemiddelden
TYT049	Sumar	Bosweg	Polderdyk	Heidereed	60	160	162	322	74	67	70	13,8%	10,8%	12,1%	2020	werkdaggemiddelden
TYT050	Garyp	Lytse Buorren	Greate Buorren	Tsjerkpeaed	30	575	557	1132	39	41	40	10,6%	10,8%	10,7%	2020	werkdaggemiddelden
TYT030	Burgum	Raadhuisweg	Lageweg	Van Kattendijkeweg	50	5372	5094	10466	39	35	38	7,2%	11,1%	9,1%	2019	werkdaggemiddelden
TYT034	Burgum	Prins Bernardstraat	Prinses Margrietstraat	Prins Bernardstraat	30	1111	991	2102	46	46	46	7,8%	9,5%	8,7%	2019	werkdaggemiddelden
TYT035	Hurdegaryp	Rijksstraatweg (19)	Eibersnest	Stationsweg	30	1170	1199	2370	45	47	46	10,0%	10,3%	10,1%	2019	werkdaggemiddelden
TYT036	Hurdegaryp	Rijksstraatweg (102)	Langedyk	Easter Omwei	50	1850	1803	3653	60	59	60	8,9%	10,2%	9,5%	2019	werkdaggemiddelden
TYT037	Hurdegaryp	Rijksstraatweg (177)	Langedyk	Easter Omwei	50	1892	1831	3722	64	65	64	9,3%	10,9%	10,1%	2019	werkdaggemiddelden
TYT038	Sumar	Bosweg	Heidereed	Skepersloane	60	163	161	324	75	85	80	9,2%	11,2%	10,1%	2019	werkdaggemiddelden
TYT010	Faanwâlden	De Swette	Sûkerserstrjitte	Woudweg	50	967	980	1947	50	58	55	12,4%	19,1%	15,8%	2018	werkdaggemiddelden
TYT011	Faanwâlden	De Swette	Wettertoerwei	Heidstreek	60	525	572	1097	58	58	58	9,5%	8,6%	9,0%	2018	werkdaggemiddelden
TYT012	Noardburgum	Zevenhulsterweg	De Swette	Sintrale As	60	528	507	1035	51	55	53	4,9%	6,1%	5,5%	2018	werkdaggemiddelden
TYT013	Munein	Kaetsjemuoelwei	Flaaksikers	Jelte Binneswei	60	494	452	946	67	68	68	6,6%	6,7%	6,6%	2018	werkdaggemiddelden
TYT014	Munein	Kaetsjemuoelwei	Dokter Kijlstraweg	Tsjerkewei	60	270	319	589	44	39	40	8,5%	9,0%	8,8%	2018	werkdaggemiddelden
TYT015	Munein	Dokter Kijlstraweg	Kaetsjemuoelwei	Earnebuorren	60	280	283	563	58	57	58	5,7%	5,7%	6,1%	2018	werkdaggemiddelden
TYT016	Munein	Jelte Binneswei	Halligenweg	Flokhernepaed	60	183	202	385	59	56	58	9,3%	8,0%	8,6%	2018	werkdaggemiddelden
TYT017	Munein	Jelte Binneswei	Dokter Kijlstraweg	Halligenweg	60	165	183	349	52	50	50	8,5%	7,6%	8,1%	2018	werkdaggemiddelden
TYT018	Munein	Halligenweg	Jelte Binneswei	Ottewaweg	60	174	174	348	63	71	68	7,5%	9,7%	8,8%	2018	werkdaggemiddelden
TYT019	Gytsjerk	Canterlandseweg	Gytsjerksterhoeke O	Gytsjerksterhoeke W	60	750	724	1474	68	80	77	5,4%	7,4%	6,5%	2018	werkdaggemiddelden
TYT020	Gytsjerk	Gytsjerksterhoeke	Koolweg	Canterlandseweg	60	33	34	67	46	43	44	9,1%	5,9%	6,0%	2018	werkdaggemiddelden
TYT021	Gytsjerk	Rinia van Nautaweg	Singel	Koartedyk	50	794	742	1535	50	57	54	12,1%	12,7%	12,3%	2018	werkdaggemiddelden
TYT022	Gytsjerk	Nieuwe Straatweg	Reade Hoas	Flokhernepaed	60	686	706	1392	58	58	58	6,3%	5,8%	6,0%	2018	werkdaggemiddelden
TYT023	Easternmar	Sumarderwei	De Lits	Menskerwei	80	1234	1241	2475	86	76	81	12,6%	9,5%	11,1%	2018	werkdaggemiddelden
TYT024	Easternmar	Zwarteweg	Malawei	Heidbuurtweg	60	884	879	1764	85	68	78	12,5%	8,3%	10,4%	2018	werkdaggemiddelden
TYT025	Easternmar	Grote Hornstweg	Seadwei	Kleine Hornstweg	60	719	731	1450	60	59	59	9,6%	10,0%	9,8%	2018	werkdaggemiddelden
TYT026	Easternmar	Seadwei	Torenlân	Boerestreek	50	130	118	248	58	50	55	9,2%	7,7%	8,5%	2018	werkdaggemiddelden
TYT027	Easternmar	Boerestreek	It Heechsân	Seadwei	60	96	96	192	64	62	63	9,3%	10,4%	9,8%	2018	werkdaggemiddelden
TYT028	Easternmar	Torenlân	Lange Geestlaan	It Heechsân	30	537	528	1064	47	49	48	8,2%	9,6%	8,9%	2018	werkdaggemiddelden
TYT029	Easternmar	Skulenboargerwei	Joerelaan	Achterweg	60	493	490	983	70	79	76	8,5%	11,7%	10,2%	2018	werkdaggemiddelden
TYT030	Burgum	Raadhuisweg	Lageweg	Van Kattendijkeweg	50	5185	5148	10334	39	35	38	8,0%	10,7%	9,3%	2018	werkdaggemiddelden
TYT031	Burgum	Van Kattendijkeweg	Dr B Hornstrasingel	Hillamaweg	50	2702	2783	5485	60	63	61	8,9%	8,2%	8,5%	2018	werkdaggemiddelden
TYT032	Burgum	Oude Commissieweg	Tussendijken	Dr B Hornstrasingel	50	3933	3812	7745	58	58	58	7,1%	7,1%	7,1%	2018	werkdaggemiddelden
TYT033	Burgum	Van Kattendijkeweg	Hillamaweg	Raadhuisweg	50	3717	3196	6913	54	51	53	6,6%	6,6%	6,6%	2018	werkdaggemiddelden
TYT034	Burgum	Prins Bernardstraat	Prinses Margrietstraat	Prins Bernardstraat	30	1087	1033	2120	46	43	45	14,0%	11,9%	12,9%	2018	werkdaggemiddelden
TYT001	Jistrum	Tillewei	Jisteboerewei	Miedwei	60	105	112	217	55	53	54	7,7%	6,3%	6,9%	2016	weekdaggemiddelden
TYT002	Jistrum	Jisteboerewei	Joost Wiersmaweg	Miedwei	60	738	759	1497	89	78	86	10,7%	10,4%	10,5%	2016	weekdaggemiddelden
TYT003	Jistrum	Joost Wiersmaweg	Langhof	Jisteboerewei	60	725	709	1435	49	53	50	8,8%	8,2%	8,5%	2016	weekdaggemiddelden
TYT004	Jistrum	Jeswei	Koolweg	Achterweg	60	122	123	244	39	44	42	10,7%	13,1%	11,9%	2016	weekdaggemiddelden
TYT005	Jistrum	Koolweg	Jeswei	Heideweg	60	551	575	1126	59	69	66	7,8%	10,2%	9,0%	2016	weekdaggemiddelden
TYT006	Sumar	Koekoeksweg	Solamastaat	Damsingel	50	1423	1473	2896	65	68	67	17,0%	17,7%	17,3%	2016	weekdaggemiddelden
TYT007	Sumar	Greatebuorren	Master de Vrieswei	Koekoeksweg	60	271	364	635	49	52	50	4,5%	5,7%	5,4%	2016	weekdaggemiddelden
TYT008	Sumar	Greatebuorren	Greatebuorren	Heerenweg	60	1195	1221	2416	55	51	50	10,4%	9,5%	10,0%	2016	weekdaggemiddelden
TYT009	Altsjerk	Van Sminlaweg	Rhadijk	Brug	30	179	183	362	29	29	29	20,2%	16,3%	18,2%	2016	weekdaggemiddelden

Figuur 8: Resultaten verkeerstellingen 2016 - heden

Uit de tellingen is gebleken dat er bij verschillende wegen gemiddeld te hard wordt gereden. Voorbeelden hiervan zijn de tellingen op de Zwarteweg (Easternmar), Jisteboerewei (Jistrum) of de Koekoeksweg (Sumar). Uit het bovenstaande overzicht blijkt dat op 65.1% van de wegen waar metingen zijn uitgevoerd gemiddeld te hard

wordt gereden. Dit varieert van kleine verschillen tot aan grote verschillen zoals bij de Jisteboerewei (26 km/h boven de snelheidslimiet). Ook de intensiteiten kunnen opvallen; een hoge intensiteit is een indicator voor een grotere kans op ongelukken.

#### Speedprofiles

Op basis van Floating Car Data uit voertuigen (zoals navigatiesystemen) worden snelheden geregistreerd. Om een beeld te krijgen wordt de zogenaamde V85 bepaald. Dit is de snelheid waar 85% van de bestuurders zich aan houdt. In de maand mei van 2021 kwam onderstaand overzicht naar voren. De wegen waarbij een zware overtreding van toepassing is worden hieronder benoemd (figuur 2 en tabel 5, blz. 18 en 19). Ook zijn de lichtere snelheidsovertredingen benoemd.

#### Snelheidsbeeld gemeente Tytsjerksteradiel

Uit speedprofiles blijkt dat bij de 60 km/uur en 80km/uur wegen de hoogste snelheidsovertredingen plaatsvinden. Hierbij is er gekeken naar de zware snelheidsovertredingen. In de figuur zijn de zware snelheidsovertredingen aangegeven met een paarse lijn. Ook de centrale as valt in de categorie zware snelheidsovertredingen. De centrale as is één van de weinig stroomwegen in de gemeente. Deze centrale as is 34.8 kilometer lang zonder onderbrekingen of snelheidsremmers. Hierdoor is de centrale as uitnodigend om harder te rijden dan toegestaan.

Ook blijkt uit de Speedprofiles dat er in de kernen relatief veel overtredingen van de maximaal toegestane snelheid zijn. De meeste overtredingen zijn minimaal en worden daarom achterwege gelaten door de politie. Deze overtredingen vallen onder de noemer "Ondergrens voor boete". De ondergrens voor de boete is ca. 5km/uur boven de maximaal toegestane snelheid.

Het komt ook voor dat er op de gebiedsontsluitingswegen te hard wordt gereden, overigens zijn dit grotendeels overtredingen waarbij er minder dan 10 km/h te hard wordt gereden. De metingen die in het verleden zijn uitgevoerd geven een duidelijk beeld van de wegen waar wel en niet te hard wordt gereden. Zo kan worden vastgesteld bij welke wegen de verbeterpunten liggen en waar snelheidsremmende maatregelen moeten worden genomen. Hier komt het overzicht van verkeerstellingen goed van pas.

In het algemeen zijn de 30km/uur en 50km/uur wegen ook een aandachtspunt. Hier komt de 30/50 discussie aan bod. De 30/50 discussie gaat over het verlagen van de maximale snelheid van gebiedsontsluitingswegen (50km/uur) naar 30 km/uur. Dit met het doel om de verkeersveiligheid te vergroten en de leefbaarheid positief te beïnvloeden. Het creëren van een weginrichting die een lagere toegestane snelheid geloofwaardig maakt, is daarbij de uitdaging.



### 3. Stap 4 | Hoeveel bestuurders rijden onder invloed van alcohol en drugs?

**Conclusie: Er zijn te weinig gegevens bekend in de gemeente om uitspraken te doen over het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer.**

Alcohol-, drugs- en in sommige gevallen medicijngebruik is een belangrijke risico-indicator voor de verkeersveiligheid. Onderzoek naar de hoeveel bestuurders die onder invloed op de weg zitten, is enorm belangrijk. Er zijn landelijk (nog) geen bruikbare cijfers beschikbaar die kunnen worden uitgesplitst naar gemeenten.

#### Rijden onder invloed en ongevallen

Rijden onder invloed is een thema dat moeilijk te duiden is aangezien er zeer beperkt data beschikbaar is. Er is vanuit BRON wel informatie beschikbaar alleen wordt het gebruik van alcohol, drugs of medicijnen nauwelijks geregistreerd bij ongevallen.

In tabel 10 en 11 zijn de bekende cijfers uiteengezet. In de tabellen worden twee categorieën benoemd: partijen en slachtoffers. Partijen zijn het aantal mensen betrokken bij een ongeval waarbij alcohol/drugs in het spel was. Slachtoffers zijn partijen die gewond zijn geraakt bij een ongeval.

Tabel 10:

Alcohol	Partijen	Slachtoffers
Ja, geconstateerd	10	2
Art. 8 niet geconstateerd, wel alcohol	3	1
Geen alcohol	22	6
Niet ingevuld	1216	112

Tabel 11:

Drugs- en medicijngebruik	Partijen	Slachtoffers
Ja, geconstateerd	9	2
Niet ingevuld	1242	119

1 januari 2014 t/m 28 mei 2020

#### Totaalbeeld rijden onder invloed

Vanuit de politie zijn gegevens bekend gemaakt wat betreft rijden onder invloed van alcohol, drugs en medicijnen. De cijfers die bekend zijn gemaakt strekken vanaf 01 januari 2018 tot heden en gelden alleen voor gemeente Tytsjerksteradiel:

- 2018: 38 personen
- 2019: 63 personen
- 2020: 91 personen
- 2021: 73 personen
- Totaal: 265 personen aangehouden voor rijden onder invloed

Deze cijfers zijn vertaald naar een kaart (bijlage 3) waarbij de locaties zijn benoemd.

