

# Gemeentelijk Mobiliteitsprogramma Tytsjerksteradiel

## Reactienota op zienswijzen

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

gemeente tytsjerksteradiel

**Inhoudsopgave**

1. Inleiding ..... 2

Aanleiding voor het Gemeentelijke Mobiliteitsprogramma ..... 2

Inspraakprocedure, reikwijdte en detailniveau beantwoording ..... 2

2. Aanpassingen Mobiliteitsvisie ..... 3

3. Beantwoording zienswijzen ..... 4

Kenmerk: 014239.20240515.R1.01

Datum: 15 mei 2024

## 1. Inleiding

Deze Reactienota gaat in op de zienswijzen die zijn ingediend op het Ontwerp Gemeentelijk Mobiliteitsprogramma Tytsjerksteradiel. Het Ontwerp Gemeentelijk Mobiliteitsprogramma heeft tussen  7 maart en 18 april 2024 ter inzage gelegen. In die periode zijn 9 zienswijzen binnen binnengekomen.

### Aanleiding voor het Gemeentelijke 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.

### Inspraakprocedure, reikwijdte en detailniveau beantwoording

Inspraakprocedure

De inspraakprocedure van het Ontwerp Gemeentelijk Mobiliteitsprogramma is aangekondigd via nieuwsberichten op de website van de gemeente en doormiddel van vermelding in de gemeentelijke pagina in de Actief. Met het oog op privacyoverwegingen zijn de zienswijzen niet voorzien van NAW-gegevens, maar zijn deze geanonimiseerd.

Reikwijdte en detailniveau reactienota

Deze reactienota betreft een samenvatting, rubricering en samenvoeging van zienswijzen. Indieners zullen dus – in de meeste gevallen – niet de letterlijke ingediende zienswijze kunnen teruglezen. In sommige gevallen zijn opmerkingen van indieners te gedetailleerd voor het abstractieniveau van het Gemeentelijk Mobiliteitsprogramma en zijn deze niet volledig opgenomen in de reactienota.

Leeswijzer

In deze reactienota zijn de zienswijzen in willekeurige volgorde onder elkaar gezet. Sommige zienswijzen sluiten op elkaar aan en zijn daarom als één zienswijze behandeld. De reacties zijn opgenomen in tabellen, waarbij in de eerste kolom een volgnummer is aangegeven. In de tweede kolom wordt de locatie en het onderwerp benoemd. Vervolgens is het thema benoemd en is in de vierde kolom is een korte samenvatting opgenomen van de ingediende reactie en in de vijfde kolom vindt u de reactie van de gemeente op de reactie. In de laatste kolom is tenslotte aangegeven of en op welke wijze het Gemeentelijke Mobiliteitsprogramma is aangepast.

### Vervolg

Op basis van de reacties is het Gemeentelijk Mobiliteitsprogramma op onderdelen aangepast. De reactienota wordt door het college vastgesteld en aan de gemeenteraad toegezonden ten behoeve van de raadsbehandeling van het Gemeentelijk Mobiliteitsprogramma.

## 2. Aanpassingen Mobiliteitsvisie

Tekstuele/beeldende aanpassingen:
- Paragraaf 2.3: Huidige initiatieven over deelvervoer toegevoegd (o.a. deelauto Garyp en BurgumMobyl).
- Paragraaf 5.2: Aanpassing van maatregel F5. Op de locatie Zomerweg werd de inrichting als fietsstraat voorgesteld. Nu is de maatregel als nadere uitwerking opgenomen zodat samen met de omgeving de maatregel kan worden uitgewerkt waarbij nog geen specifieke keuze gemaakt is in de oplossingsrichting.
- Paragraaf 5.10: Toevoeging mogelijkheid om gebruik te maken van het participatiepunt van Veilig Verkeer Nederland voor inwoners.
- Paragraaf 5.12: Toevoeging paragraaf over monitoring en evaluatie.

Overige aanpassingen:
- Foto op de voorzijde is aangepast
- Kostenindicaties zijn opgenomen bij het overzicht van de maatregelen
- Kleine tekstuele optimalisaties

Niet alle zienswijzen hebben tot een concrete wijziging in het Mobiliteitsprogramma geleid. Uit het participatieproces is een groot aantal wensen en knelpunten naar voren gekomen. We kunnen alles niet in één keer oplossen. Daarbij is ook niet alles op te lossen met infrastructurele maatregelen voor specifieke locaties en heeft een groot deel van de knelpunten betrekking op het gedrag van de medeweggebruikers. In het Mobiliteitsprogramma is een stroomschema opgenomen op bladzijde 52 met een toelichting op de prioritering van de maatregelen. Daarbij is aangegeven dat daar waar geen concrete maatregelen voor zijn opgenomen wordt ingezet op handhaving & gedragsbeïnvloeding en kan in overleg met dorpsbelangen of wijkverenigingen gekeken worden of de situatie met kleine maatregelen kan worden verbeterd. Hiervoor is een werkbudget gereserveerd.

