Signed By: Haga, Anja <a.haga@dantumadiel.frl>
26/03/2025 13:09:47 CET
ID: 6d78af1a-313c-43f4-82bf-91e8c26d2146
Auth: Scribble

Signed By: Jonker, Margreet <m.jonker@dantumadiel.frl>
26/03/2025 13:44:36 CET
ID: 6d78af1a-313c-43f4-82bf-91e8c26d2146
Auth: Scribble



Gemeentelijk Mobiliteitsprogramma Dantumadiel

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

gemeente dantumadiel

Opdrachtgever	Gemeente Dantumadiel
Titel rapport	Gemeentelijk Mobiliteitsprogramma Dantumadiel
Kenmerk	013841.20240304R2.06
Datum publicatie	18 februari 2025
Projectleider Goudappel	Cor Koopmans
Projectteam Goudappel	Johan Munsterman, Anne Abbing, Ella Oldenziel en Cor Koopmans
Projectteam opdrachtgever	Michiel Dreijer
Status	Definitief

© Copyright Goudappel BV 18-2-25

Inhoudsopgave

1. Op weg naar een nieuw mobiliteitsprogramma **1**

1.1 Waarom een nieuw mobiliteitsprogramma 1

1.2 Hoe is het programma tot stand gekomen 1

1.3 Participatieproces 1

2. Waar staan we nu? **5**

2.1 Wat stond er in het vorige verkeersplan? 5

2.2 Verplaatsingen inwoners van Dantumadiel 6

2.3 Verkeersnetwerken 7

2.4 Verkeersveiligheid 17

2.5 Resultaten uit participatie 19

3. Wat komt er op ons af? **26**

3.1 Relatie met de Omgevingsvisie 26

3.2 Gewijzigde aanpak verkeersveiligheid 28

3.3 Ecologisch beleid 29

3.4 Landelijk mobiliteitsbeleid 32

3.5 Provinciaal verkeersbeleid 32

3.6 Regionaal mobiliteitsbeleid 34

3.7 Raadsakkoord 36

3.8 Recreatie en Toerisme 38

3.9 Mobiliteitstrends 39

3.10 Demografische trends en effecten mobiliteit 41

3.11 Autonome ontwikkelingen in Dantumadiel 42

4. Waar willen we naartoe? **44**

4.1 Visie op hoofdlijnen 44

4.2 Verkeersveiligheidsopgaven 45

4.3 Bereikbaarheidsopgaven 46

4.4 Leefbaarheidsopgaven 48

4.5 Duurzaamheidsopgaven 49

5. Hoe willen we dat bereiken **51**

5.1 Afwegingskader 51

5.2 Infrastructurele maatregelen verkeersveiligheid 53



5.3 Maatregelen fietsverkeer 57
5.4 Maatregelen openbaar vervoer 58
5.5 Maatregelen leefbaarheid 58
5.6 Maatregelen landbouwverkeer 59
5.7 Maatregelen duurzaamheid 59
5.8 Wandelen en toegankelijkheid 60
5.9 Educatie, handhaving en gedragsbeïnvloeding 61
5.10 Overige maatregelen 61
5.11 Lokaal maatwerk binnen wijken en dorpen 62
5.12 Aanpak van verkeersmeldingen 62
5.13 Totaaloverzicht van de maatregelen 62

Begrippenlijst

Bijlage A: Risicoanalyse Verkeersveiligheid

Bijlage B: Overzicht heatmaps enquêtes

Bijlage C: Knelpuntenlijst

Bijlage D: Stroomschema verkeersklachten





1. Op weg naar een nieuw mobiliteitsprogramma

1.1 Waarom een nieuw mobiliteitsprogramma

Het huidige Verkeersstructuurplan van Dantumadiel dateert uit 2012. Het beleidskader van dit verkeersstructuurplan is niet meer actueel en de maatregelen uit dit plan zijn grotendeels gerealiseerd. Zo was de komst van de Sintrale As één van de belangrijkste ontwikkelingen waar in het huidige plan rekening mee gehouden is. Inmiddels is de Sintrale As gerealiseerd en is ook het grootste deel van de aanvullende maatregelen getroffen aan het omliggende weggennet. Voor de gemeente Dantumadiel is het daarom noodzakelijk een nieuw mobiliteitsprogramma op te stellen. Dit mobiliteitsprogramma heeft een planhorizon van tien jaar.

Veranderende omgeving

Naast de lokale ontwikkelingen binnen de gemeente Dantumadiel, 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. Een nadere uitleg hierover is opgenomen in hoofdstuk 3. In het nieuwe mobiliteitsprogramma van Dantumadiel wordt geanticipeerd op de kansen en gevolgen die deze ontwikkelingen met zich meebrengen.