## 4. Stap 5 | Kijk (ook) naar de ongevallencijfers

Conclusie: Uit de ongevallencijfers is gebleken dat de jongeren, jongvolwassenen en ouderen de meest vertegenwoordigde doelgroepen zijn bij ongevallen. Ouderen gebruiken vaak de fiets en de Ebike. Ouderen lijken moeite te hebben met de 50km/u-wegen, omdat hier het fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer gemengd is. Het beeld over onervaren verkeersdeelnemers klopt ook in vergelijking met het landelijk ongevallenbeeld. Er gebeuren relatief veel ongelukken met personenauto's in deze doelgroep.

Een belangrijk onderdeel van deze risicoanalyse zijn de ongevallencijfers. Net als in Stap 1 ligt de nadruk hierbij op kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers binnen onze gemeente; het aantal dodelijke en ernstige slachtoffers onder deze groepen is daarom afgezet tegen die populatie onder de totale bevolking in de gemeente. Net als in Stap 2 is naar de infrastructuur gekeken en is voor de verschillende type wegen (30/50/60/80) en fietspaden gekeken naar het bijbehorende ongevallenbeeld.

Het verkeerssysteem bestaat uit 3 elementen; de mens, infrastructuur en het voertuig. De wegbeheerder kan vanzelfsprekend veel invloed uitoefenen op een veilige infrastructuur. Daarnaast is het door middel van gedragsbeïnvloeding steeds beter mogelijk om ook veilige verkeersdeelnemers te krijgen. Het voertuig is een onderdeel waar de wegbeheerder maar weinig invloed op heeft. De eerste twee elementen zijn dus het meest van belang voor de wegbeheerder.

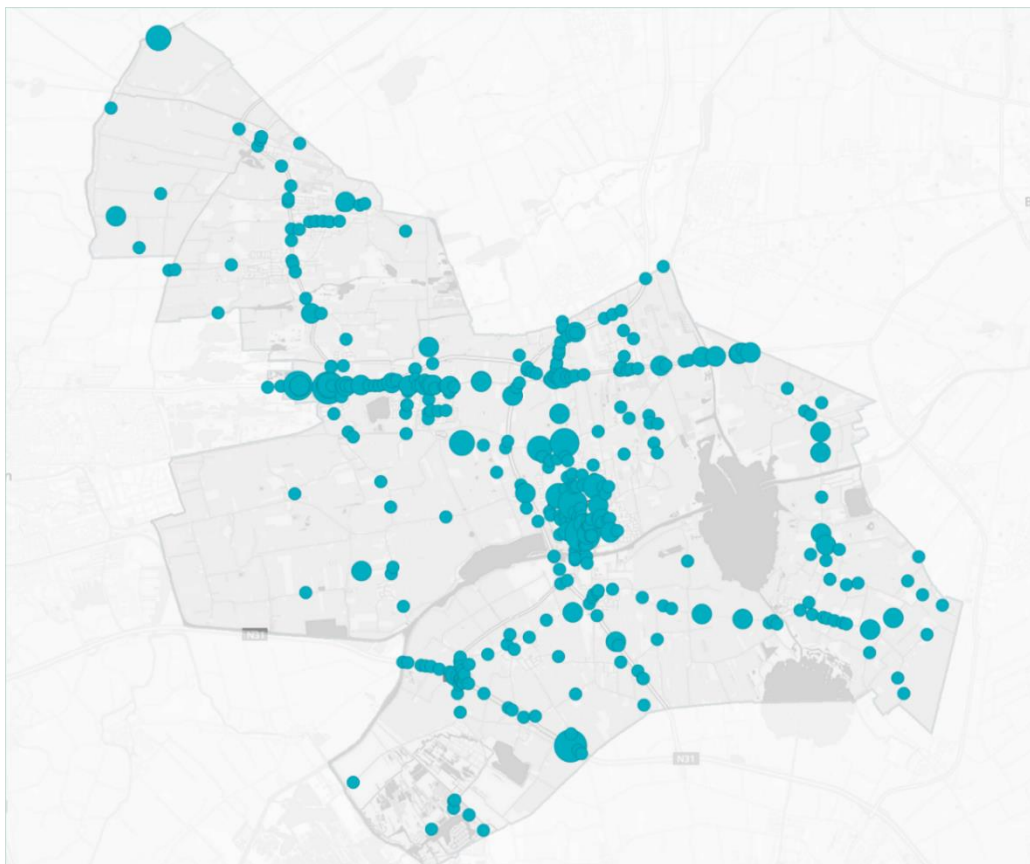
Hieronder zijn de geregistreerde verkeersongevallen in de gemeente Tytsjerksteradiel van 1 januari 2014 tot 31 december 2020 afgebeeld. Er is benoemd hoeveel ongevallen er zijn gebeurd en wat de uitkomst van deze ongevallen was. UMS betekent uitsluitend materiële schade.

Tabel 12:

Jaar	Aantal ongelukken	Dodelijk	Letsel	UMS
2014	148	1	16	131
2015	134	1	16	117
2016	177	1	20	156
2017	119	2	18	99
2018	102	0	23	79
2019	118	0	13	105
2020	113	0	17	96

## Ongevallenkaart

Vanuit Viastat is er de mogelijkheid om een totaalbeeld te krijgen van alle ongelukken die gebeurd zijn binnen de gemeentegrenzen. Deze worden samengevoegd in een ongevallenkaart (figuur 9)



Figuur 9: Ongevallenkaart Tytsjerksteradiel

● Aantal  
Eenheid Ongevallen

Ongevallen van 01 januari 2014 t/m 31 december 2020.

Uit de totale ongevallenset die staat afgebeeld op de kaart kunnen selecties worden gemaakt naar diverse kenmerken. Dit is onder andere gedaan naar leeftijd, plaats, maximumsnelheid, voertuigcategorie (fiets).

## Ongevallencijfers tegenover leeftijd

Deze tabel is gebaseerd op de ongevallencijfers van 01 januari 2014 t/m 15 oktober 2020.

Tabel 13:

Leeftijd (Omschrijving)	Partijen	Betrokkenen	Slachtoffers	Gewonden	Doden
0 t/m 11 jaar	5	5	3	3	0
12 t/m 15 jaar	12	12	5	5	0
16 t/m 17 jaar	15	15	5	4	1
18 t/m 24 jaar	197	199	25	25	0
25 t/m 39 jaar	287	288	34	32	2
40 t/m 49 jaar	174	176	15	14	1
50 t/m 59 jaar	116	118	13	13	0
60 t/m 69 jaar	90	92	18	17	1
70 en ouder	87	89	22	19	3
Onbekend	314	11	1	1	0

Wanneer wordt gekeken naar de leeftijd tegenover de verkeersongevallen waarbij slachtoffers vielen valt in absolute zin op dat de leeftijdsgroep 25 t/m 39 het vaakst bij ongevallen betrokken is. Dit is echter in aantal jaren ook de grootste categorie. Afgezet naar leeftijdsjaren blijkt dat de groep 18 t/m 24 het hoogste risico met zich meebrengt.

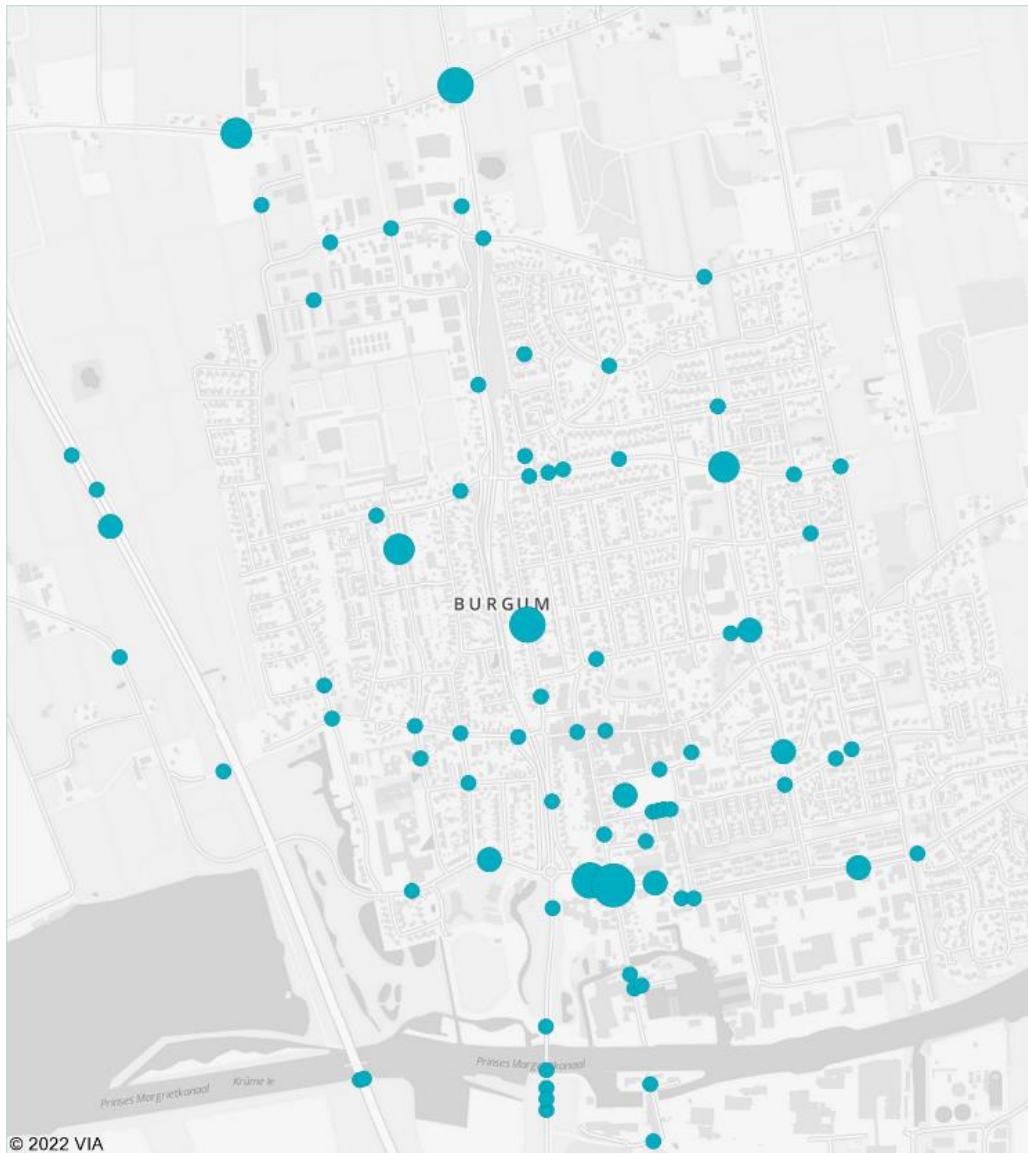


## Ongevallen in Burgum

Burgum en Hurdegaryp zijn de twee grootste kernen van de gemeente en zijn hiermee ook de drukste dorpen wat betreft verkeersintensiteit. In en rond Burgum zijn in 7 jaar tijd redelijk wat ongelukken gebeurd. Vaak zijn dit ongelukken op kruisende wegen. Alle ongevallen zijn afgebeeld in figuur 10. Voor de figuur telt: hoe groter de cirkel, hoe meer ongelukken op deze plek gebeurd zijn.

Plekken die opvallen door de grootte van de cirkel zijn bijvoorbeeld:

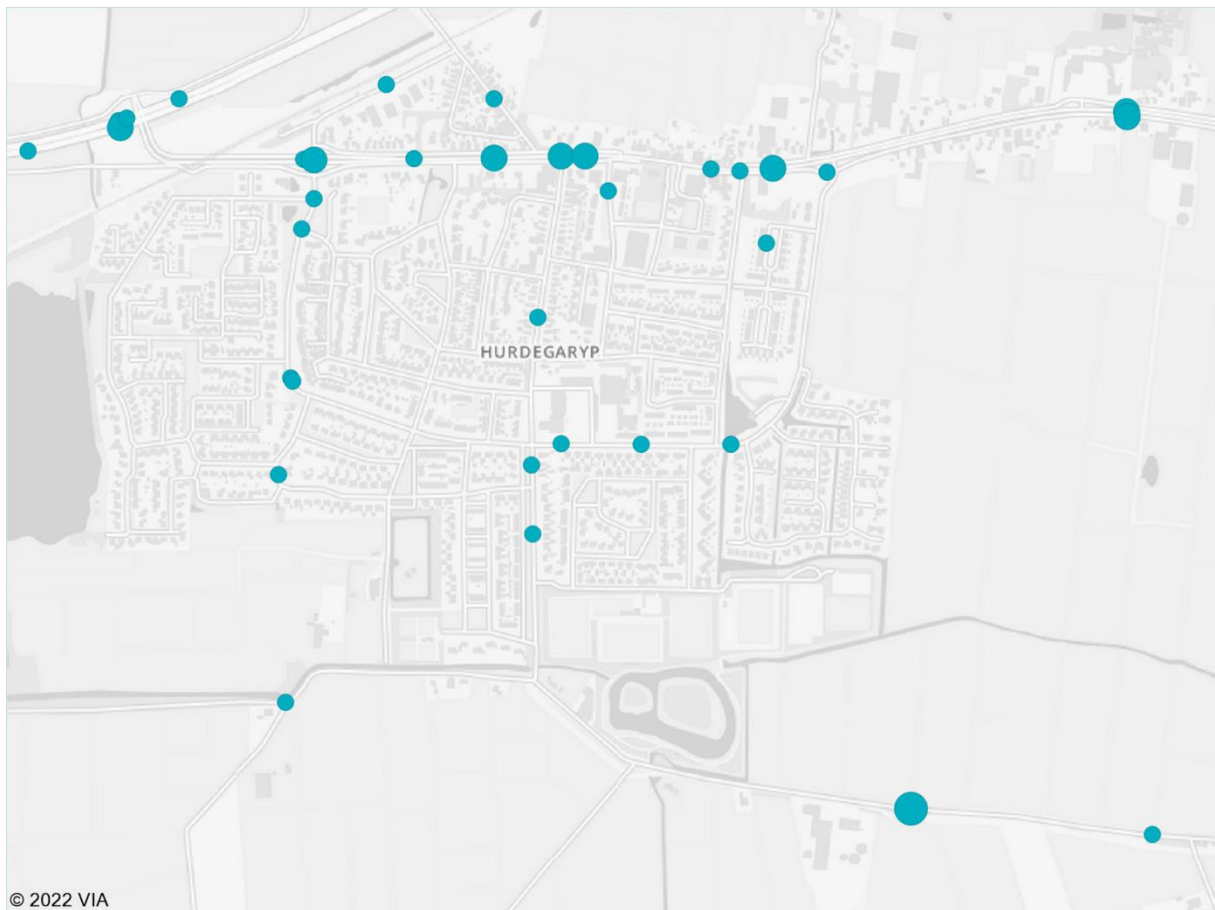
- kruising van de Burgumerdaam + Raadhuisweg + Lageweg
- kruising van de Oude Commissieweg + Zomerweg
- kruising van Tjalling H. Haismastraat + Dokter B. Hornstrasingel



Figuur 10: Ongevallen rond Burgum

## Ongevallen in Hurdegaryp

In en rond Hurdegaryp zijn minder ongelukken gebeurd dan in Burgum. Wat opvalt bij Hurdegaryp is dat de meeste ongelukken gebeuren op de Rijksweg. Tot de herinrichting in 2016 was dit de doorgaande provinciale weg door Hurdegaryp. Het merendeel van de afgebeelde ongevallen stamt uit die tijd. De Easteromwei en de Westeromwei vormen de hoofdstructuur van Hurdegaryp. De ongevallen die gebeurd zijn in en rondom Hurdegaryp zijn afgebeeld in figuur 11.