### 3. Beantwoording zienswijzen

Hieronder volgt de beantwoording van de zienswijzen. De belangrijkste punten uit de zienswijzen zijn daarbij samengevat en samengevoegd wanneer het vergelijkbare zienswijzen zijn. Het Gemeentelijk Mobiliteitsprogramma wordt daarbij afgekort als 'GMP' in de tabel hierna.

| Nr. | Onderwerp/locatie | Categorie. | Samenvatting zienswijze | Antwoord | Aanpassing van het GMP? |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Zomerweg van Hurdegaryp naar Huis ter `Heide | Verkeersveiligheid | Indiener mist de locatie Zomerweg als locatie waar te hard wordt gereden. | In het zijn in hoofdstuk 2 de locaties samengevat waar inwoners ervaren dat er te hard wordt gereden. Hierin is de Zomerweg niet genoemd als hotspot en daarom niet opgenomen in de samenvatting van de resultaten. | Geen aanpassing van het GMP |
| 1 | Eenheid in verkeersdrempels | Verkeersveiligheid / inrichting van wegen | Indiener wenst meer eenheid in verkeerdrempels in de gemeente. | Binnen de gemeente is er het streven naar eenheid en uitvoering conform richtlijnen CROW. Soms is echter maatwerk nodig bij maatregelen. | Geen aanpassing van het GMP |
| 1 | Passende inrichting van wegen | Verkeersveiligheid / inrichting van wegen | Indiener vindt dat de inrichting van 60 km/u en 30 km/u wegen moeten aangepast, behorend bij de maximum snelheid. Vaak wordt er harder gereden. | Niet overal in de gemeente is de inrichting van wegen al optimaal. Voor een aantal wegvakken zijn in voorliggend GMP al maatregelen voorgesteld om de inrichting te optimaliseren. Wanneer grootschalig onderhoud nodig, wordt ook de inrichting tegen het licht gehouden en wordt gekeken of een aangepaste inrichting wenselijk en mogelijk is. | Geen aanpassing van het GMP |
| 1 | Toepassen maximum snelheden op fietspaden | Verkeersveiligheid | Indiener wenst het toepassen van maximum snelheden op fietspaden. Ook de breedte van fietspaden is een probleem. | Een maximum snelheid op fietspaden is lastig te handhaven. Samen met de politie zetten we de komende periode met name in op handhaving van maximum snelheden van (opgevoerde) elektrische fietsen. De wens om minimale fietspadbreedtes toe te passen is reeds opgenomen in het GMP. | Geen aanpassing van het GMP |
| 2 | Huidig deelvervoer in de gemeente | Deelvervoer | Indiener mist informatie over de huidige deelauto's binnen de gemeente | De bestaande initiatieven zijn nog niet benoemd het in het GMP. | Het GMP wordt hierop aangepast |
| 2 | CO2 uitstoot fossiele voertuigen | Duurzaamheid | Indiener leest niet direct iets terug over de CO2 uitstoot van fossiele opties, er is volgens indiener een stijgende lijn te zien. | In het GMP wordt ingezet op het stimuleren van schone en gezonde vervoerswijzen (lopen, fiets en OV). De verschoning van het (fossiele) wagenpark is een technologische ontwikkeling waar we als gemeente niet direct invloed op hebben. | Geen aanpassing van het GMP |
| 2 | Verkeerssituatie rond basisscholen | Verkeersveiligheid | Indiener ziet veel overlast van geparkeerde auto's bij scholen. Ouders moeten het juiste voorbeeld geven en mogelijk kunnen extra Kiss | Rondom de scholen willen we met name inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving. Dit is ook als concrete maatregel opgenomen in het GMP. | Het GMP is hierop aangepast |