1.2 Hoe is het programma tot stand gekomen

Dit 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

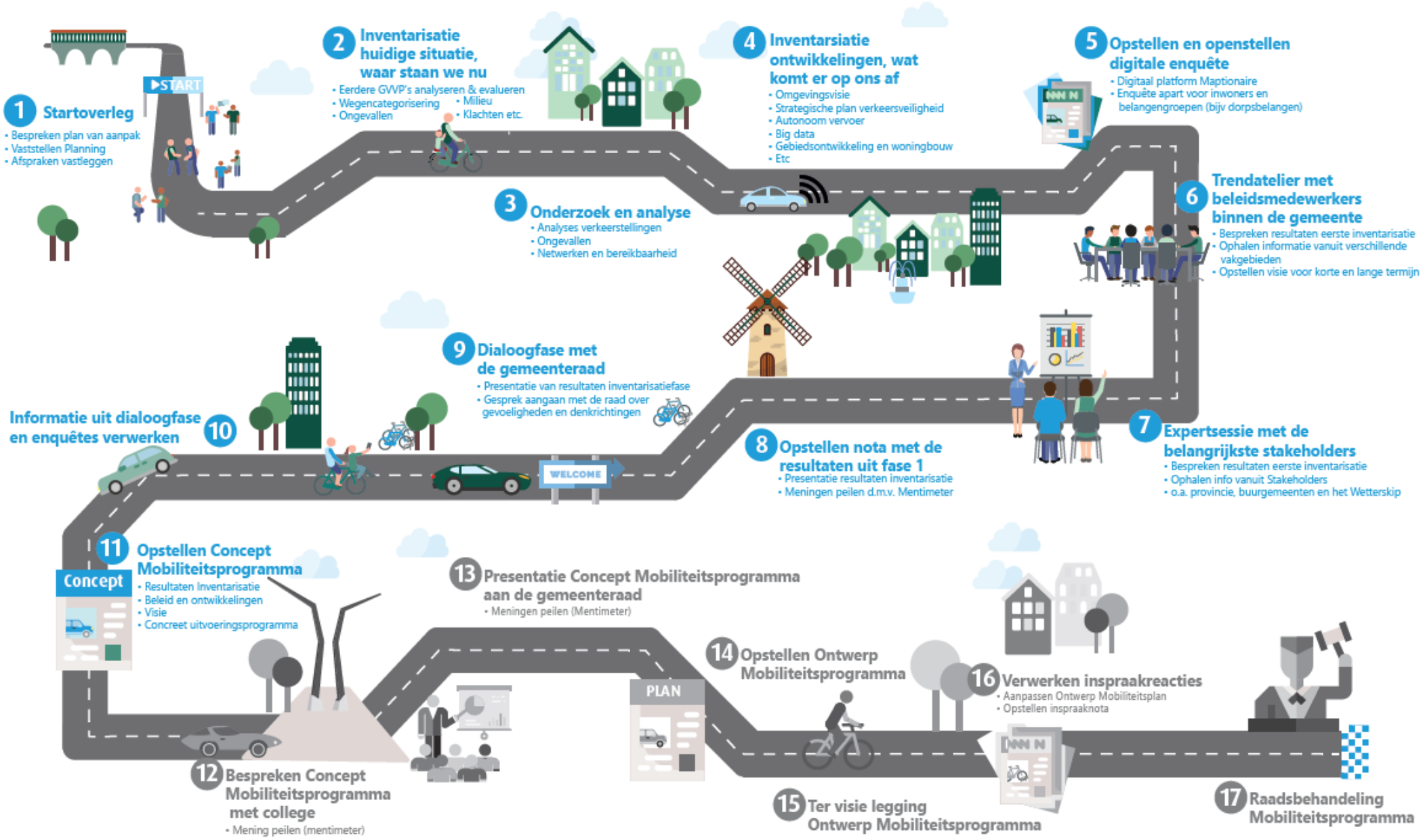
Tijdens het participatieproces hebben inwoners en belanghebbenden hun input gegeven voor deze mobiliteitsvisie. De belangrijkste onderdelen zijn hierna toegelicht.

Digitale enquête

Allereerst stond er van begin maart tot begin april 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 Dantumadiel ten aanzien van verkeer. Ook konden inwoners aangeven welke beoordeling en relevantie ze geven aan verschillende verkeerskundige thema's.



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 Dantumadiel als de gemeente Noardeast-Fryslân 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, Fietsersbond, Elkenien Grien en de 'Werkgroep Toegankelijkheid' die binnen de gemeente Dantumadiel en Noardeast Fryslân werkt aan de Lokale Inclusie Agenda.

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 18 april 2023 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 door middel van stellingen gepeild hoe de Gemeenteraad tegen bepaalde onderwerpen aankijkt en welke zaken belangrijk zijn voor de uitwerking van het mobiliteitsprogramma voor de gemeente Dantumadiel.





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 verkeersplan?

Het meest recente verkeers- en vervoersplan - De Nije Wei: verkeersstructuurplan Dantumadiel - dateert uit 2012. Zoals de titel al aangeeft ging het in dit plan met name over de komst van de Sintrale As en alle bijbehorende maatregelen binnen de gemeente Dantumadiel. Het grootste deel van de voorgestelde maatregelen is reeds uitgevoerd. Er is nog een aantal aspecten waarvoor nog geen definitieve keuzes zijn gemaakt of maatregelen zijn getroffen. Hierbij gaat het onder andere om de leefbaarheidsopgave rond De Westereen en de bijbehorende maatregelen. In het vorige beleidsplan was nog ingezet op de zuidwestelijke rondweg van De Westereen met een brug over de Swemmer inclusief de bijbehorende maatregelen aan de wegenstructuur in De Westereen.

Ook is er nog een aantal optimaliserende maatregelen die nog uitgevoerd moeten worden door de komst van de Sintrale As. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om de afwaardering van de Haadwei naar 60 km/h tussen Damwâld en De Falom.