● Aantal  
Eenheid Ongevallen

Ongevallen van 01 januari 2014 t/m 31 december 2020.

*Figuur 11: Ongevallen rond Hurdegaryp*

## Wegen

In tabel 14 is een overzicht afgebeeld waarbij de maximumsnelheid van wegen tegenover de ongevalleninformatie is gezet. Hierbij is er ook weer gekeken naar de partijen, betrokkenen, slachtoffers, gewonden en doden. De tabel laat zien dat de meeste ongevallen in Tytsjerksteradiel op 80km/u-wegen gebeuren. Ook valt op dat erbij relatief veel ongevallen geen maximumsnelheid is benoemd, waar door deze ongevallen onder het kopje "niet ingevuld" komen te staan. Ook deze tabel is gebaseerd op de ongevallencijfers van 01 januari 2014 t/m 15 oktober 2020.

Tabel 14:

Maximumsnelheid (Omschrijving)	Ongevallen	Partijen	Betrokkenen	Slachtoffers	Gewonden	Doden
15 km/h (stapvoets)	4	10	7	2	2	0
30 km/h	106	212	168	23	23	0
50 km/h	135	267	223	30	30	0
60 km/h	125	224	171	31	30	1
80 km/h	240	493	388	45	38	7
100 km/h	2	5	3	0	0	0
Niet ingevuld	141	86	45	10	10	0

## Fietsongevallen

Ongevallen waar fietsers bij betrokken zijn nemen toe in aantal. Daarom wordt ook speciaal naar de fietsongevallen gekeken. Bij deze ongevallencijfers is er een selectie gemaakt van baansubsoorten waar de fietser zich op kan bevinden en waar ongevallen zijn plaatsgevonden. Zoals bij elke tabel is hierbij ook gekeken naar de partijen, betrokkenen, slachtoffers, gewonden en doden. Het is duidelijk dat ongevallen vaak plaats vinden op de hoofdrijbaan. Een oorzaak hiervan is mogelijk dat langs relatief veel 50 km/u-wegen geen vrijliggende fietspaden zijn. Ook deze tabel is gebaseerd op de ongevallencijfers van 01 januari 2014 t/m 15 oktober 2020.

Tabel 15:

Baansubsoort (Omschrijving)	Ongevallen	Partijen	Betrokkenen	Slachtoffers	Gewonden	Doden
Fietspad	1	2	1	1	1	0
Hoofdrijbaan	118	223	180	20	15	5
Minirotondebaan	3	5	4	0	0	0
Parallelweg (niet ventweg)	29	52	46	10	9	1
Rotondebaan (niet minirotondebaan)	4	10	5	0	0	0
Ventweg	1	2	2	0	0	0
Niet ingevuld	597	1003	767	110	108	2

## Ongevallenbeeld gemeente Tytsjerksteradiel

In het verkeer zijn er kwetsbare- en minder kwetsbare deelnemers. Dit kun je baseren op bijvoorbeeld vervoerswijze of leeftijd. Deze tabel laat de verhouding zien tussen leeftijd en ongevallen waarbij eventueel doden zijn gevallen. Dit bevestigt dat de meest kwetsbare leeftijdscategorieën de volgende zijn: 0 -11, 12 – 15, 16 – 17 en 70+. De berekeningen die hieronder zijn toegevoegd (slachtoffers/ betrokkenen \* 100%) en zijn gebaseerd op de gegevens uit tabel 13, laten dat zien.

- **0 t/m 11** -> **60%**
- **12 t/m 15** -> **42%**
- **16 t/m 17** -> **33%**
- 18 t/m 24 -> 13%
- 25 t/m 39 -> 12%
- 40 t/m 49 -> 9%
- 50 t/m 59 -> 11%
- 60 t/m 69 -> 20%
- **70 +** -> **25%**
- Onbekend -> 9%

De ongelukken bij de jongeren komen vaak door te weinig ervaring in het verkeer. Hierbij kan er te weinig inzicht zijn of kan er te weinig kennis over de voorrangregels aanwezig zijn. De oorzaken van de ongelukken bij de ouderen kunnen heel verspreid liggen; de diverse vaardigheden die het verkeer vraagt kunnen langzamerhand afnemen. De onderstaande tabel laat per “kwetsbare leeftijdscategorie” zien op welk type infrastructuur, met welke verplaatsingswijze en op welke wijze de ongevallen plaatsvinden.

Tabel 16:

Binnen de leeftijdscategorie;	Zijn partijen relatief vaak betrokken bij ongevallen op;	Is dit de vervoerswijze die daarbij relatief vaak betrokken is;	En komt dit type ongeval relatief vaak voor:
<b>4 – 11 jaar</b>	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
<b>12 – 15 jaar</b>	n.v.t.	Fiets	n.v.t.
<b>16 – 17 jaar</b>	Fietspaden	Fiets Bromfiets	n.v.t.
<b>18 – 24 jaar</b>	60 km-wegen	Personenauto	Kop-staart Frontaal Eenzijdig Los/ vast object
<b>70 +</b>	50 km-wegen fietspaden	Bromfiets Fiets Ebike	Flank Voetganger

Kijkend naar de tabel van provincie Fryslân die hiernaast geplaatst is wordt duidelijk dat Tytsjerksteradiel het provinciaal gezien goed doet. De cijfers van de verkeersslachtoffers in 2020 liggen namelijk allemaal onder het gemiddelde van Fryslân.

Figuur 12: Verkeersslachtoffers 2020

verkeersslachtoffers 2020		gemiddeld Fryslân
leeftijd slachtoffers <18 jaar	2%	6%
leeftijd slachtoffers 18-24 jaar	5%	6%
leeftijd slachtoffers 25-59 jaar	3%	6%
leeftijd slachtoffers 60 jaar en ouder	4%	6%



#### 4 -11 jaar

In deze leeftijdscategorie zijn weinig ongevallen geregistreerd. Zelfstandig deelnemen aan het verkeer is nog lang niet altijd aan de orde. Wel blijkt de kwetsbaarheid. In totaal zijn er 5 kinderen betrokken geweest bij de ongevallen, waarvan 3 gewond zijn geraakt. Wel moet er rekening worden gehouden met de wegen waar mensen in deze leeftijdscategorie het meeste verblijven; de 30km/u-wegen.

#### 12 – 15 jaar

Binnen de leeftijdscategorie 12 tot 15-jarigen zijn er relatief veel fietsers betrokken bij ongevallen. Dit zijn in de meeste gevallen schoolgaande kinderen. Hierbij moet de focus worden gelegd op de complete fietsroute; zowel buiten als binnen de bebouwde kom. Ook moet de veiligheid rond scholen het belangrijkste aandachtspunt zijn, vooral rond de drukke tijden.

#### 16 – 17 jaar

Deze leeftijdscategorie is een kleine groep, maar wanneer bromfietsers betrokken zijn bij ongevallen zijn de bestuurders vaak 16 of 17 jaar oud. Vanaf deze leeftijd is het AM-rijbewijs te behalen. Ongevallencijfers wijzen uit dat kinderen van deze leeftijd nog niet altijd de gevaren inzien van het verkeer. Vanwege de lage ongevallencijfers kan er in deze leeftijdscategorie geen specifieke wegcategorie aangewezen worden om de focus op te leggen. Wel kan er rekening worden gehouden met de wegen waar deze mensen zich het meest bevinden: brom-/fietspaden zowel binnen als buiten de bebouwde kom, erftoegangswegen, gebiedsontsluitingswegen en 60km/h-zones. Hierbij zijn brom-/fietspaden het belangrijkste aandachtspunt.

#### 18 – 24 jaar

Deze leeftijdscategorie bestaat uit een samenvoeging van beginnende bestuurders. Bij ongevallen in deze leeftijdscategorie maken personenauto's vaak deel uit van de ongelukken. De minimale rijervaring van beginnende bestuurders zal van invloed zijn op het totaal van ongelukken in deze leeftijdscategorie. Ook komt het voor dat er een combinatie aanwezig is tussen alcoholgebruik in het verkeer en deze leeftijd. Het maximaal toegestane promillage voor beginnende bestuurders is lager dan voor ervaren bestuurders: 0,2 ‰ in plaats van 0,5 ‰.

#### 60+ jaar

Fietsers, bromfietsers en E-bikes zijn relatief gezien het vaakst betrokken bij een ongeval binnen de leeftijdscategorie 60 jaar en ouder. Deze ongelukken, die betrekking hebben op de ouderen, gebeuren vaak op het fietspad en bij kruispunten. Het gebruik van de elektrische fiets door deze leeftijdscategorie is door de jaren heen sterk toegenomen. Een reden voor de ongelukken bij ouderen kan bijvoorbeeld zijn: het verlies van reactievermogen of het verlies van zicht en gehoor.

Een belangrijk deel van deze ongelukken gebeuren op de 50km/uur wegen. Daar is niet altijd sprake van een vrijliggend fietspad en dan moet op de rijbaan worden gefietst. Dit vraagt veel vaardigheden. De vergelijking van fietsongelukken tegenover leeftijd in Fryslân is in figuur 13 afgebeeld. Deze cijfers zijn afkomstig uit het regionaal uitvoeringsprogramma SPV2030 Fryslân.

<b>Categorie 60-69</b>	<b>264 slachtoffers</b>	<b>35%</b>
<b>Categorie 70-79</b>	<b>321 slachtoffers</b>	<b>42%</b>
<b>Categorie 80-89</b>	<b>171 slachtoffers</b>	<b>22%</b>
<b>Categorie 90 en ouder</b>	<b>9 slachtoffers</b>	<b>1%</b>

Figuur 13: Fietsongelukken - leeftijd

## 5. Stap 6 | Prioriteren, welke risico's pakken we als eerste aan?

Deze risicoanalyse brengt niet alleen de belangrijkste risico's in kaart, het biedt onze gemeente de mogelijkheid om helder te krijgen welke risico's prioriteit moeten krijgen. In onderstaande paragrafen is beschreven waar binnen de gemeente Tytsjerksteradiel de grootste problemen zitten en met welke risico's we als eerste aan de slag gaan.

### Conclusies:

De getrokken conclusies uit de vorige hoofdstukken zijn:

- Uit de HASTIG-methode is gebleken dat de 60km/uur wegen het hoogste risico op ongelukken kent in de gemeente. De 80km/uur-wegen hebben een hoger dan gemiddeld (t.o.v. Fryslân) risico op ongelukken.
- Uit de CROSS-methodiek wijst een divers type wegen en kruispunten aan met een eigen problematiek.
- Uit de traditionele ongevalanalyse is gebleken dat de meeste ongevallen plaatsvinden op 50km/uur wegen, oftewel gebiedsontsluitingswegen.
- Uit de tabel van klachten en meldingen is gebleken dat de meeste klachten gaan over de 30km/uur wegen, ondanks dat de ongevallencijfers en de HASTIG-score positief zijn.
- In de gemeente Tytsjerksteradiel zijn de meest gevaarlijke wegen de 60km/h en 80km/h wegen. Hiervoor is een vormtoets uitgevoerd. De fietsinfrastructuur is op sommige punten onveilig.
- De categorie zware overtredingen (>10km/u) komt op basis van v85 het vaakst naar voren op erftoegangswegen bubeko (60 of 80 km/u).
- Uit de ongevallencijfers is gebleken dat de jongeren, jongvolwassenen en ouderen de meest vertegenwoordigde doelgroepen zijn bij ongevallen. Ouderen gebruiken vaak de fiets en de E-bike. Ouderen lijken redelijk moeite te hebben met de 50km/h wegen, omdat hier het fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer gemengd is. Het beeld over onervaren verkeersdeelnemers klopt ook in vergelijking met het landelijk ongevallenbeeld. Er gebeuren relatief veel ongelukken met personenauto's in deze doelgroep.
- 4 tot 11-jarigen verplaatsen zich het meeste in 30km/uur zones.
- In de leeftijdscategorie 12 tot 15 zijn relatief veel fietsers betrokken bij ongevallen.
- Binnen de leeftijdscategorie 16 tot 17 zijn relatief veel ongevallen gebeurt met bromfietsen.
- 18 tot 24-jarigen zijn het vaakst betrokken bij ongevallen waarbij de personenauto als vervoerswijze gebeurt.
- 60-plussers zijn relatief vaak betrokken bij ongevallen op 50km/uur wegen. Hierbij zijn de meest voorkomende vervoerswijzen: E-bike, fiets en bromfiets.