| Nr. | Onderwerp/locatie | Categorie. | Samenvatting zienswijze | Antwoord | Aanpassing van het GMP? |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | and ride stroken gerealiseerd worden. | | |
| 2 | Gezonde leefomgeving in hele gemeente | Gezonde leefomgeving | Indiener ziet graag meer details terug over een 'gezonde leefomgeving', en ziet graag de link terug in het programma met bewegen en gezondheid. Dat dit alleen behaald wordt door de fiets of wandelen: zaken als overgewicht, luchtvervuiling, etc. kunnen hier allemaal vermeld worden. | In hoofdstuk 4 bij de visievorming is deze koppeling reeds gelegd. | Geen aanpassing van het GMP |
| 2 | Monitoring van de uitvoerging en effecten in de gehele gemeente | Monitoring | Over monitoring: worden de doelen uit dit programma ook gemonitord? Bijv. per jaar? En zo ja, hoe wordt dit gedaan en door wie? | Na vijf jaar wordt het GMP geëvalueerd. Vervolgens kan het beleid dan worden bijgesteld evenals de benodigde maatregelen. | Deze aanvulling is in het GMP opgenomen in hoofdstuk 5. |
| 3 | Participatiepunt Veilig Verkeer Nederland | Verkeersveiligheid | Indiener is blij met de permanente verkeerseducatie maar mist de mogelijkheid om burgers via het participatiepunt van Veilig Verkeer Nederland aan de slag te laten gaan met gedragsverandering via buurtacties. | Deze toevoeging wordt opgenomen in het GMP. | Dit aspect is toegevoegd in het GMP. |
| 4 | Situatie rond Singelland Burgum | Verkeersveiligheid | In- en uitstappen voor leerlingen die gebracht worden naar school is een onveilige situatie. Een ‘kiss and ride’ (in het VO kun je beter ‘drop and go’) strook is erg wenselijk, | In beginsel is het juist wenselijk dat kinderen zo weinig mogelijk met de auto worden gebracht. Door halen en brengen met de auto juist te faciliteren wordt het mogelijk aantrekkelijker om leerlingen met de auto naar school te brengen. We willen juist inzetten op een ander gedrag van ouders en leerlingen en samen met de scholengemeenschap kijken naar de uitwerking hiervan. | Geen aanpassing van het GMP |
| 5 | Afwaardering oostelijke ring Burgum | Verkeersveiligheid | Indiener geen toegevoegde waarde van het afwaarderen van 50 km/u naar 30 km/u, het zou de weg niet veiliger maken | Deze maatregelen worden nader uitgewerkt met de omgeving. Deze reactie wordt daar ook bij betrokken. | Geen aanpassing van het GMP |
| 6 | Voorrang fietsers op rotondes | Fietsverkeer | Als het verkeerstechnisch mogelijk is, moet aan fietsers voorrang wordt | Dit is reeds opgenomen als uitwerkingsmaatregel. | Geen aanpassing van het GMP |

| Nr. | Onderwerp/locatie | Categorie. | Samenvatting zienswijze | Antwoord | Aanpassing van het GMP? |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | verleend op de rotondes binnen de bebouwde kom. | | |
| 6 | Minimale breedte fietspaden gehele gemeente | Verkeersveiligheid, weginrichting | Indiener ziet graag voor de veiligheid dat fietspaden een minimale breedte krijgen. | Het is een wens om naar de toekomst toe fietspaden voldoende breed te maken. Dit is reeds opgenomen in het GMP. Dit in combinatie met beheer en onderhoud. | Geen aanpassing van het GMP |
| 6-1 | Belang van onderhoud | Verkeersveiligheid/onderhoud | Het is belangrijk trottoirs`en fietspaden goed te onderhouden om ongevallen te voorkomen. | Onderhoud is belangrijk en hiervoor wordt een apart traject voor kwaliteitsbeheer van de infrastructuur doorlopen. | Geen aanpassing van het GMP |
| 6-1 | Belang van gedragsbeïnvloeding en handhaving | Gedragsbeïnvloeding en handhaving | Indiener geeft aan dat het belangrijk is bij handhaving met name in te zetten op Snelheid, foutgeparkeerde auto's | Handhaving is reeds als belangrijk onderdeel opgenomen in het GMP. | Geen aanpassing van het GMP |
| 7 | Verlagen maximum snelheden in woongebieden | Verkeersveiligheid | Indiener heeft de wens om de maximum snelheid in woongebieden te verlagen naar 15 km/u in plaats van 30 km/u | Het GMP is er op gericht om de verkeersveiligheid verder te vergroten met concrete maatregelen voor de locaties met de hoogste risico's. Daar ligt op dit moment de prioriteit. Het invoeren van 15 km/u in alle woongebieden binnen de gemeente maakt hier geen onderdeel van uit. | Geen aanpassing van het GMP |
| 7 | Verlagen maximum snelheden binnen de bebouwde kom | Verkeersveiligheid | Indiener heeft de wens om overal binnen de bebouwde kom een maximum snelheid van 30 km/u toe te passen. | Op bijna alle wegen binnen de bebouwde kom zijn reeds afgewaardeerd en geldt een maximum snelheid van 30 km/u. Voor een aantal wegen ligt er nog een uitwerkingsopgave. Alléén als het veilig kan, wordt een maximum snelheid van 50 km/u gehandhaafd op de gebiedsontsluitingswegen. | Geen aanpassing van het GMP |
| 7 | Extra maatregelen stimuleren fietsverkeer<br>Hele gemeente | Duurzaamheid / Fietsverkeer | Indiener geeft aan dat mogelijk extra maatregelen nodig zijn om het fietsverkeer te stimuleren. Dit bijvoorbeeld door het beperken van parkeermogelijkheden of verhogen van parkeertarieven. Maar ook het inrichten van een autoluw centrum in Burgum. | In het GMP zijn maatregelen opgenomen om het fietsgebruik te stimuleren. Mocht dit op lange termijn onvoldoende blijken kunnen mogelijk aanvullende maatregelen worden overwogen. Vooralsnog is hier niet in voorzien. | Geen aanpassing van het GMP |
| 7 | Inrichtingseisen F-wegennet<br>Hele gemeente | Fietsverkeer | Indiener ziet graag dat Inrichtingscriteria benoemd worden bij het F-wegennet. | Dit is onderdeel van een nadere uitwerking waarbij niet alle informatie opgenomen kan worden in het GMP. | Geen aanpassing van het GMP. |