2.2 Verplaatsingen inwoners van Dantumadiel

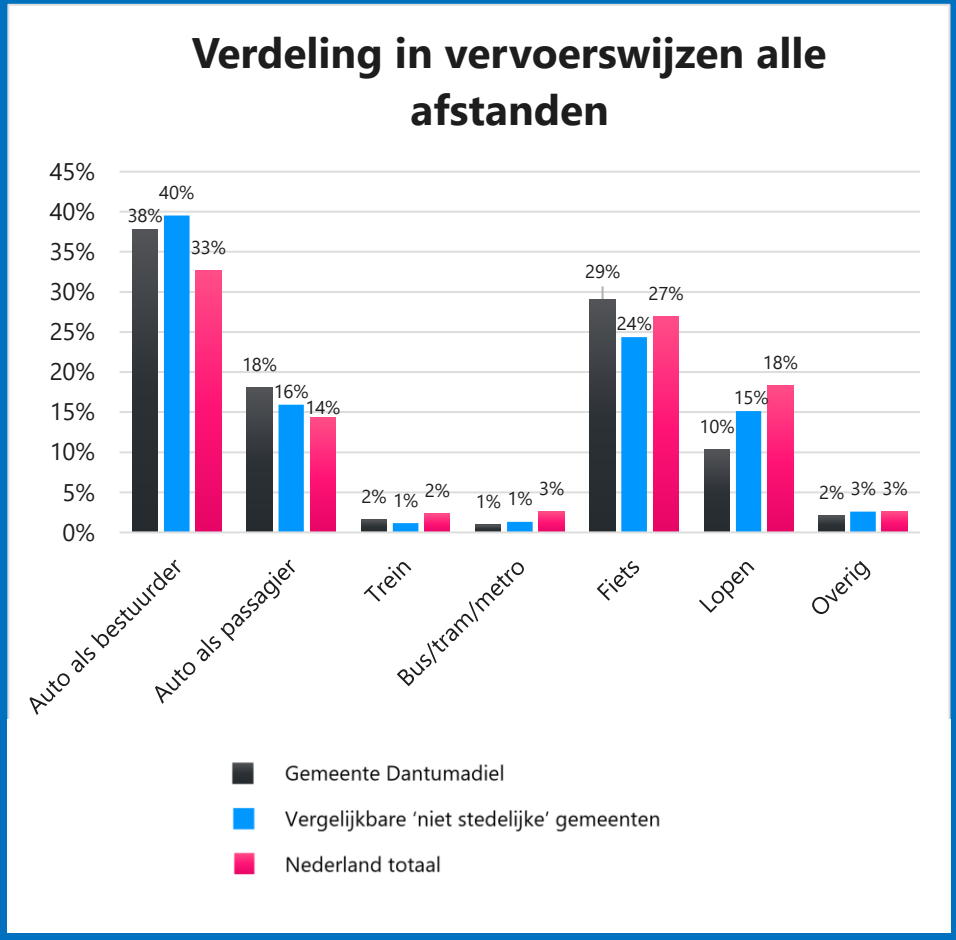
In het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OViN) rapporteren respondenten hun verplaatsingen. Op basis van deze data is bekend hoe inwoners van Dantumadiel zich verplaatsen in het dagelijks leven. De resultaten zijn hiernaast weergegeven. Daarbij is een vergelijking gemaakt met niet stedelijke gemeenten (Dantumadiel behoort hiertoe) en Nederland.
Hoe langer de afstand, des te hoger het autogebruik en OV-gebruik onder inwoners van Dantumadiel. Dit is ook vergelijkbaar met andere gemeenten. Het gebruik van de fiets en lopen neemt af naarmate de afstand langer wordt.

Kijken we naar alle afstanden dan neemt het autogebruik onder inwoners van Dantumadiel meer dan de helft van alle verplaatsingen in (56%). Het fietsgebruik is bijna 30% van alle verplaatsingen (29%) en lopen 10%. Drie procent maakt gebruik van het OV.

Op afstanden tot 15 kilometer is het autogebruik 48% onder inwoners van Dantumadiel. Dit betreft het totaal van bestuurders en passagiers. De fietser en voetganger hebben een aandeel van respectievelijk 37% en 13% op afstanden tot 15 kilometer. Minder dan 1% van de inwoners van Dantumadiel maakt voor afstanden tot 15 kilometer gebruik van het OV. Van alle vervoersmiddelen is de auto dus de belangrijkste tot 15 kilometer.

Vergeleken met niet-stedelijke gemeenten en Nederland is het fietsgebruik en autogebruik in Dantumadiel hoger en het aandeel OV en lopen lager. Een lager OV-aandeel en een hoger auto-aandeel in Dantumadiel kan verklaard worden door de beschikbaarheid van het OV en het landelijke karakter van de gemeente. Een verklaring voor een hoger aandeel fiets en een lager aandeel lopen in Dantumadiel kan gevonden worden in de af te leggen afstanden; deze zijn mogelijk wat langer waardoor inwoners sneller de fiets pakken in plaats van te lopen.

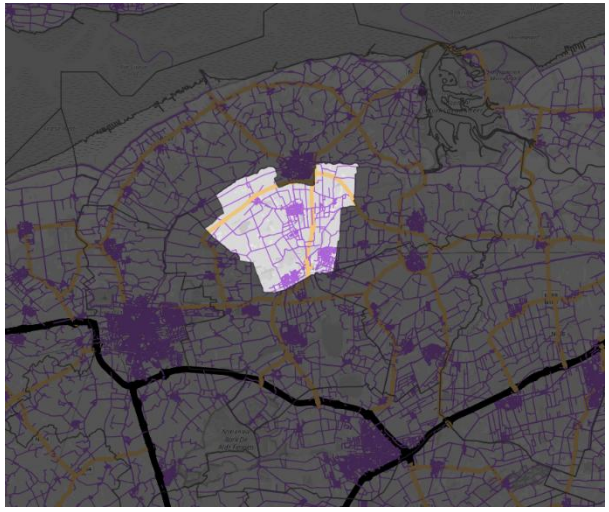
Verplaatsingsgedrag van inwoners van Dantumadiel ten opzichte van de rest van Nederland