### Daarom gaan we aan de slag met:

- Veilige wegen Bibeko (30km/uur)
- Veilige wegen Bubeko (60km/uur – 80 km/uur)
- Veilige fietspaden bibeko (50 km/u-wegen) en bubeko
- Kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers: schoolgaande kinderen, beginnende bestuurders en ouderen

## 6. Verdieping van de risico's

### Veilige wegen Bibeko (30km/uur)

Uit de risicoanalyse is gebleken:

- Uit de CROSS-methodiek niet duidelijk is aan te wijzen op welk type weg de meeste ongevallen voorkomen. Wel geeft die een goede indicatie van waar de gevaarlijkste trajecten en kruispunten zich bevinden
- Uit de tabel van klachten en meldingen is gebleken dat de meeste klachten gaan over de 30km/u-wegen.

Voor de erftoegangswegen binnen de kernen die zijn genoemd bij de klachten en meldingen, die naar voren komen uit de CROSS-methodiek en die bij Speedprofiles opvallen, is een zogenaamde vormtoets uitgevoerd. De wegen zijn daarbij op 3 aspecten beoordeeld: verkeersremmende maatregelen, de toegepaste verharding en de intensiteiten. De antwoorden op de vragen zijn in de onderstaande tabel gezet. Hierbij moet er gekeken worden naar de rode punten. Dat zijn de aandachtspunten waarbij geen snelheidsremmers zijn toegepast, de verharding asfalt is, of de intensiteit boven de 2000 mvt/etm ligt. Hieronder staan ze weergegeven.

Tabel 17:

Straatnaam	Plaats	Vraag 1	Vraag 2	Vraag 3
<b>30 km/h</b>		-	-	-
<b>Nieuwe Straatweg</b>	Gytsjerk	Nee	Betonstraatsteen	2500 mvt/etm
<b>Rinia van Nautaweg (zuid)</b>	Gytsjerk	Ja	Asfalt/ Betonstraatsteen	2300 mvt/etm
<b>Canterlandseweg</b>	Gytsjerk	Ja	Betonstraatsteen	2250 mvt/etm
<b>Kaetsjemuoawei</b>	Mûnein	Nee	Asfalt/ Betonstraatsteen	950 mvt/etm
<b>Buorren</b>	Tytsjerk	Ja	Asfalt/ Betonstraatsteen	2800 mvt/etm
<b>Greate Buorren</b>	Garyp	Ja	Asfalt	650 mvt/etm
<b>Inialoane</b>	Garyp	Nee	Asfalt	300 mvt/etm
<b>Rijksstraatweg</b>	Hurdegaryp	Ja	Betonstraatsteen	3000 mvt/etm
<b>Burgemeester Drijberweg</b>	Hurdegaryp	Ja	Asfalt/ Betonstraatsteen	2000 mvt/etm
<b>Zevenhuisterweg</b>	Noardburgum	Ja	Asfalt/ Betonstraatsteen	1400 mvt/etm

Bij de 30km/uur-wegen moet het verblijven centraal staan en de inrichting moet daarop zijn afgestemd. Dat maakt het met name voor de kwetsbare verkeersdeelnemer mogelijk om veilig aan het verkeer deel te nemen. Wanneer een straat bij de vormtoets op 2 van de 3 punten negatief scoort kan die veiligheid doorgaans niet gewaarborgd worden.

## Veilige wegen bibeko (50km/uur)

Uit het onderzoek is gebleken dat:

- de traditionele ongevallenanalyse laat zien dat de meeste ongevallen plaatsvinden op 50km/uur wegen, oftewel gebiedsontsluitingswegen.
- Uit de ongevallencijfers is gebleken dat de jongeren, jongvolwassenen en ouderen de meest vertegenwoordigde doelgroepen zijn bij ongevallen. Ouderen gebruiken vaak de fiets en de Ebike. Ouderen lijken moeite te hebben met de 50km/u-wegen waar het fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer gemengd is.

De 50km/u-wegen komen uit de ongevallenanalyse als aandachtspunt. Hierbij valt het op dat ouderen vaak betrokken zijn bij deze ongevallen. In de gemeente zijn bij relatief veel 50km/uur wegen geen fietspad aanwezig. Dit blijkt uit de vormtoets die uitgevoerd is. Bij vraag 1 gaat het om de wijze waarop kruisingen zijn uitgevoerd en bij de tweede over de aanwezigheid van vrijliggende fietsvoorzieningen.

Straat	Plaats	Vraag 1	Vraag 2
H.W.K. Ridder Huyssen van Kattendijkenweg	Burgum	Ja, rotondes	Ja
Raadhuisweg	Burgum	Ja, rotonde	In aanleg
Tjalling H. Haismastraat	Burgum	Nee	Nee
Kwekersstrjitte	Burgum	Nee	Nee
Dokter B. Hornstrasingel	Burgum	Ja, Rotonde	Nee
Oppedijk Van Veenweg	Burgum	Nee	Nee
Kloosterlaan	Burgum	Nee	Nee
Easteromwei	Hurdegaryp	Nee	Nee
Westeromwei	Hurdegaryp	Nee	Nee
Skulenboarcherwei	Eastermar	Nee	Nee
Joost Wiersmaweg	Jistrum	Nee	Nee

Om de 50km/uur wegen (fiets)veiliger te maken moeten er fietspaden naast de wegen aan worden gelegd. Ook vanuit het CROW wordt dit als richtlijn aangegeven. De wegen van de busroute door Burgum zijn allemaal benoemd in de vormtoets. Bij deze wegen is op veel plekken wel de ruimte aanwezig om te onderzoeken of de aanleg van een vrijliggend fietspad haalbaar is.



## Veilige wegen bubeko (60- en 80km/uur)

Uit de risicoanalyse is gebleken dat:

- de HASTIG-methode aangeeft dat de 60km/uur wegen het hoogste risico op ongelukken kent in de gemeente;
- de 80km/uur wegen een hoger dan gemiddeld risico (t.o.v. Fryslân) op ongelukken;
- de categorie zware overtredingen (>10km/u) komt op basis van v85 het vaakst naar voren op erftoegangswegen bubeko (60 of 80 km/u).

Met de vormtoets is gekeken naar de aanwezigheid van verkeersplateaus op kruispunten en snelheidsremmers op langere rechtstanden. De derde vraag wat betreft intensiteiten geeft extra informatie. Een hoge intensiteit (>2000 mvt/etm) geeft een hoger risico.. De tabel laat zien welke wegen uit de vormtoets zijn gekomen, waar deze wegen zich bevinden en wat de antwoorden zijn op de opgestelde vragen.

Tabel 18:

60 km/h	Plaats	Vraag 1	Vraag 2	Vraag 3
<b>De Swette</b>	Noardburgum	Nee	Nee	1750 mvt/etm
<b>Kûkhernewei</b>	Noardburgum	Nee	Nee	1950 mvt/etm
<b>Feantersdyk</b>	Garyp	Nee	Nee	1250 mvt/etm
<b>Mounehoek</b>	Garyp	Nee	Nee	550 mvt/etm
<b>Zomerweg</b>	Burgum	Nee	Nee	<b>3350 mvt/etm</b>
<b>Bartlehiem/ Wyns</b>	Bartlehiem Wyns	Nee	Nee	1000 mvt/etm
<b>Marwei</b>	Aldtsjerk	Nee	Nee	300 mvt/etm
<b>Woudweg</b>	Noardburgum	Nee	Nee	300 mvt/etm

Ook de 80km/uur wegen in Tytsjerksteradiel hebben een hoger dan gemiddeld risico op ongelukken in vergelijking met de provincie Fryslân. Daarom zijn de 80km/uur wegen ook meegenomen in dezelfde vormtoets. Er is gekeken naar de obstakelvrije ruimte naast de weg, de aanwezigheid van een rijbaanscheiding en de hoeveelheid erfaansluitingen. Deze wegen kwamen uit de vormtoets als de belangrijkste aandachtspunten:

Tabel 19:

80km/uur	Plaats	Vraag 1	Vraag 2	Vraag 3
<b>Ottemaweg</b>	Hurdegaryp	Minimaal 5m	Nee	Weinig erfaansluitingen
<b>Oude Commissieweg</b>	Burgum	Minimaal 5m	Nee	Weinig erfaansluitingen
<b>Jisteboerewei</b>	Jistrum	Minimaal 5m	Nee	Weinig erfaansluitingen
<b>Gaestmabuorren</b>	Burgum	Minimaal 5m	Nee	Weinig erfaansluitingen
<b>Feantersdyk</b>	Earnewâld	Minimaal 5m	Nee	Weinig erfaansluitingen
<b>Sumarderwei</b>	Sumar	Minimaal 5m	Nee	Weinig erfaansluitingen

## Kwetsbare verkeersdeelnemers

### Schoolgaande kinderen

Uit de risicoanalyse is gebleken:

- 4 tot 11-jarigen verplaatsen zich het meeste in 30km/uur zones.
- In de leeftijdscategorie 12 tot 15 zijn relatief veel fietsers betrokken bij ongevallen.

Schoolgaande kinderen van 4 tot 11 jaar zijn de meest onervaren en tegelijkertijd de meest kwetsbare verkeersdeelnemers. Ondanks dit gegeven zijn de ongevallencijfers binnen deze categorie laag in de gemeente Tytsjerksteradiel. Een logische verklaring hiervoor is dat deze groep zich minder vaak (zelfstandig) verplaatst dan andere leeftijdsgroepen. Om de veiligheid voor deze categorie te bevorderen is het zaak de erftoegangswegen binnen de bebouwde kom veilig in te richten. Hier is dieper op in gegaan onder het kopje "Veilige wegen bibeko (30km/uur)".

De veiligheid van de weg wordt sterk bevorderd door een herkenbare weginrichting. Kinderen hebben immers weinig ervaring in het verkeer. Ze moeten daarom zoveel mogelijk begeleid worden. Als het niet door een ouder is, dan door de weginrichting. Vanwege de kwetsbaarheid van kinderen moet er een lage snelheid van het verkeer worden afgedwongen. Dit verkleint de kans op ongevallen en de ernst van een mogelijk ongeval.

Vanaf het moment dat kinderen van de basisschool naar de middelbare school gaan, zien de verplaatsingen voor veel kinderen er heel anders uit. In de meeste gevallen is de middelbare school verder van de woning verwijderd dan de basisschool. Kinderen die anders te voet naar school gingen, moeten dan ineens gebruik maken van de fiets. Of kinderen die voorheen vrijwel nooit buiten de bebouwde kom fietsten, moeten dat vanaf dat moment ineens wel. Ongevallencijfers bevestigen dat 12 tot 15-jarigen relatief vaak als fietser betrokken zijn bij een ongeval. Voor deze leeftijdscategorie is dus een veilige fietsinfrastructuur van groot belang.

### Beginnende bestuurders

Uit de risicoanalyse is gebleken:

- Binnen de leeftijdscategorie 16 tot 17 zijn relatief veel ongevallen gebeurt met bromfietsen.
- 18 tot 24-jarigen zijn het vaakst betrokken bij ongevallen waarbij de personenauto als vervoerswijze gebeurt.

16 tot 17-jarigen en 18 tot 24-jarigen kunnen tot de groep gerekend worden waarbij het menselijk brein nog niet volledig ontwikkeld is. Dit zorgt ervoor dat men nog niet goed de consequenties van bepaalde handelingen in het verkeer inziet. Voor deze leeftijdsgroepen geldt dat verkeerseducatie zeer belangrijk is. Dit begint al op de basisschool, waar verkeerseducatie verplicht is in het gehele lessenpakket. Ook veiligheidsorganisaties en vooral ouders spelen een grote rol bij het opbouwen van ervaring en kennis in/van het verkeer. Gemeente Tytsjerksteradiel zet groots in op de verkeerseducatie. Hierbij wordt er vanaf de basisschool al geïnvesteerd in projecten die zich richten op het opdoen van kennis in het verkeer. Een goed voorbeeld hiervan is het praktisch verkeersexamen van groep 7/8. De projecten die lopen worden uitgevoerd in samenwerking met verschillende stichtingen zoals: stichting Veiligheid NL, stichting Responsible Young Drivers NL of stichting Teamalert.

## Ouderen

Uit de risicoanalyse is gebleken dat:

- 60-plussers relatief vaak betrokken zijn bij ongevallen op 50km/uur wegen. Hierbij zijn de meest voorkomende vervoerswijzen op deze wegen: E-bike, fiets en bromfiets.

Hierbij valt het op dat relatief vaak ouderen betrokken zijn bij een ongeval met (brom)fietsen of e-bikes. Omdat de cijfers in de gemeente laag zijn, worden landelijke cijfers over dit onderwerp verder verdiept. Het SWOV heeft onderzoek gedaan naar ongevallen met oudere fietsers en factoren die daarbij een rol spelen (Weijermars, 2020). Hieronder zijn de voornaamste ongevalsfactoren bij oudere fietsers genoteerd:

- Functieverlies (beperkt gezichtsveld, evenwichts- en coördinatieproblemen en hogere kwetsbaarheid)
- Fiets biedt weinig bescherming bij een ongeval (balansproblemen bij op- en afstappen, wegglijden of oneffenheden in de wegverharding)
- Ongevallen met motorvoertuigen (ontbreken van vrijliggende fietspaden of oversteken in twee etappes zijn vaak oorzaken van ongevallen bij het linksaf slaan op voorrangskruispunten)
- Eenzijdige ongevallen (oudere fietsers zijn vaker betrokken bij eenzijdige ongevallen dan jongeren)

Wat ook opvalt is dat de ongevallen waar ouderen bij betrokken zijn vaak een maximale toegestane snelheid van 50km/uur hebben, oftewel gebiedsontsluitingswegen. Tytsjerksteradiel kent een groot aantal van dit type wegen waarbij de fietser zich op de rijbaan bevindt.