| Nr. | Onderwerp/locatie | Categorie. | Samenvatting zienswijze | Antwoord | Aanpassing van het GMP? |
|---|---|---|---|---|---|
| 7 | Stimuleren ketenmobiliteit met concrete maatregelen | OV Ketenmobiliteit | Indiener geeft aan dat het OV veel potentie heeft als onderdeel van de ketenmobiliteit, maar dan moet vooral 'de first en last mile' wel goed worden gefaciliteerd. Zoals beschikbaarheid van deelfietsen, stalling van fietsen bij bushaltes. Dat betekent o.a. met goed aangelegde en onderhouden aanrijroutes, overkapping, fietsparkeren en aanbind mogelijkheid. Bij verschillende bushaltes in de gemeente is geen fietsvoorziening of schuilhokje aanwezig (o.a IJpeijsingel N361 bij Ryptsjerk). | Binnen de gemeente en ook in regionaal verband zien we ook kansen om de ketenmobiliteit verder te versterken. Dit is in het GMP ook reeds genoemd. De maatregelen dienen echter nog nader te worden uitgewerkt. | Geen aanpassing van het GMP |
| 7 | Trias Mobilica | Duurzaamheid | Indiener geeft aan dat er in de plannen veel goede en ambitieuze doelstellingen staan., juist ook op het gebied van klimaat en uitstoot. Om dit te realiseren zal echt alles uit de kast moeten worden gehaald. De Trias Mobilica geeft daarin een duidelijke prioriteitsvolgorde aan. | In de het GMP wordt sterk ingezet op duurzaamheid. Na vijf jaar wordt geëvalueerd of de maatregelen voldoende effect hebben. Als het nodig is wordt het beleid daarna bijgesteld en kunnen ook eventuele aanvullende maatregelen worden opgenomen. | Geen aanpassing van het GMP. |
| 7 | Verkeersveiligheid rond Basisscholen | Verkeersveiligheid | Indiener wil graag de veiligheid rondom scholen verder verbeteren.. | Verkeersveiligheid rondom de schoolomgevingen is belangrijk. Dit is een combinatie van inrichting, gedrag en handhaving. We hebben in het aangepaste GMP een budget opgenomen om de verkeersveiligheid in schoolomgevingen verder te verbeteren. Dit budget is bedoeld voor kleine infrastructurele maatregelen en maatregelen om het gedrag te beïnvloeden. De uitwerking van de maatregelen doen we samen met de scholen. | Er is een budget opgenomen om de komende periode verbetermaatregelen in schoolomgevingen te kunnen uitvoeren als extra maatregel. Hierop is het GMP aangepast. |
| 7 | Prioriteit voetpaden Hele gemeente | Verkeersveiligheid Stimuleren lopen Toegankelijkheid | Indiener geeft aan dat voetpaden moeten meer prioriteit moeten krijgen het GMP. Ook moet er meer | In het traject voor het kwaliteitsbeheer van infrastructuur wordt het kwaliteitsniveau van onder andere voetpaden nader vastgelegd. Daarnaast wordt bij onderhoud en herinrichtingen goed gekeken naar | Geen aanpassing van het GMP |