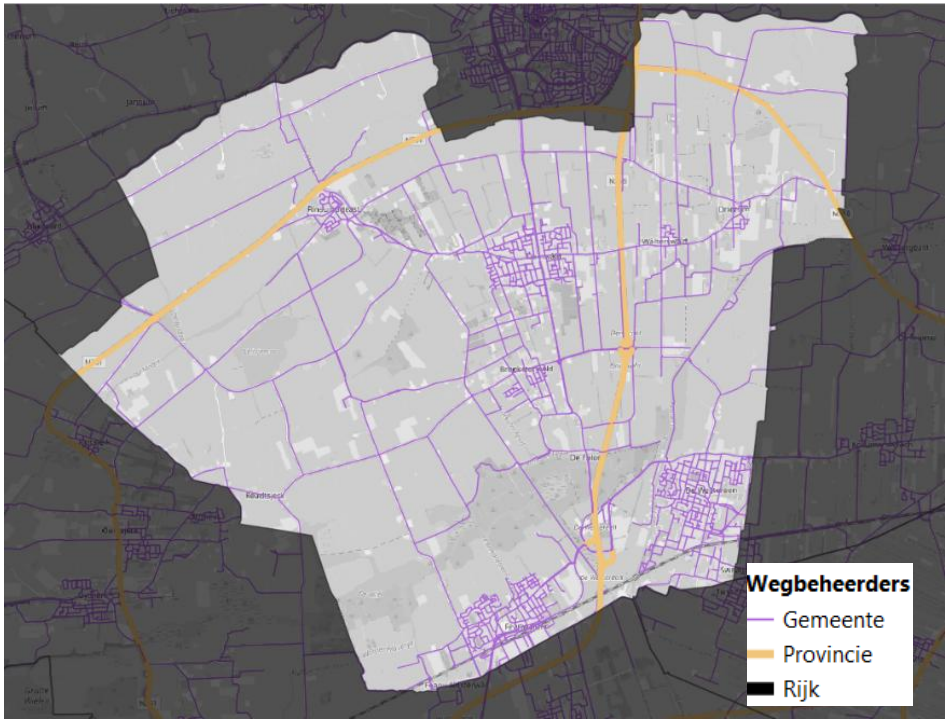




2.3 Verkeersnetwerken

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





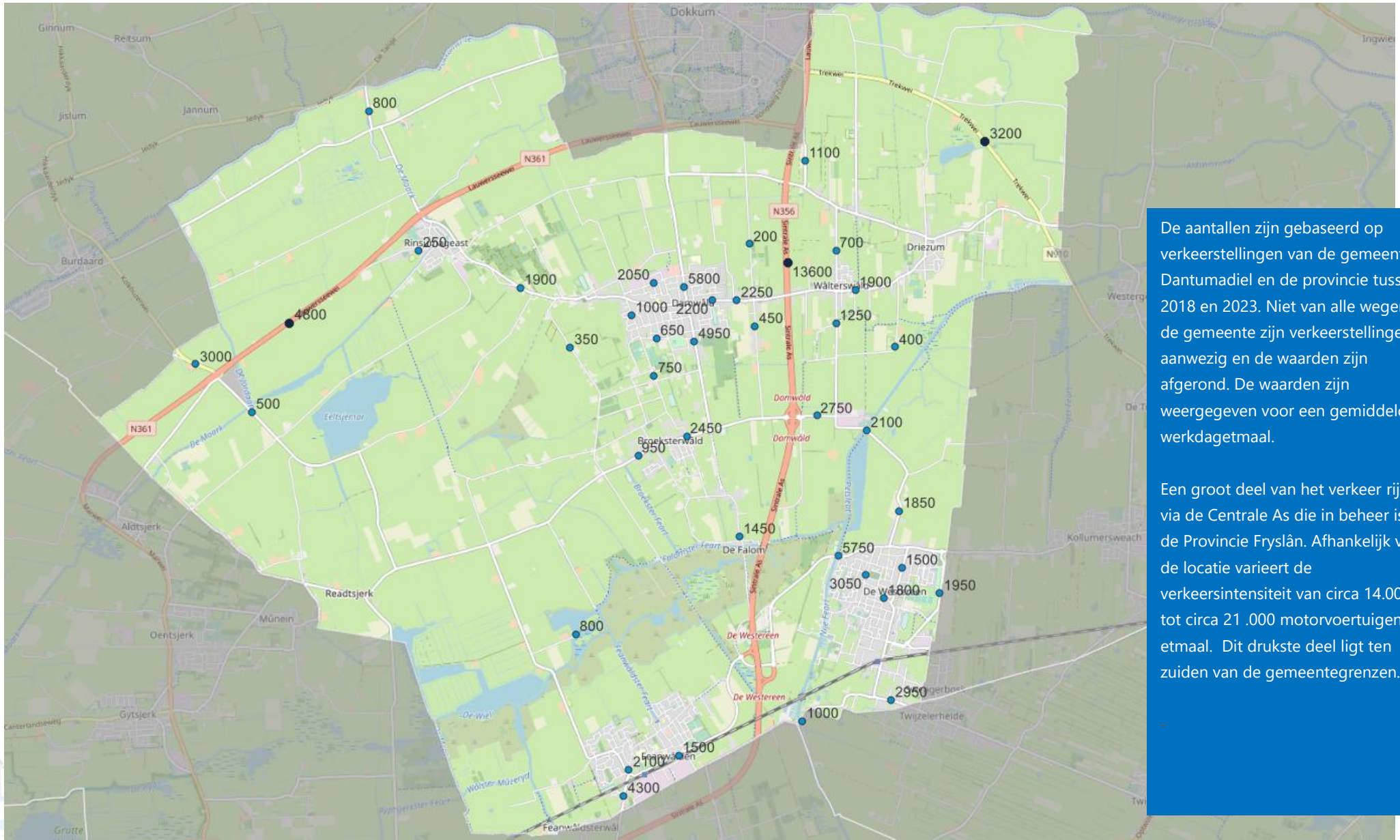
Inwoners
Circa 19.000

11
Dorpen

2
Buurtschappen

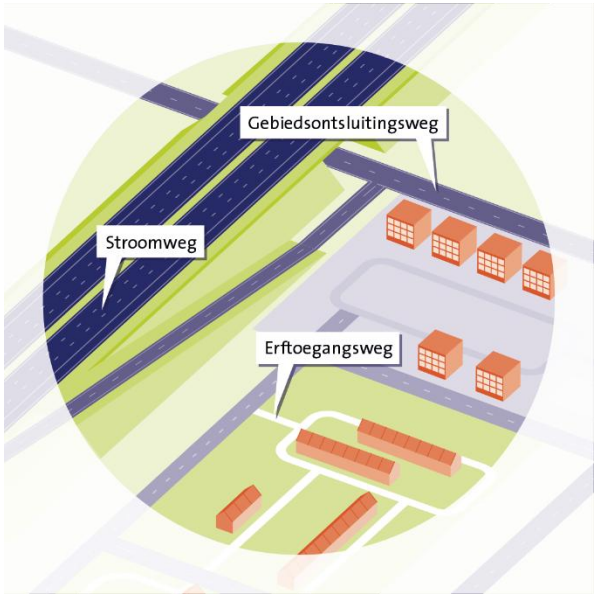


Hoeveel verkeer rijdt er per etmaal in de gemeente (indicatief)



De aantallen zijn gebaseerd op verkeerstellingen van de gemeente Dantumadiel en de provincie tussen 2018 en 2023. Niet van alle wegen in de gemeente zijn verkeerstellingen aanwezig en de waarden zijn afgerond. De waarden zijn weergegeven voor een gemiddeld werkdagetmaal.

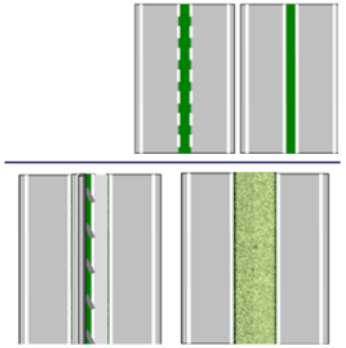
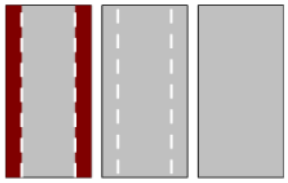
Een groot deel van het verkeer rijdt via de Centrale As die in beheer is van de Provincie Fryslân. Afhankelijk van de locatie varieert de verkeersintensiteit van circa 14.000 tot circa 21 .000 motorvoertuigen per etmaal. Dit drukste deel ligt ten zuiden van de gemeentegrenzen.



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 Dantumadiel nog niet op alle wegen sprake van een eenduidige wegencategorisering met een bijbehorende weginrichting.

Essentiële herkenbaarheids-kenmerken (EHK)	Stroomweg		Gebiedsontsluitingsweg			Erftoegangsweg	
	SW120	SW100	GOW80	GOW70	GOW50	ETW60	ETW30
Zone-aanduiding							
Markering en rijrichtingscheiding							

Stroomwegen: De enige Stroomweg binnen de gemeentegrenzen van Dantumadiel betreft de Sintrale As N356. Op deze geldt een maximum snelheid van 100 km/h. Deze weg is in beheer van de provincie.