## 7. Selectie van onderwerpen

Binnen de vormtoets, waarbij duidelijk is geworden dat verschillende wegen als aandachtspunt kunnen worden gezien, is een extra selectie gemaakt. Deze selectie bestaat uit de wegen die “voorrang” krijgen ten opzichte van de andere wegen in de vormtoets. Deze selectie voor de verschillende maximale toegestane snelheid per weg is als volgt:

Selectie 30km/uur		
Straatnaam	Plaats	Waarom?
Rinia van Nautaweg (zuid)	Gytsjerk	Versterken 30km zone
Canterlandseweg	Gytsjerk	Versterken 30km zone
Greate Buorren	Garyp	Versterken 30km zone
Burgemeester Drijberweg	Hurdegaryp	Aanpassen snelheidsremmers en wegbreedte
Zevenhuisterweg	Noardburgum	Snelheidsremmers toevoegen

Selectie 50km/uur		
Straatnaam	Plaats	Waarom?
Raadhuisweg	Burgum	Aanpassen wegprofiel*
Tjalling H. Haismastraat	Burgum	Aanpassen wegprofiel*
Kwekersstrjitte	Burgum	Aanpassen wegprofiel*
Dokter B. Hornstrasingel	Burgum	Aanpassen wegprofiel*
Oppedijk Van Veenweg	Burgum	Aanpassen wegprofiel*
Kloosterlaan	Burgum	Afwaarderen naar 30km
Hillamaweg	Burgum	Afwaarderen naar 30km
Easteromwei	Hurdegaryp	Aanpassen wegprofiel*
Westeromwei	Hurdegaryp	Aanpassen wegprofiel*

\*Algemene opmerking: onderzoeken of het wegprofiel dusdanig kan worden aangepast zodat de fietser op een fietspad verblijft en niet op de rijbaan.

Selectie 60km/uur		
Straatnaam	Plaats	Waarom?
Feanterdyk	Earnewâld	Versterken 60-zone
Skulenboarcherwei (en omstreken)	Eastermar (en omstreken)	Versterken 60-zone*
Zomerweg	Burgum	Versterken 60-zone op enkele delen
Bartlehiem/Wyns	Bartlehiem/Wyns	Versterken 60-zone, focus op snelheid

\*Algemene opmerking: snelheden op traject Kootstertille - Jistrum – Eastermar uniformeren.

Selectie 80km/uur		
Straatnaam	Plaats	Waarom?
Sumarderwei	Sumar	Afwaarderen naar 60km



Deze 22 selecties kunnen nog worden samengevoegd in trajecten. Deze trajecten laten zien dat verschillende straten ook tegelijkertijd kunnen worden aangepakt. De volgende trajecten zijn vastgesteld:

Trajecten		
Nr.	Straatnamen	Plaats
1	Rinia van Nautaweg (zuid) + Canterlandseweg	Gytsjerk
2	Hillamaweg	Burgum
3	Burgemeester Drijberweg	Hurdegaryp
4	Zevenhuisterweg	Noardburgum
5	Raadhuisweg + Tjalling H. Haismastraat + Kwekersstrjitte + Dokter B. Hornstrasingel + Oppedijk van Veenweg + Hillamaweg	Burgum
6	Kloosterlaan	Burgum
7	Easteromwei + Westeromwei	Hurdegaryp
8	Skulenboarcherwei + Joost Wiersmaweg + Jisteboerewei	Jistrum
9	Feantersdyk	Earnewâld
10	Zomerweg	Burgum e.o.
11	Bartlehiem/Wyns	Bartlehiem/Wyns
12	Sumarderwei	Sumar

Van deze trajecten is een uitvoeringsprogramma gemaakt met de jaartallen waarin veranderingen en aanpassingen worden gedaan aan de genoemde trajecten. Het uitvoeringsprogramma ziet er als volgt uit:

Uitvoeringsprogramma trajecten		
Straatnamen	Plaats	Jaar
Burgemeester Drijberweg	Hurdegaryp	2023 - 2024
Kloosterlaan	Burgum	2023 - 2024
Sumarderwei	Sumar	2023 - 2024
Hillamaweg	Burgum	2023 - 2024
Rinia van Nautaweg (zuid) + Canterlandseweg	Gytsjerk	2024 - 2025
Skulenboarcherwei + Joost Wiersmaweg + Jisteboerewei	Jistrum	2024 - 2025
Feantersdyk	Earnewâld	2025 - 2026
Bartlehiem/Wyns	Bartlehiem/Wyns	2025 - 2026
Raadhuisweg + Tjalling H. Haismastraat + Kwekersstrjitte + Dokter B. Hornstrasingel + Oppedijk van Veenweg + Hillamaweg	Burgum	2026 - 2029
Easteromwei + Westeromwei	Hurdegaryp	2026 - 2029
Zomerweg	Burgum e.o.	2026 - 2029

Op basis van dit uitvoeringsprogramma zal een beroep worden gedaan op de subsidieregeling van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (2<sup>e</sup> tranche).

## 8. Handhaving

### 8.1 Algemeen

Verkeershandhaving is van groot belang in Nederland. Onder 'verkeershandhaving' valt het totale proces van strafrechtelijke middelen, politietoezicht, juridische afhandelingsprocedures en feitelijke bestraffing, met als doel dat weggebruikers zich veilig en conform de bedoelingen van wet- en regelgeving gedragen. Het controleren en handhaven van de verkeerswetten en -regels wordt uitgevoerd door de politie.

Verkeershandhaving is bij voorkeur onderdeel van een integrale aanpak van verkeersonveiligheid waarbij maatregelen op terrein van Engineering, Education en Enforcement elkaar onderling aanvullen of versterken. Verkeershandhaving heeft vooral invloed op bewuste overtredingen in het verkeer. Onbewuste fouten moeten zoveel als mogelijk door de infrastructuur gecorrigeerd worden. Het geheel van verkeershandhaving heeft als doel om het aantal verkeersdoden en -slachtoffers te verminderen.

<https://swov.nl/nl/publicatie/themadossier-verkeersveiligheid-nr-3-handhaving-van-verkeersregels>

### 8.2 Verschillende handhavingsonderdelen

In Nederland worden verschillende handhavingssystemen en -onderdelen gebruikt. Hierbij zijn landelijk prioriteiten vastgesteld. De landelijke prioriteiten zijn de zogenaamde VARAS-feiten. Veel gepleegde huftefeiten, Afleiding, Rood licht, Alcohol en drugs én Snelheid. Juist door dit soort overtredingen vallen namelijk veel verkeersslachtoffers.

Om het thema handhaving beter te organiseren is er overleg geweest tussen de gemeente en de Senior GGP Verkeer van de Politie. De handhavingslocaties worden tot op heden vooral vastgesteld vanuit het regulier overleg tussen politie en Veilig Verkeer Nederland. Door het opstellen van de risicoanalyse is het de bedoeling de gemeente daarin ook een nadrukkelijker stem te geven. Er zal daarom gekeken worden naar het opstarten van een overleg tussen VVN, de Politie en de Gemeente om de handhavingslocaties gezamenlijk te bepalen.

Daarnaast is het zaak om verkeershandhaving ook binnen het reguliere driehoeksoverleg op de agenda te krijgen en het opgenomen te krijgen in het handhavingsplan, opdat ook de benodigde capaciteit is gewaarborgd.

<https://vetron.org/verkeershandhaving/>

### 8.3 Prioritering

Het streven is om in samenspraak tot een selectie van wegen te komen waarop intensief gehandhaafd gaat worden. De CROSS-methode die in deze risicoanalyse aan de orde is geweest vormt een belangrijke bron. Daaruit komen wegen naar voren waarbij een hoge snelheidsscore gepaard gaat met een hoge ongevallenscore. Ook andere wegen waar sprake is van een hoge V85 kunnen vanuit preventieve overwegingen worden toegevoegd. Deze kunnen al dan niet voortkomen uit meldingen van burgers.

## Bijlage 1: Vormtoets weginfrastructuur

- 30 km/ uur
1. Liggen er snelheidsremmers (op lange rechtstanden)?
  2. Bestaat het wegdek uit een andere verharding dan asfalt?
  3. Zijn de intensiteiten passend voor een 30 km/uur-weg? (tot 2000mvt)
- 50 km/ uur
1. Zijn de kruispunten ingericht als rotonde (voorkeur) of VRI?
  2. Heeft de weg vrijliggende fietspaden?
- 60 km/ uur
1. Ligt er een plateau op de kruisingen?
  2. Zijn er snelheidsremmers op lange rechtstanden?
  3. Zijn de intensiteiten passend voor een 60 km/uur-weg? (tot 2000mvt)
- 80 km/ uur
1. Is de obstakelvrije afstand minimaal 5 meter of is er een geleiderail?
  2. Is er een moeilijk of niet-overrijdbare middenbermscheiding?
  3. Zijn er zo weinig mogelijk erfaansluitingen?

Straatnaam:	Plaats:	Vraag 1:	Vraag 2:	Vraag 3:
<b>30 km/h</b>		-	-	-
Tuorrebout	Burgum	Ja	Betonstraatsteen	+ - 600 mvt/etm
Prins Bernhardstraat	Burgum	Ja	Asfalt	+ - 900 mvt/etm
Tuskendyken	Burgum	Nee	Betonstraatsteen	+ - 800 mvt/etm
Noordersingel	Burgum	Nee	Betonstraatsteen	+ - 1050 mvt/etm
Lageweg	Burgum	Nee	Betonstraatsteen	+ - 1625 mvt/etm
Nieuwe Straatweg	Gytsjerk	Nee	Betonstraatsteen	+ - 2500 mvt/etm
Rinia van Nautaweg (noord)	Gytsjerk	Ja	Betonstraatsteen	+ - 1700 mvt/etm
Rinia van Nautaweg (zuid)	Gytsjerk	Ja	Asfalt/ Betonstraatsteen	+ - 2300 mvt/etm
Simke Kloostermanstrjitte	Gytsjerk	Nee	Betonstraatsteen	X
Douwelaan	Oentsjerk	Nee	Betonstraatsteen	+ - 2100 mvt/etm
Canterlandseweg	Gytsjerk	Ja	Betonstraatsteen	+ - 2250 mvt/etm
Dr. Kijlstraweg	Oentsjerk	Nee	Betonstraatsteen	+ - 550 mvt/etm
Kaetsjemuoawei	Mûnein	Nee	Asfalt/ Betonstraatsteen	+ - 950 mvt/etm
Binnendijk	Ryptsjerk	Ja	Betonstraatsteen	+ - 250 mvt/etm
Slachtedyk	Ryptsjerk	Nee	Betonstraatsteen	+ - 500 mvt/etm
Ijpeijsingel	Ryptsjerk	Ja	Asfalt	
Buurren	Tytsjerk	Ja	Asfalt/ Betonstraatsteen	+ - 2800 mvt/etm
Lytse Buorren	Garyp	Nee	Betonstraatsteen	+ - 1150 mvt/etm
Greate Buorren	Garyp	Ja	Asfalt	+ - 650 mvt/etm
Inialoane	Garyp	Ja	Asfalt	+ - 300 mvt/etm
Knilles Wytsweswei	Sumar	Ja	Betonstraatsteen	+ - 650 mvt/etm
Rijksstraatweg	Hurdegaryp	Ja	Betonstraatsteen	+ - 3000 mvt/etm