| Nr. | Onderwerp/locatie | Categorie. | Samenvatting zienswijze | Antwoord | Aanpassing van het GMP? |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | oog zijn voor de kwaliteit van de voetpaden. | de huidige inrichting en vindt er overleg plaats met belangenorganisaties om de inrichting te optimaliseren. Dit is reeds opgenomen in het GMP. | |
| 8 | Weginrichting Symen Halbeswei | Verkeersveilighied/ weginrichting | Indienen heeft vernomen dat de Symen Halbeswei mogelijk wordt ingericht als fietsstraat/fietssnelweg en kan zich niet vinden in een dergelijke weginrichting. | Het tracé en de weginrichting van een snelle fietsverbinding tussen Burgum en Leeuwarden moet nog verder worden uitgewerkt. Daarbij staat de inrichting ook nog niet vast. Bij de uitwerking worden ook de omwonenden betrokken. | Geen aanpassing van het GMP |
| 9 | Oversteekplaats voor Koeien Wyns | Overig | Indiener heeft een initiatief om een mogelijke koeienoversteekplaats te realiseren tussen Wyns en Bartlehiem. Indienen wil hierover graag verder in gesprek met dorpsgenoten en de gemeente. | Vanuit de gemeente gaan we met de indiener in gesprek over dit initiatief. | Geen aanpassing van het GMP |
| 10 | Zomerweg tussen Tytsjerk en Hurdegaryp | Verkeersveilighied/ weginrichting | Indiener gaat in op de Zomerweg tussen Tytsjerk en Hurdegaryp. Indiener ziet graag een vrij liggend fietspad aan de noord- of zuidzijde en niet een inrichting als fietsstraat. | Op dit moment is nog niet geheel duidelijk op welke wijze de fietsverbinding tussen Hurdegaryp en Tytsjerk via de Zomerweg kan worden verbeterd. Samen met de omgeving wordt deze maatregel verder uitgewerkt. Daarbij liggen alle opties nog open. | Het GMP wordt hier op aangepast |
| 10 | Easter Omwei ter hoogte van het Maskelyn | Verkeersveilighied/ weginrichting | Een deel van de Easter Omwei wordt op korte termijn opnieuw ingericht. Indiener geeft aan dat het belangrijk is om bij de afwaardering naar 30 km/u de weg geloofwaardig in te richten voor deze lagere rijsnelheid. | Bij de uitwerking van de plannen wordt rekening gehouden met een geloofwaardige inrichting van 30 km/u wegen. | Geen aanpassing van het GMP |
| 10 | It Sud Hurdegaryp | Nieuwe fietsverbinding | Er is vanuit Hurdegaryp de wens om een fietsverbinding tussen It Sud en de Zomerweg (oostelijk langs de dorpstuin en de kanovijver) te realiseren. Het verzoek is om deze ontbrekende schakel op te nemen | Deze wens is bij de gemeente bekend en in dit wordt meegenomen bij de realisatie van de laatste fases van het uitbreidingsplan. | Geen aanpassing van het GMP |
| 10 | Stationsomgeving Hurdegaryp | Parkeerdruk | Indiener geeft aan dat de parkeerdruk rondom Station Hurdegaryp toeneemt door onder andere de komst van nieuwe | De komende jaren zal de parkeerdruk verder worden gemonitord in de stationsomgeving. | Geen aanpassing van het GMP |

| Nr. | Onderwerp/locatie | Categorie. | Samenvatting zienswijze | Antwoord | Aanpassing van het GMP? |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | appartementen. Volgens indiener is het belangrijk dat er voldoende parkeercapaciteit beschikbaar blijft voor de treinreizigers die bij het station willen parkeren. | | |
| 10 | Fietsverbinding Burgum – Leeuwarden | Fietsverbinding | In het gemeentelijke mobiliteitsprogramma geeft de gemeente aan dat er wordt gestreefd naar een kwalitatief hoogwaardig netwerk van doorfietsroutes (fietssnelwegen) in de regio. De gemeente voorziet een dergelijke verbinding tussen Burgum en Leeuwarden via Lytse Geast. Indiener is van mening dat deze route beter kan verlopen via Hurdegaryp en Tytsjerk | Uit een eerder onderzoek is de route via Lytse Geast als meeste geschikte optie naar voren gekomen voor een fietssnelweg. Op de verschillende routes naar Leeuwarden wordt echter gefietst en ook voor de overige routes kijken we naar de optimalisatie van de inrichting (bijvoorbeeld de Zomerweg tussen Tytsjerk en Hurdegaryp en de fietsverbinding door Woelwijk in Tytsjerk). | Geen aanpassing van het GMP |