Gebiedsontsluitingswegen De gebiedsontsluitingswegen zijn de wegen met een maximumsnelheid van 80 km/h buiten de bebouwde kom en 50 km/h binnen de bebouwde kom. Dit zijn de belangrijke hoofdwegen waar het verkeer gebundeld wordt en waar, zeker buiten de bebouwde kom, gescheiden fietsvoorzieningen aanwezig zijn. Bij gebiedsontsluitingswegen (met name buiten de bebouwde kom) zijn ook redelijk harde eisen ten aanzien van de inrichting en de beschikbare vrije ruimte rondom gebiedsontsluitingswegen. Daarnaast is het niet wenselijk om erfaansluitingen te hebben aan gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom. Ontsluiting dient in dat geval via parallelwegen plaats te vinden.

Dorpsontsluitingswegen In het vigerende beleid zijn ook Dorpsontsluitingswegen opgenomen. Dit zijn wegen waarvoor een maximum snelheid geldt van 50 km/h waarbij veelal geen vrijliggende voorzieningen voor het fietsverkeer aanwezig zijn.

Erftoegangswegen: De overige wegen zijn erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 60 km/h buiten de bebouwde kom en 30 km/h binnen de bebouwde kom. Op deze wegen is menging van verschillende verkeersstromen mogelijk evenals erfaansluitingen. Buiten de bebouwde kom wordt daarbij in het vigerend beleid nog onderscheid gemaakt in Erftoegangsweg type I en II. Daarbij geldt voor de type I wegen een ontsluitende functie hebben voor het landbouwverkeer en daarmee voldoende wegbreedte en suggestiestroken hebben.

Daarnaast is er nog een aantal wegen op de industriegebieden. Hier geldt een maximumsnelheid van 50 km/h. Deze wegen hebben met name een ontsluitende functie voor de aangelegen bedrijven. Deze wegen zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg.

Knelpunten gemeente Dantumadiel

Voor de gemeentelijke wegen buiten de bebouwde kom geldt dat er ten aanzien van de wegencategorisering geen grote knelpunten zijn.

Voor een aantal wegen binnen de bebouwde kom is voor de zogenaamde ‘dorpsontsluitingswegen’ sprake van fietsverkeer op de rijbaan in combinatie met een maximum snelheid van 50 km/h.