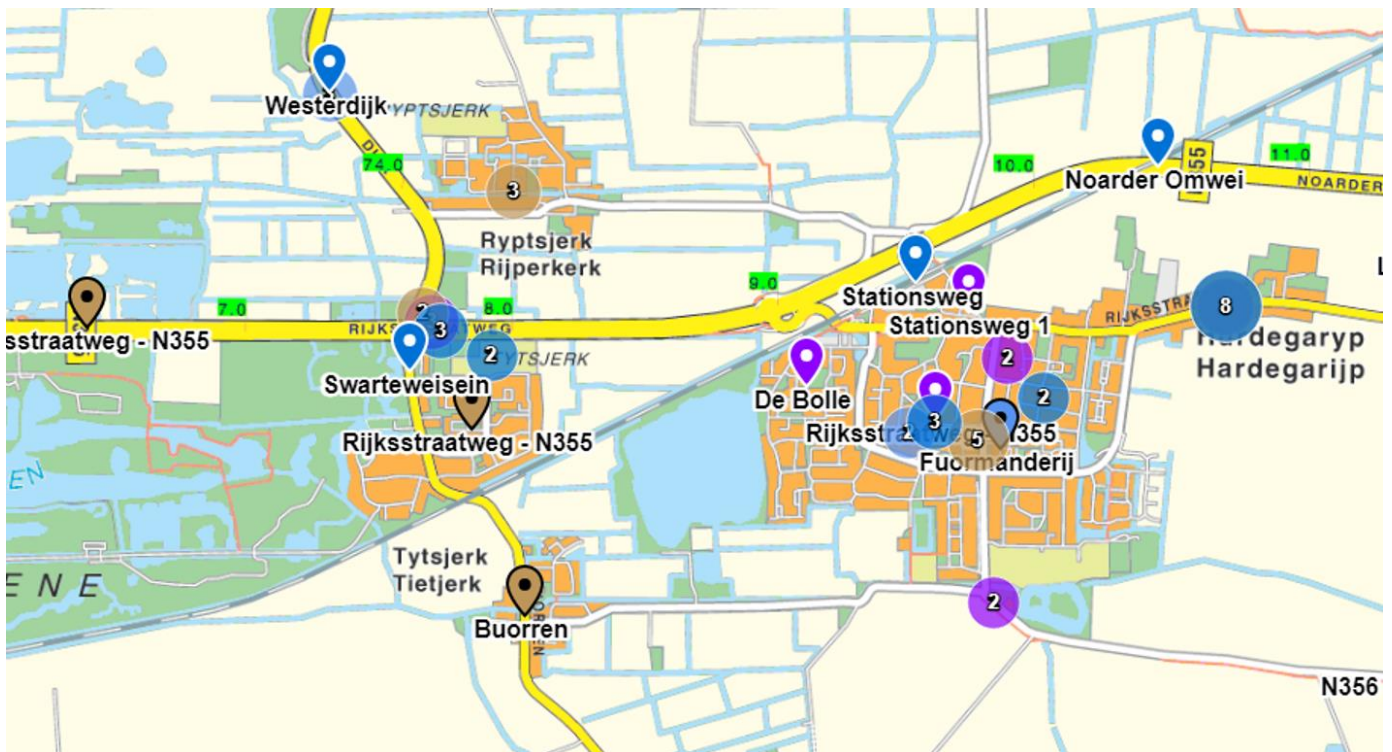
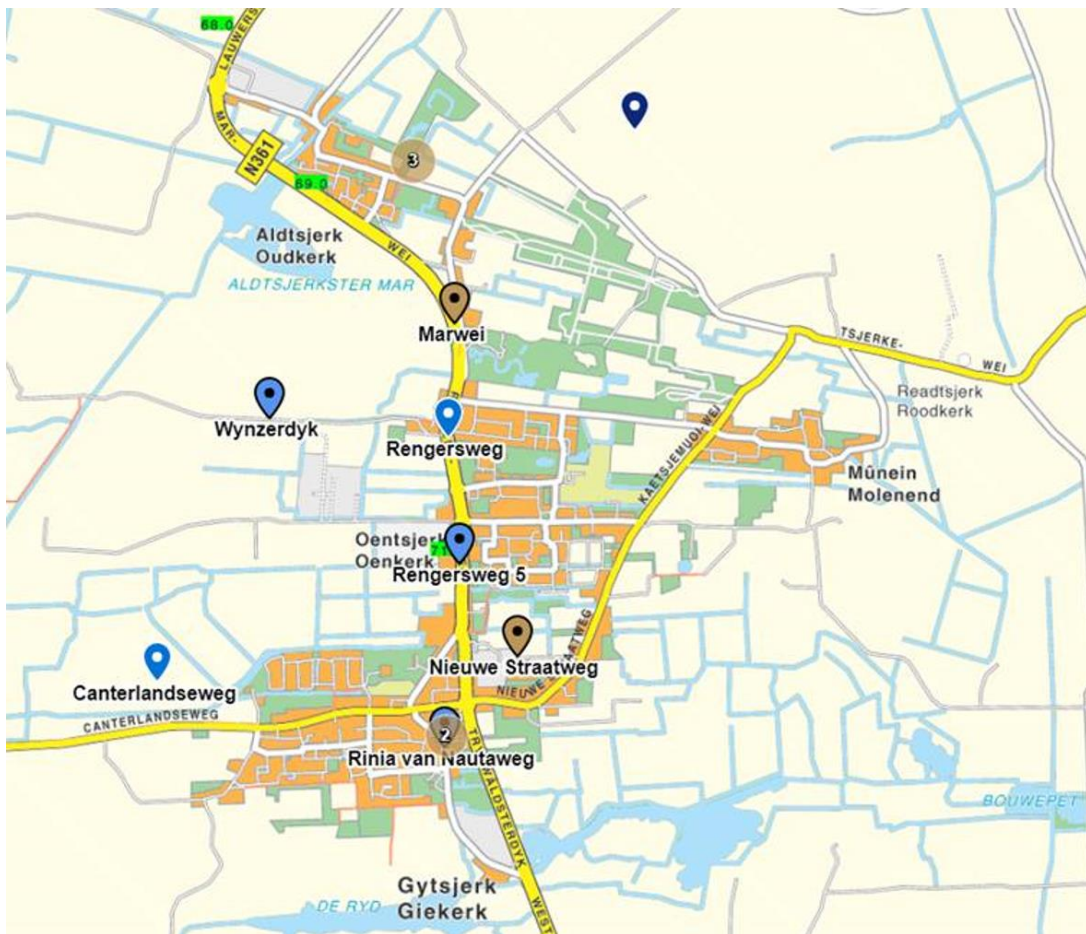
Burgemeester Drijberweg	Hurdegaryp	Ja	Asfalt/ Betonstraatsteen	+ - 2000 mvt/etm
Schoolstraat	Jistrum	Ja	Betonstraatsteen	+ - 1500 mvt/etm
Zevenhuisterweg	Noardburgum	Ja	Asfalt/ Betonstraatsteen	+ - 1400 mvt/etm
Grote Hornstweg	Eastermar	Ja	Betonstraatsteen	+ - 1500 mvt/etm
<b>50 km/h</b>				
Raadhuisweg	Burgum	Ja, rotonde	In aanleg	
H.W.K. Ridder Huysen van Kattendijkeweg	Burgum	Ja, rotondes	Ja	
Tjalling H. Haismastraat	Burgum	Nee	Nee	
Kwekersstrjitte	Burgum	Nee	Nee	
Dokter B. Hornstrasingel	Burgum	Ja, Rotonde	Nee	
Oppedijk Van Veenweg	Burgum	Nee	Nee	
Kloosterlaan	Burgum	Nee	Nee	
Easteromwei	Hurdegaryp	Nee	Nee	
Westeromwei	Hurdegaryp	Nee	Nee	
<b>Skulenboarcherwei</b>	<b>Eastermar</b>	<b>Nee</b>	<b>Nee</b>	
<b>Joost Wiersmaweg</b>	<b>Jistrum</b>	<b>Nee</b>	<b>Nee</b>	
<b>60 km/h</b>				
De Swette	Noardburgum	Nee	Nee	+ - 1750 mvt/etm
Kûkhernewei	Noardburgum	Nee	Nee	+ - 1950 mvt/etm
Easterein	Garyp	Ja	Ja, de plateaus	+ - 1850 mvt/etm
Feantersdyk	Garyp	Nee	Nee	+ - 1250 mvt/etm
Mounehoeck	Garyp	Nee	Nee	+ - 550 mvt/etm
Zomerweg	Burgum	Nee	Nee	+ - 3350 mvt/etm
Canterlandseweg	Gytsjerk	Ja	Nee	+ - 3100 mvt/etm
Bartlehiem/ Wyns	Bartlehiem Wyns	Nee	Nee	+ - 1000 mvt/etm
Marwei	Âldtsjerk	Nee	Nee	+ - 300 mvt/etm
Trynwâldsterdyk	Gytsjerk	Ja en nee, verhoging i.v.m. nieuwe situatie	Ja, knik in de weg	+ - 10000 mvt/etm
Rijksstraatweg	Hurdegaryp	Ja	Nee	+ - 3600 mvt/etm
Woudweg	Noardburgum	Nee	Nee	+ - 300 mvt/etm
Lânsbuorren	Sumar	Ja	Ja	+ - 2100 mvt/etm
<b>80 km/h</b>				
Ottewaweg	Noardburgum	Minimaal 5m	Nee	Weinig erfaansluitingen
Oude Commissieweg	Burgum	Minimaal 5m	Nee	Weinig erfaansluitingen
Jisteboerewei	Jistrum	Minimaal 5m	Nee	Weinig erfaansluitingen
Gaestmabuorren	Burgum	Minimaal 5m	Nee	Weinig erfaansluitingen
Feantersdyk	Earnewâld	Minimaal 5m	Nee	Weinig erfaansluitingen
Sumarderwei	Sumar	Minimaal 5m	Nee	Weinig erfaansluitingen



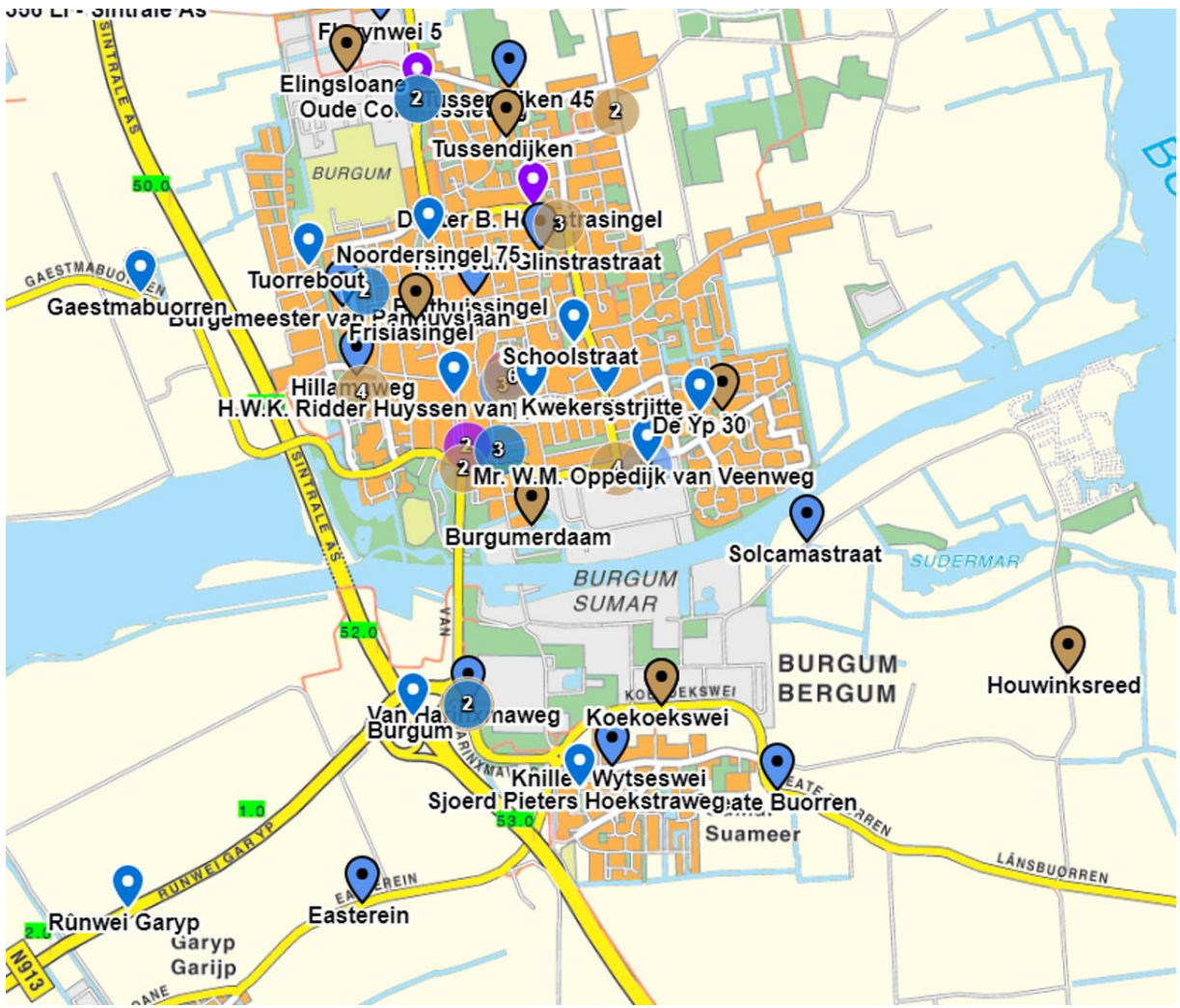
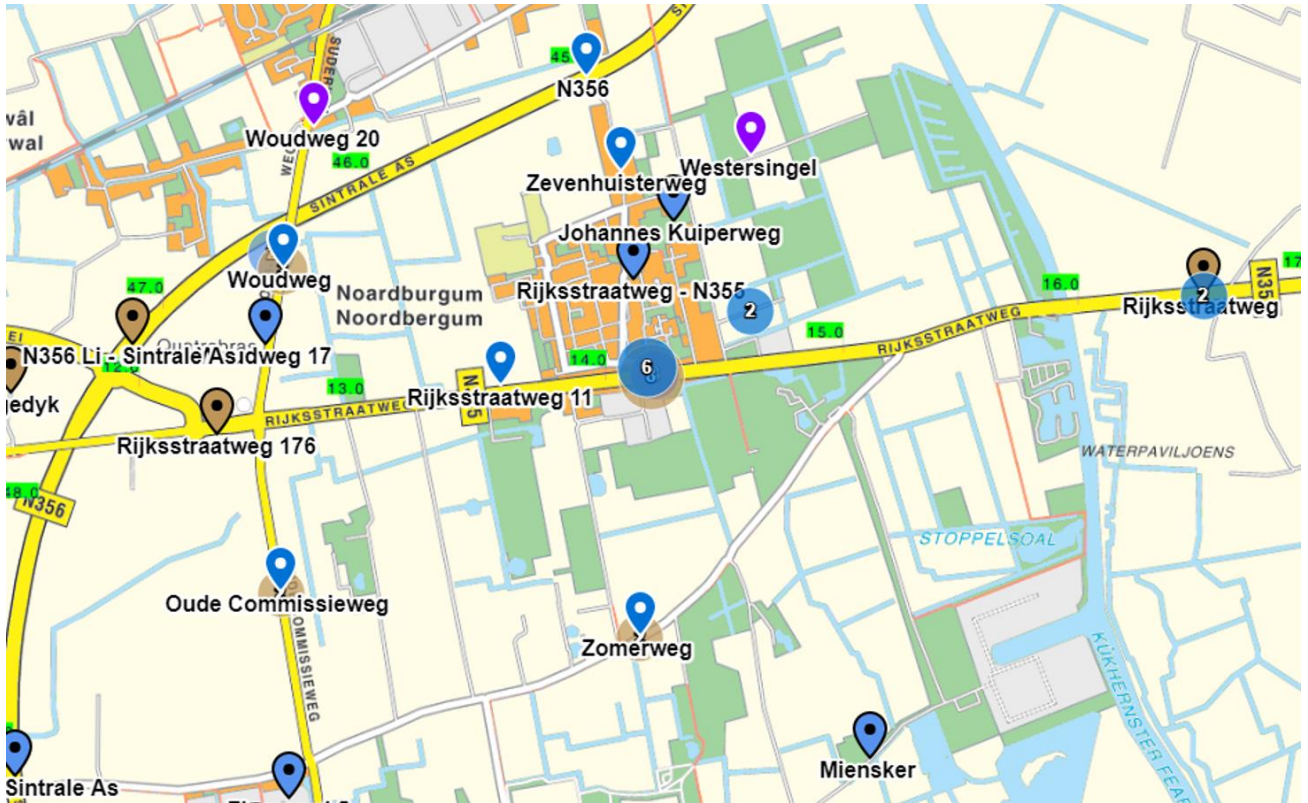
## Bijlage 2: Vormtoets weginfrastructuur gespecificeerd