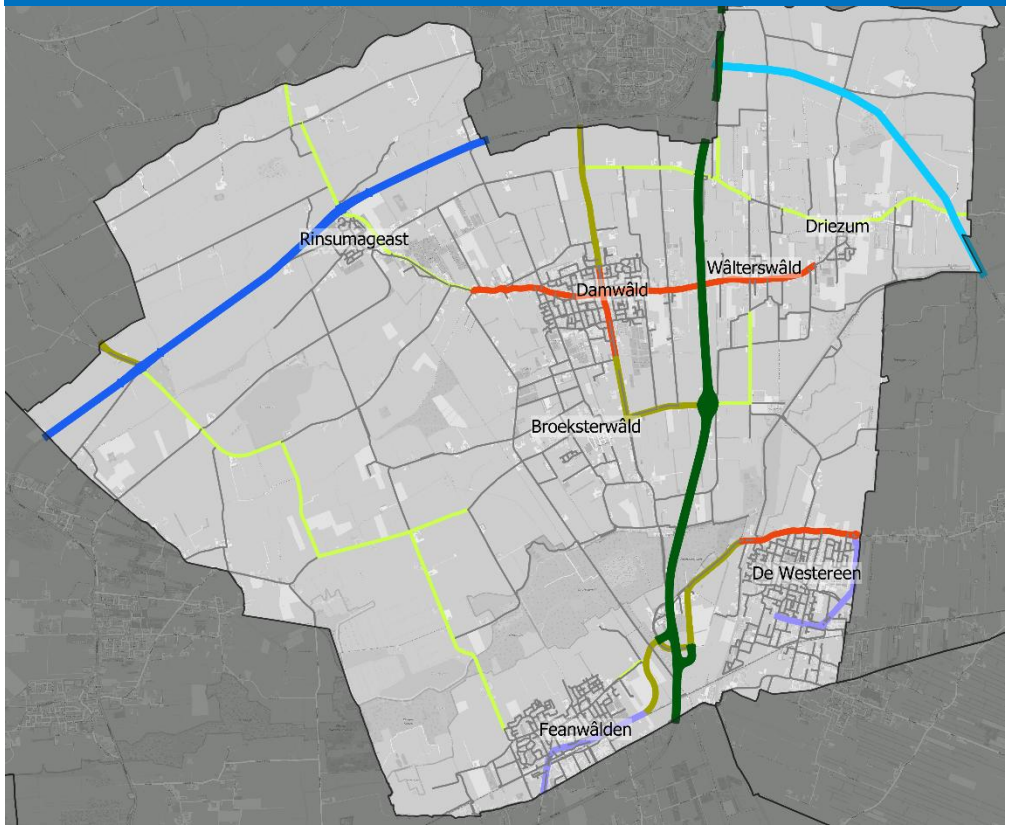
Daarnaast is voor een aantal industriewegen sprake van 50 km/h met fietsers op de rijbaan. Het gaat hier om wegen die voornamelijk een ontsluitende functie van de omliggende bedrijven hebben waarbij de route voor fietsverkeer geen belangrijke fietsroute betreft. Dit knelpunt is daarbij minder groot dan de dorpsontsluitingswegen die ook onderdeel zijn van de hoofdfietsstructuur.

Zo is in de hele kern van Broeksterwâld (ondanks de onlangs uitgevoerde reconstructie) de maximum snelheid binnen de bebouwde kom nog niet teruggebracht naar 30 km/h.

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



Huidige wegencategorisering



Wegencategorisering huidige situatie

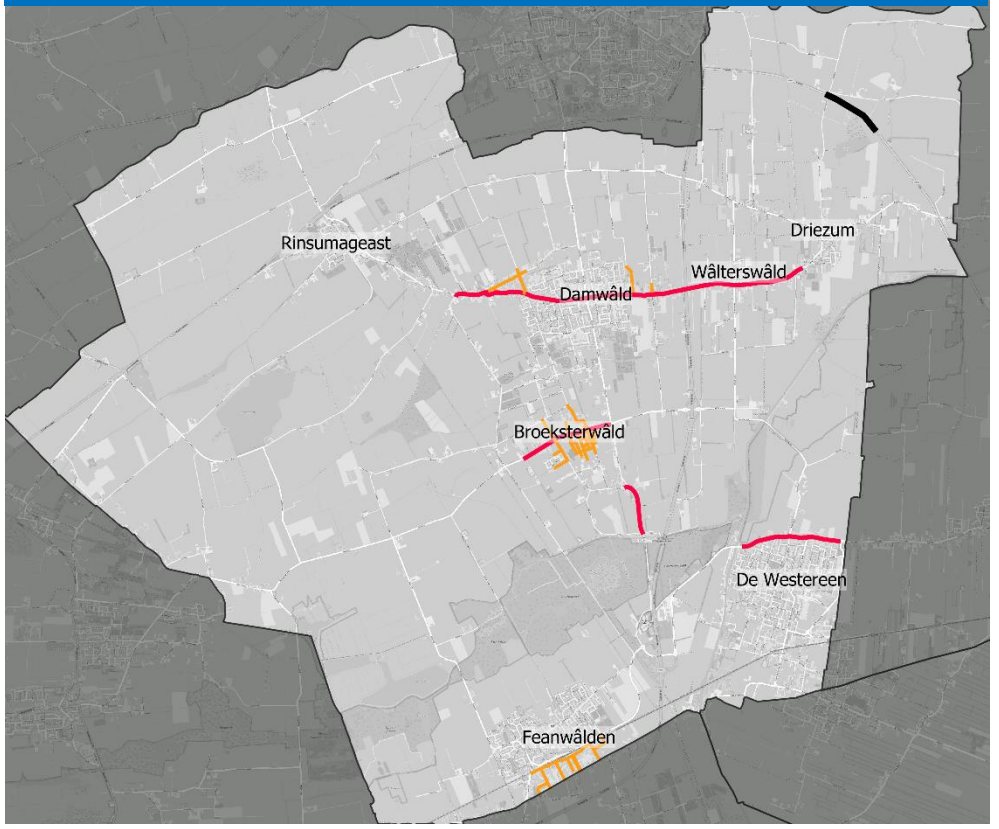
Provinciale wegen

- Provinciale stroomweg
- Provinciale gebiedsontsluitingsweg
- Provinciale erftoegangsweg

Gemeentelijke wegen

- GOW type II bubeko 80 km/h
- GOW bibeko 50 km/h
- Dorpsontsluitingsweg bibeko 50 km/h
- ETW I bubeko 60 km/h
- ETW Overig

Knelpunten huidige categorisering en snelheid



Knelpunten wegencategorisering en maximum snelheid

- 80 km/h met fietsers op de rijbaan (provincie)
- 50 km/h met fietsers op de rijbaan (hoofdfietsroute)
- 50 km/h met fietsers op de rijbaan (hoofdfietsroute deels op voet/fietspad)
- 50 km/h met fietsers op de rijbaan (Overige wegen)

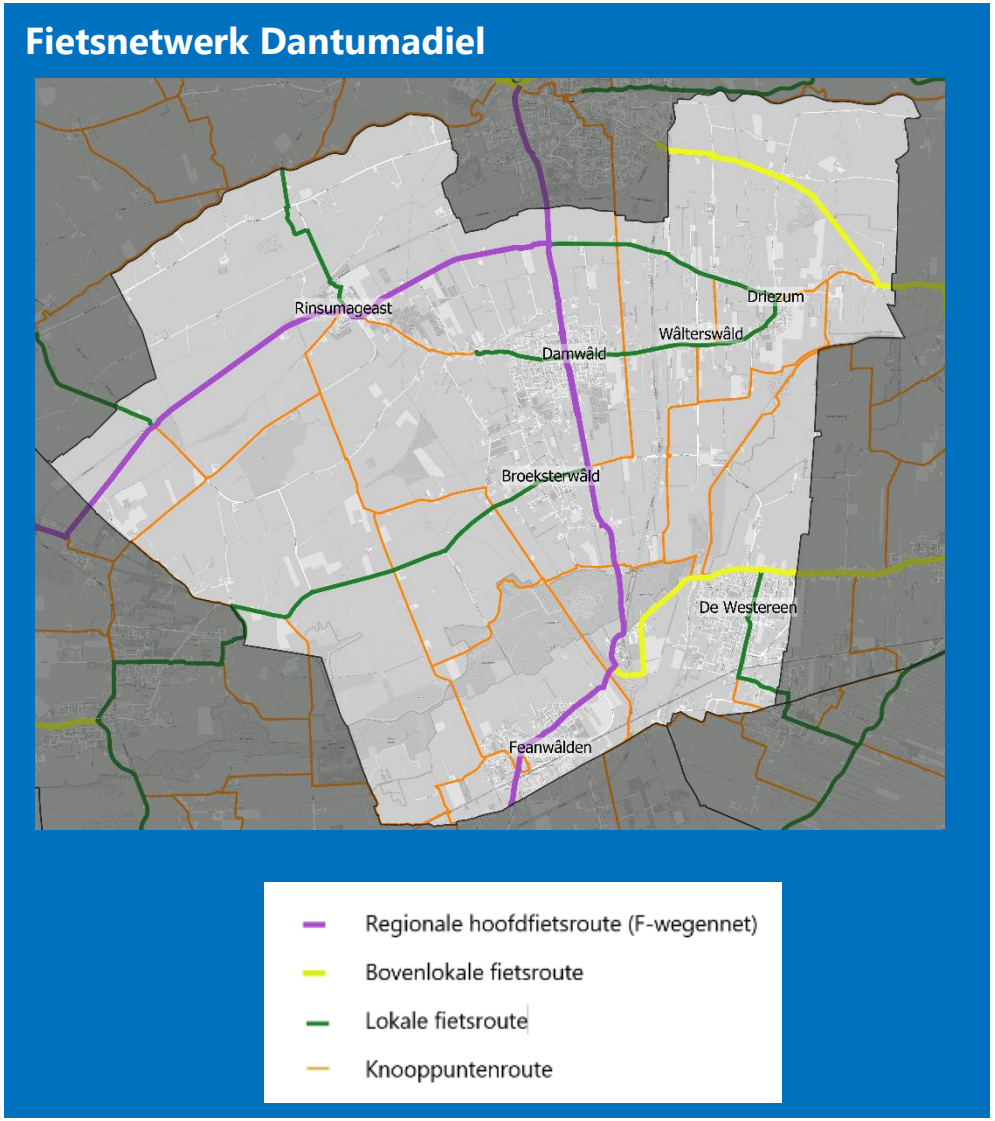
Fietsnetwerk

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

- Regionale Hoofdfietsroutes (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. Daarnaast is nog sprake van de knooppuntenroutes. In hoofdstuk 3 is 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.





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 Dantumadiel. Dantumadiel wil hier meer aandacht aan gaan 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 Dantumadiel wordt met het openbaar vervoer ontsloten door middel van een aantal buslijnen en de spoorlijn Leeuwarden-Groningen met de treinstations van Feanwâlden en De Westereen binnen de gemeentegrenzen. Het 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. Feanwâlden is een erg belangrijk overstappunt voor reizigers vanuit de Regio.