<b>Straatnaam:</b>	<b>Plaats:</b>	<b>Vraag 1:</b>	<b>Vraag 2:</b>	<b>Vraag 3:</b>
<b>30 km/h</b>		-	-	-
Nieuwe Straatweg	Gytsjerk	Nee	Betonstraatsteen	+ - 2500 mvt/etm
Rinia van Nautaweg (zuid)	Gytsjerk	Ja	Asfalt/ Betonstraatsteen	+ - 2300 mvt/etm
Canterlandseweg	Gytsjerk	Ja	Betonstraatsteen	+ - 2250 mvt/etm
Kaetsjemuoiwei	Mûnein	Nee	Asfalt/ Betonstraatsteen	+ - 950 mvt/etm
Buorren	Tytsjerk	Ja	Asfalt/ Betonstraatsteen	+ - 2800 mvt/etm
Greate Buorren	Garyp	Ja	Asfalt	+ - 650 mvt/etm
Inialoane	Garyp	Ja	Asfalt	+ - 300 mvt/etm
Rijksstraatweg	Hurdegaryp	Ja	Betonstraatsteen	+ - 3000 mvt/etm
Burgemeester Drijberweg	Hurdegaryp	Ja	Asfalt/ Betonstraatsteen	+ - 2000 mvt/etm
Zevenhuisterweg	Noardburgum	Ja	Asfalt/ Betonstraatsteen	+ - 1400 mvt/etm
<b>50 km/h</b>				
Tjalling H. Haismastraat	Burgum	Nee	Nee	
Kwekersstrjitte	Burgum	Nee	Nee	
Oppedijk Van Veenweg	Burgum	Nee	Nee	
Kloosterlaan	Burgum	Nee	Nee	
Easteromwei	Hurdegaryp	Nee	Nee	
Westeromwei	Hurdegaryp	Nee	Nee	
Skulenboarcherwei	Eastermar	Nee	Nee	
<b>60 km/h</b>				
De Swette	Noardburgum	Nee	Nee	+ - 1750 mvt/etm
Kûkhernewei	Noardburgum	Nee	Nee	+ - 1950 mvt/etm
Feantersdyk	Garyp	Nee	Nee	+ - 1250 mvt/etm
Mounehoeck	Garyp	Nee	Nee	+ - 550 mvt/etm
Zomerweg	Burgum	Nee	Nee	+ - 3350 mvt/etm
Ottewaweg	Hurdegaryp	Nee	Nee	+ - 950 mvt/etm
Bartlehiem/ Wyns	Bartlehiem Wyns	Nee	Nee	+ - 1000 mvt/etm
Marwei	Aldtsjerk	Nee	Nee	+ - 300 mvt/etm
Woudweg	Noardburgum	Nee	Nee	+ - 300 mvt/etm
<b>80 km/h</b>				
Ottewaweg	Noardburgum	Minimaal 5m	Nee	Weinig erfaansluitingen
Oude Commissieweg	Burgum	Minimaal 5m	Nee	Weinig erfaansluitingen
Jisteboerewei	Jistrum	Minimaal 5m	Nee	Weinig erfaansluitingen
Gaestmabuorren	Burgum	Minimaal 5m	Nee	Weinig erfaansluitingen
Feantersdyk	Earnewâld	Minimaal 5m	Nee	Weinig erfaansluitingen
Sumarderwei	Sumar	Minimaal 5m	Nee	Weinig erfaansluitingen

### Bijlage 3: Cijfers rijden onder invloed











## Bronnenlijst

<https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/70072ned/table?ts=1603110393653>

<https://frieslandprv.kijkopkaart.nl/>

<https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/verkeerseducatie>

<https://www.swov.nl/publicatie/themadossier-verkeersveiligheid-nr-3-handhaving-van-verkeersregels>

<https://investeringsimpulssp.vl/documenten/>

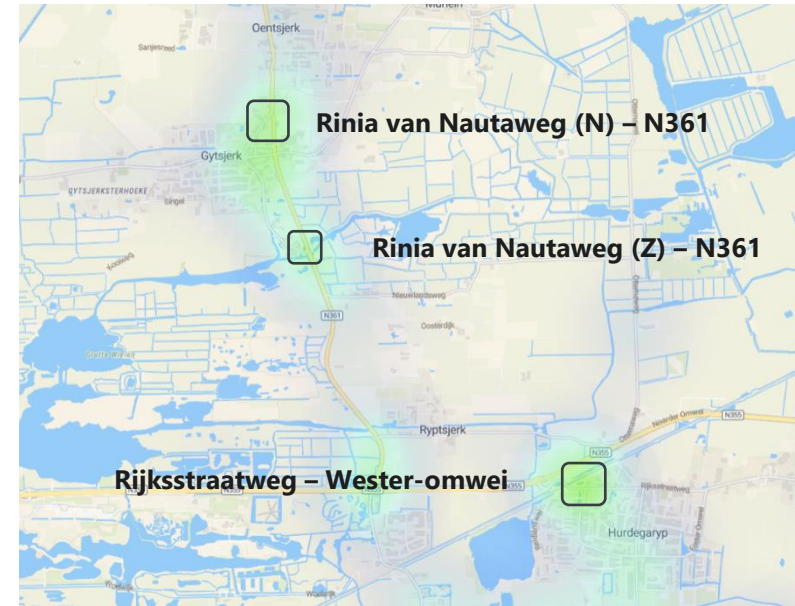
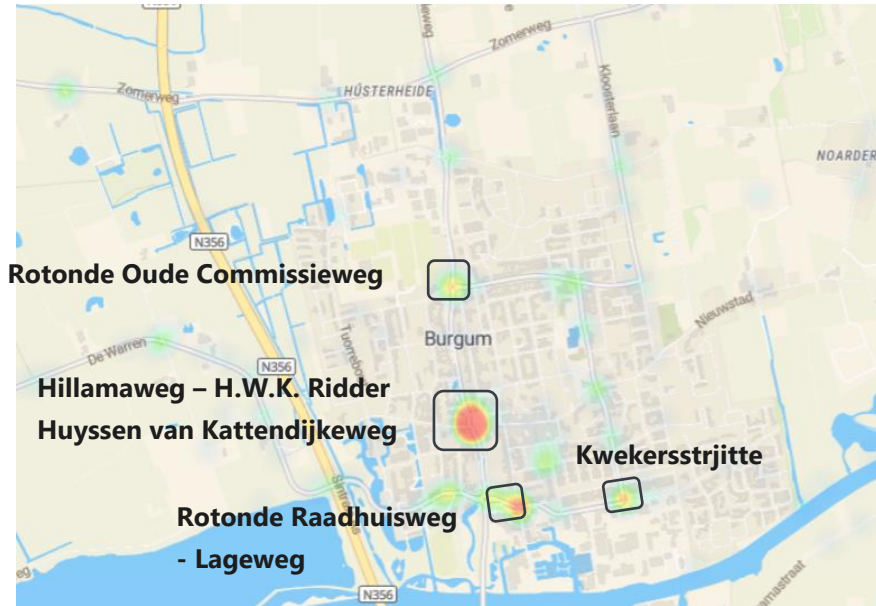
# Bijlage B: Overzicht heatmaps enquêtes

Hierna zijn de heatmaps aangegeven als resultaten uit de enquête.

POSITIEVE PUNTEN TYTSJERKSTERADIEL:



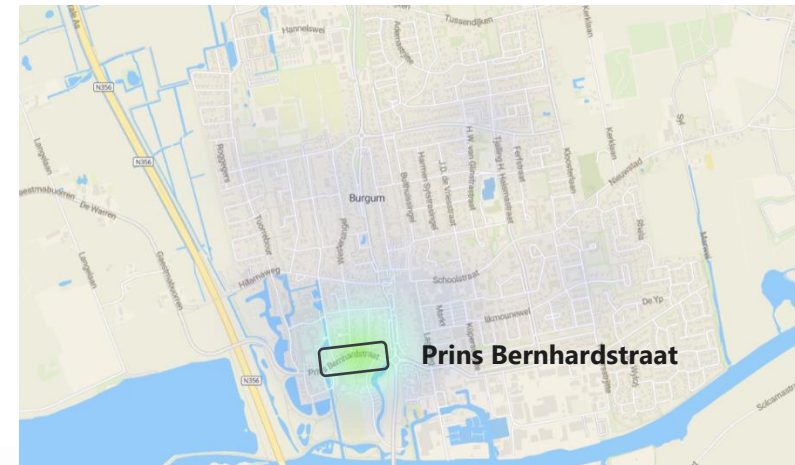
VERBETERPUNTEN VERKEERSVEILIGHEID BURGUM, HURDEGARYP EN EN GYTSJERK:



VERBETERPUNTEN VERKEERSVEILIGHEID NOARDBURGUM:



VERBETERPUNTEN PARKEREN BURGUM (RELATIEF WEINIG REACTIES):



# Bijlage C: Knelpuntenlijst





## Aangeven aandachtspunten Inwoners

Kern	Locatie	Knelpunt/Wens	Veiligheid	Leefbaarheid	Bereikbaarheid	Duurzaamheid	Oplossingsrichting (optioneel)	Opgenomen in risicoanalyse?	Prioriteit risicoanalyse	Maatregel	Wegbeheerder
Wyns	Hele dorp	Geen handhaving snelheid, zwaar landbouwverkeer gaat door het dorp, verkeersonveiligheid door combinatie verkeer.						nee	n.v.t.	Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving	Gemeente
Gytsjerk	Canterlandseweg	Motorvoertuigen rijden soms te snel en veel tractoren. Op het fietspad ontbreken lantaarnpalen.					Lantaarnpalen plaatsen langs fietspad voor fietsers richting Leeuwarden en 30 km zone.	ja	Met voorrang	Versterken 30 km zone bij herinrichting	Gemeente
Gytsjerk	Rinia van Nautaweg - Canterlandseweg	Onoverzichtelijke en drukke kruising met slecht wegdek.						ja	Met voorrang	Versterken 30 km zone bij herinrichting	Gemeente
Gytsjerk	Rinia van Nautaweg (N) - N361	Onoverzichtelijk knooppunt van 3 wegen, waar met name het zicht naar rechts (schuin naar achteren) moeilijk is komend vanaf Oentsjerk. Met grote regelmaat wordt er geen voorrang verleend en auto's rijden te hard. Fietsveiligheid is ook een probleem.					Herkenbare fietsoversteek maken met belijning op de hoofdweg en plaatsing van betreffende verkeersborden.	nee		Opnemen met provincie	Provincie
Oentsjerk	Douwelaan, De Dobbe en De Kamp	Aan alle kanten van de weg worden auto's geparkeerd ondanks dat alle huizen voorzien zijn van een oprit. Wegen zijn smal, 2-richtingsverkeer maar vervoer vanuit 1 richting kan er amper langs. Ook wordt er dicht op de hoeken geparkeerd waardoor deze onoverzichtelijk zijn.						Nee		Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving.	Gemeente
Aldtsjerk	N361 - Jonkerspad	Soms slecht zicht door hoge rietgroei of hekkelafval						Nee		Opnemen met provincie	Provincie
Ryptsjerk	N361 - N355	Gevaarlijke oversteekplaats, omdat het autoverkeer zich niet altijd aan de snelheid houdt en regelmatig door rood licht rijdt.					Instelling VRI aanpassen	Nee		Opnemen met provincie	Provincie
Tytsjerk	Buorren	Negeren maximumsnelheid. Bij passeerpunten met paaltjes is het dan lastig inschatten hoe hard voertuigen van de andere kant komen rijden. Dit levert regelmatig gevaarlijke situaties op.						Ja	Aandachtspunt	Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving.	Gemeente
Tytsjerk	Zomerweg tussen Tytsjerk en Hurdegaryp	Ontbreekt een fietspad en wandelpad langs de Zomerweg. Gevaarlijke situaties voor fietsers en wandelaars i.c.m. met veel autoverkeer en zwaar verkeer. Ook wordt er te hard gereden.					Fietspad en voetpad aanleggen	Ja	Met voorrang	Versterken 60-zone op enkele delen	Gemeente
Hurdegaryp	N355 - Rijksstraatweg	De 2 banen voor de rotonde worden regelmatig niet goed gebruikt. Men snijdt dan dus de ander af.						Ja	Aandachtspunt	Opnemen met provincie	Provincie
Hurdegaryp	Westeromwei - Rijksstraatweg	Het is voor niemand hier duidelijk wat de voorrangsregels zijn. Is dit een gelijkwaardige splitsing? De wegen lopen scheef op elkaar. Er is geen wegbelijning dus de weg is lastig te volgen. Fietsers moeten eigenlijk voorsorteren op de tegenliggende rijbaan om er tussendoor te komen, in combinatie met de bushalte hier is						Nee		Samen met dorpsbelang is al eens gekeken naar dit kruispunt. De situatie blijven monitoren en mogelijk met kleine aanpassingen de situatie verder verbeteren.	Gemeente

Kern	Locatie	Knelpunt/Wens	Veiligheid	Leefbaarheid	Bereikbaarheid	Duurzaamheid	Oplossingsrichting (optioneel)	Opgenomen in risicoanalyse?	Prioriteit risicoanalyse	Maatregel	Wegbeheerder
		het chaos (met name bij de start- en eindtijd van scholen/spits)									
Hurdegaryp	Swagermanstraat bij CBS de Winde en OBS Hurdegaryp	Onveilig bij school. Kinderen die uit school komen lopen hebben geen stoep, auto's rijden er langs						Nee		Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving.	Gemeente
Hurdegaryp	Easteromwei	Geen voorzieningen voor fietsers bij 50km per uur. Er wordt te hard gereden door auto's. Snelheidsbeperkende maatregelen werken niet voldoende.					Flitspaal, zebrapad t.h.v. Tjalling Koopmanscollege, fietsvoorzieningen en maximumsnelheid verlagen naar 30 km/h.	Ja	Met voorrang	Aanpassen wegprofiel	Gemeente
Hurdegaryp	Easteromwei - Burgemeester Drijberweg	Gelijkwaardige kruising met 50km/u? Voor een kruising heb je slecht zicht. Hoge drempel bij kruising, auto's rijden om deze drempel heen en fietsers en voetgangers moeten daarvoor wijken.						Ja	Met voorrang	Aanpassen wegprofiel	Gemeente
Hurdegaryp	Zomerweg tussen Hurdegaryp en Burgum	Fietspad is zeer slecht onderhouden en geen verlichting. Niet veilig voor schoolgaande kinderen. Ter hoogte van de Langelaan zien auto's fietsers over het hoofd.						Ja	Met voorrang	Versterken 60-zone op enkele delen	Gemeente
Suwâld	De Warren	Slecht wegdek (fietspad). Veel opduwende boomwortels die het asfalt omhoog duwen. Hierdoor kan een snelle fietser niet fijn doorfietsen.						Nee		Meenemen in onderhoud	Gemeente
Suwâld	Symen Halbeswei en Rustenburgerweg	Omdat het in de buitengebieden ligt komt er ook veel landbouwverkeer en (melk) vrachtwagens langs. Tijdens het passeren moet je als fietser steevast de berm in. Ook veel schoolverkeer op deze weg.					Fietspad aanleggen naar Leeuwarden	Nee		Nadere uitwerking als onderdeel van fietssnelweg Leeuwarden - Drachten	Gemeente
Suwâld	Noorderend	Bermen tot een meter kapotgereden. Bijna alle bomen aangereden, geen vrijliggend fiets- of voetpad. Toeristische fietsers, te zwaar en breed agrarisch verkeer, schoolbusjes, vrachtverkeer, bestelbusjes DHL cs. op deze weg. Dit is bijna de enige route het dorp uit of in voor de dorpsbewoners. Veel geluidoverlast door zwaar verkeer dat over de klinkers rijdt.						Nee		Meenemen in onderhoud	Gemeente
Garyp	Westerein t.h.v. Lytse Buorren	De overmaatse bloembakken zorgen ervoor dat auto's elkaar nauwelijks kunnen passeren. En als je groter verkeer zoals vrachtwagens en trekkers tegenkomt kan je helemaal niet passeren en moet je achteruit rijden om de ander voorbij te laten gaan. Je hebt pas zicht op de kruising als het al te laat is						Ja	Aandachtspunt	Geen maatregelen	Gemeente
Sumar	Heerenweg	dit is een 60 km weg, maar hier wordt altijd veel harder gereden. ook door vrachtwagens e.d. Er wonen veel kinderen aan deze weg, die ook op de fiets naar school gaan, maar dat is op deze manier niet veilig. Het wordt ook niet duidelijk aangegeven dat dit een 60km weg betreft.					Markeringen op de weg zou de maximumsnelheid duidelijker maken, of fietsstroken langs beide zijden.	Nee		Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving.	Gemeente

Kern	Locatie	Knelpunt/Wens	Veiligheid	Leefbaarheid	Bereikbaarheid	Duurzaamheid	Oplossingsrichting (optioneel)	Opgenomen in risicoanalyse?	Prioriteit risicoanalyse	Maatregel	Wegbeheerder
Eastermar	Sumarderwei - Teije Tolstraat	Fietsoversteek in een bocht. Max.snelheid is hier 80 km/h. In combinatie met het verminderde uitzicht door de positie in de bocht (slecht zicht op naderend verkeer) is hier sprake van een verkeersonveilige situatie					Snelheid verlagen naar 60 km/h en beter zichtbaar maken van oversteekplek	Ja	Met voorrang	Sumarderwei afwaarderen naar 60km	Gemeente
Eastermar	Skûlenboargerwei	Veel automobilisten rijden hier te snel. Als fietser is dit een gevaarlijke weg. Slecht asfalt door plaatselijke wortelopdruk.						Ja	Met voorrang	Versterken 60-zone	Gemeente
Noardburgum	Zevenhuisterweg bij Basisskoale De Klimstien	Weinig parkeerplaatsen en er wordt te hard gereden.					Meer verkeersborden en / of belijning	Ja	Met voorrang	Snelheidsremmers toevoegen	Gemeente
Noardburgum	Dokter Ypeijlaan	Hier komen dagelijks veel scholieren langs (basisschool/middelbare school) en ook ouderen, toeristen etc. Maar de wegversmallingen/heuvels i.c.m. het vele verkeer zorgt voor onveilige situatie. Straatverlichting ontbreekt ook.					Fietspad aanleggen en verlichting aanbrengen	Nee		Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving.	Gemeente
Noardburgum	Klaas Piersreed - Zomerweg	Gevaarlijk oversteken, druk te snel rijdend verkeer, zowel op fiets, auto of lopend. Tevens is het uitzicht vanuit deze straat op de weg niet goed haalbaar.						Ja	Met voorrang	Versterken 60-zone	Gemeente
Noardburgum	Oude Commissieweg - Zomerweg	Inrichting 60km weg; dit is het enige stuk Zomerweg (tot Kloosterlaan) waar geen ruimte is (aangegeven) voor de fiets. Te hoge snelheid op de Zomerweg door auto's vanuit Burgum.					Graag uniform beeld: doortrekken fietsstrook zoals ook op Zomerweg in westelijke richting.	Ja	Met voorrang	Versterken 60-zone	Gemeente
Burgum	Oude Commissieweg - Burg. Bothenius Lohmanlaan	Veel kinderen uit school en auto's die snel door de bocht rijden. Als je richting het zuiden fietst is het verkeer van links slecht te zien. Door de hoge drempels wordt het afslaand gemotoriseerd verkeer goed vertraagd, alleen achterop komend, doorgaand verkeer houdt daar niet altijd rekening mee.					Fietsers voorrang geven op de rotonde (net zoals in de rest van Nederland)	Nee		Voornemen om fietsverkeer voorrang te geven op rotondes binnen de bebouwde kom (uniformiteit met omliggende gemeenten nodig)	Gemeente
Burgum	H.W.K. Ridder Huysen van Katendijkeweg - Ds. J. Koolplein	Veel bijna ongelukken; autorijders geven geen voorrang, rijden (veel) te hard, kennen de verkeersregels niet.						Nee		Situatie is net gerealiseerd. Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving.	Gemeente
Burgum	Hillamaweg - H.W.K. Ridder Huysen van Katendijkeweg - Jonkheer Hobbe Baerdts van Sminiaplein	Voorrangregels zijn onduidelijk en er is veel verwarring en onveilige situaties. Momenteel zijn ze hier nog aan het bouwen. Er is slecht zicht als je met de auto afslaat naar de Hillemaaweg.					Zebrapad aanleggen	Nee		Situatie is net gerealiseerd. Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving.	Gemeente
Burgum	Schoolstraat - Tjalling H. Haismastraat	Voetgangers kunnen moeilijk oversteken doordat autoverkeer te snel rijdt. Ook onoverzichtelijk door bomen die het zicht belemmeren.						Ja	Met voorrang	Aanpassen wegprofiel Tjalling H. Haismastraat	Gemeente
Burgum	Dokter B. Hornstrasingel en	Slechte verkeersdoorstroming bij de scholen bij slecht weer. Ook op de weg staande ouders					Minder kinderen met de auto naar school of meer parkeergelegenheid	Ja	Met voorrang	Aanpassingen wegprofiel voor verkeersveiligheid. Verder	Gemeente

Kern	Locatie	Knelpunt/Wens	Veiligheid	Leefbaarheid	Bereikbaarheid	Duurzaamheid	Oplossingsrichting (optioneel)	Opgenomen in risicoanalyse?	Prioriteit risicoanalyse	Maatregel	Wegbeheerder
	H.W. van Glinstrastraat bij scholen	met de fiets om de kinderen op te halen. Situatie blijft onveilig ondanks verkeersbrigadiers en het zebrapad.								inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving.	
Burgum	Mr. W.M. Oppedijk van Veenweg	Hier wordt te hard gereden.					Wegversmalling	Ja	Met voorrang	Aanpassen wegprofiel en verlagen maximum snelheid	Gemeente
Burgum	Roggemounewei - Kwekersstrjitte - Mr. W.M. Oppedijk van Veenweg	Gevaarlijke oversteek voor mensen met rollator en/of slecht ter been. Oversteek wordt door veel van hen gebruikt op weg naar Peldershus, Apotheek en bushalte. Verkeer afkomstig uit de bocht is niet goed in te schatten.					Zebrapad of middengeleider	Ja	Met voorrang	Aanpassen wegprofiel en verlagen maximum snelheid	Gemeente
Burgum	Raadhuisweg - Lageweg	Slechte oversteek, onveilig, onlogisch, onduidelijk, vooral voor fietsers/voetgangers. Rotonde is te klein.						Ja	Met voorrang	Aanpassen wegprofiel Raadhuisweg en verlagen maximum snelheid	Gemeente
Burgum	H.W.K. Ridder Huysen van Katendijkeweg - Raadhuisweg - Prins Bernhardstraat	Fietsers kunnen niet noordelijk langs de weg en moeten 3 keer oversteken om van oost naar west te komen					Fietspad aanleggen aan noordzijde Raadhuisweg (bij gemeentehuis). Fiets in de voorrang zetten.	Ja	Met voorrang	Maatregelen deels uitgevoerd. Verdere optimalisatie van de inrichting en fietsers voorrang geven op rotondes na overeenstemming buurgemeenten	Gemeente
Burgum	Gaestmabuorren t.h.v. Sintrale As (direct ten westen hiervan)	Bezoekers van het Willepark zijn slecht zichtbaar; onveilige oversteek voor de voetgangers. Automobilisten kunnen erg schrikken van 'opduikende' wandelaars of fietsers die uit het park komen.						Nee		Route afwaarderen naar 30 km/h	Gemeente

## Belangengroepen

Kern	Locatie	Knelpunt/Wens	Veiligheid	Leefbaarheid	Bereikbaarheid	Duurzaamheid	Oplossingsrichting (optioneel)	Opgenomen in risicoanalyse?	Prioriteit risicoanalyse	Maatregelen mobiliteitsvisie	Wegbeheerder
Bartlehiem	Bartlehiem	Tekort aan parkeerplaatsen en te hard rijden.						Nee		Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving. Kijken naar mogelijkheden voor extra parkeercapaciteit.	Gemeente
Wyns	Wyns	Veel geluidsoverlast bij de overgang van asfalt op klinkers. Er wordt veel te hard gereden en ontbreken normale buslijn bij de St. Vituskerk						Nee		Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving.	
Gytsjerk	Canterlandseweg	Er wordt te hard gereden.						Ja	Voorrang	Versterken 30 km zone	Gemeente
Kûkherne	Kûkhernewei	Er wordt te hard gereden.						Ja	Aandachtspunt	Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving.	Gemeente
Noardburgum	Stateheide	De Stateheide is een zeer smalle weg, waar passeren van twee auto's onmogelijk is. Ook het passeren van fiets-auto is lastig/zeer krap. De berm is smal en slecht, waardoor uitwijken in de berm voor zowel auto als fiets eigenlijk geen optie is. Passeren kan alleen als er gebruik gemaakt wordt van de particuliere opritten/terreinen om uit te wijken.					Drempels of inrichten als 30 km gebied	Nee		Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving.	Gemeente



Kern	Locatie	Knelpunt/Wens	Veiligheid	Leefbaarheid	Bereikbaarheid	Duurzaamheid	Oplossingsrichting (optioneel)	Opgenomen in risicoanalyse?	Prioriteit risicoanalyse	Maatregelen mobiliteitsvisie	Wegbeheerder
Noardburgum	Statenheide - Zomerweg	Tevens wordt er stevig doorgereden, terwijl de huizen (met kleine kinderen) dicht op de weg staan. Het verkeer op de Zomerweg rijdt over het algemeen hard. De 'uitrit' vanaf de Stateheide is niet overzichtelijk.					Een gekleurd plateau, met cirkel, waarbij verkeer van rechts voorrang krijgt	Ja	Met voorrang	Versterken 60-zone Zomerweg	Gemeente
Noardburgum	Dokter Ypeijlaan	Erg gevaarlijke situatie, komt veel autoverkeer langs en ook veel scholieren. De drempels en smalle weg zorgen voor onveilige situatie voor fietsers, niet alleen scholieren.					Een ideale situatie zou een fietspad zijn aan de Dokter Ypeijlaan	Nee		Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving.	Gemeente
Noardburgum	Zomerweg - Bossingel	Gevaarlijke oversteek met zeer slecht zicht (vooral als de bomen in het blad zitten) als je vanaf het fietspad richting de Bossingel gaat. Auto's rijden hier hard.						Nee		Opnemen met groenbeheer en verder inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving.	Gemeente
Burgum	Kloosterlaan	Onveilige situatie, de opstaande rand t.h.v. de manege voor fietsers. Wanneer je de opstaande rand met je trapper raakt val je op de weg waar de auto's erg hard rijden.						Ja	Met voorrang	Afwaarderen naar 30km	Gemeente
Burgum	H.W. van Glinstrastraat	Verkeersdrukte bij de scholen						Nee		Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving.	Gemeente
Burgum	Raadhuisweg t.h.v. rotonde	Je moet hier twee keer oversteken als je richting Feanwâlden gaat.						Ja	Met voorrang	Aanpassingen hebben reeds plaatsgevonden. Aan de noordzijde ontbreekt de ruimte voor een vrijliggende fietsvoorziening.	Gemeente
Burgum	Mr. W.M. Oppedijk van Veenweg - Kwekersstrjitte	Hier wordt je als fietser regelmatig afgesneden door auto's die van oost naar west rijden.						Ja	Met voorrang	Uitwerken als onderdeel van aangepaste weginrichting oostelijke ring	Gemeente



*Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland*

Snipperlingsdijk 4  
7417 BJ Deventer  
Nederland

Postbus 161  
7400 AD Deventer  
Nederland

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

BTW NL 0072 11 879 B01  
KVK 3801 7479  
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32