Het betreffende OV-netwerk is weergegeven op de volgende pagina. Tussen Leeuwarden en Dokkum en Dokkum en Drachten rijden ook sneldiensten. Deze bussen stoppen echter (nog) niet binnen de gemeente Dantumadiel.

De afgelopen jaren zijn in de gemeente Dantumadiel meerdere bushaltes opgeheven in een aantal dorpskernen. Hierdoor is de loopafstand naar bushaltes voor sommige inwoners toegenomen. Daarvoor in de plaats zijn buslijnen via directere routes sneller en frequenter gaan rijden naar hun eindbestemming.

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.

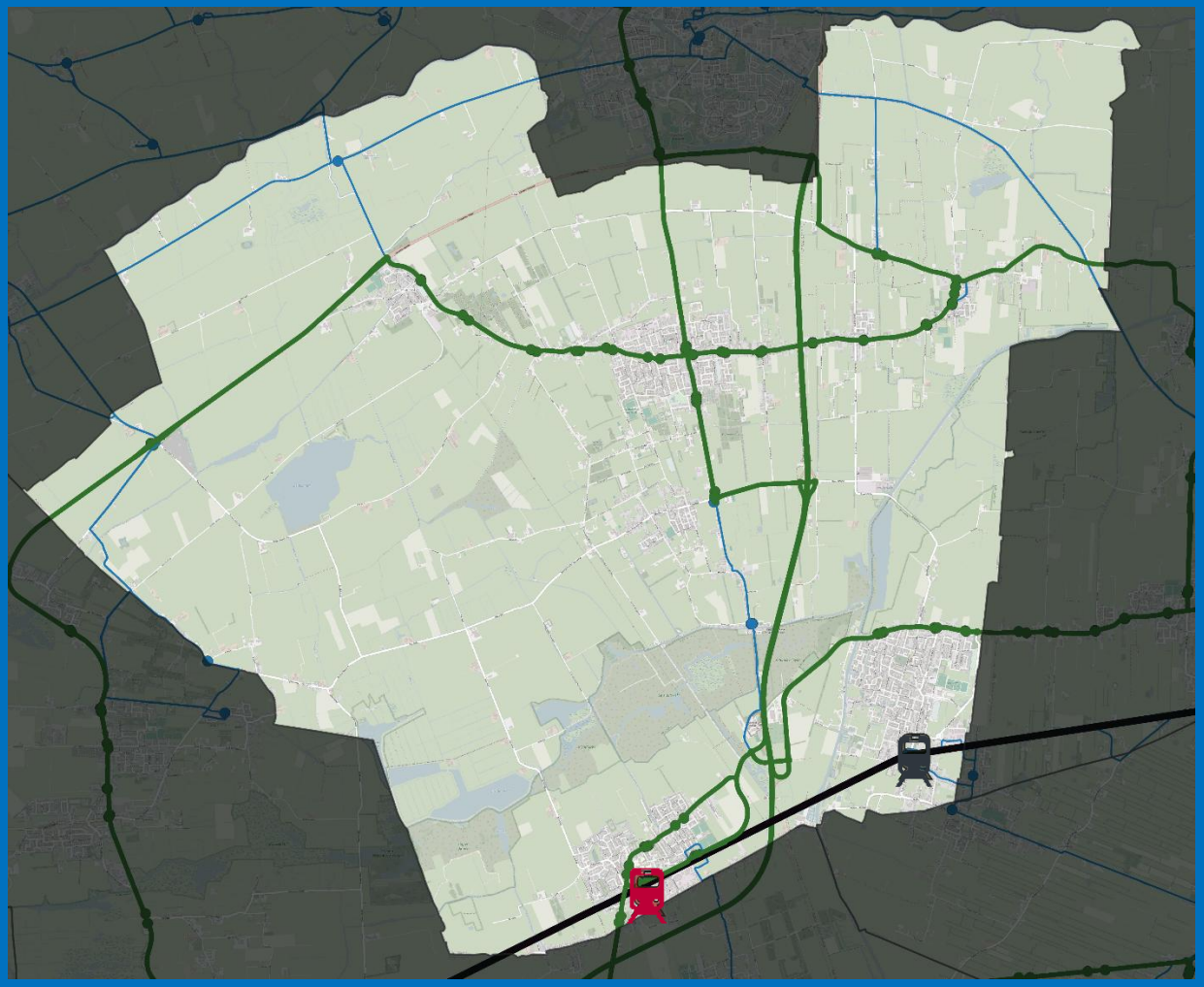
Vrijwillige vervoersdienst

Binnen de gemeente Dantumadiel de mogelijkheid om gebruik te maken van de vrijwillige vervoersdienst. Inwoners kunnen hun rit 24 uur voorafgaand reserveren en vervolgens worden de ritten ingepland bij vrijwilligers die met hun eigen auto tegen een kilometervergoeding de ritten verzorgen. Naast het vervoersaspect speelt ook het sociale aspect bij dit initiatief een rol omdat de ritten vaak door inwoners uit het eigen dorp worden verzorgd.





Overzicht netwerk openbaar vervoer



Netwerk Openbaar Verover

- Treinstation (sneltrein)
- Treinstation (stoptrein)
- Bushalte (normale lijndienst)
- Bushalte (op afroep)

Reguliere buslijnen (aanvullend is er nog de opstapper)

• Buslijn 51	Dokkum - Damwâld - Leeuwarden
• Buslijn 55	Dokkum – Drachten
• Buslijn 62	Leeuwarden - Buitenpost
• Buslijn 155	Lauwersoog - Leeuwarden
• Buslijn 561	Damwâld - Buitenpost
• Buslijn 651	Dokkum - Damwâld - Leeuwarden
• Buslijn 655	Lauwersoog - Leeuwarden



Goederenvervoer en bevoorrading

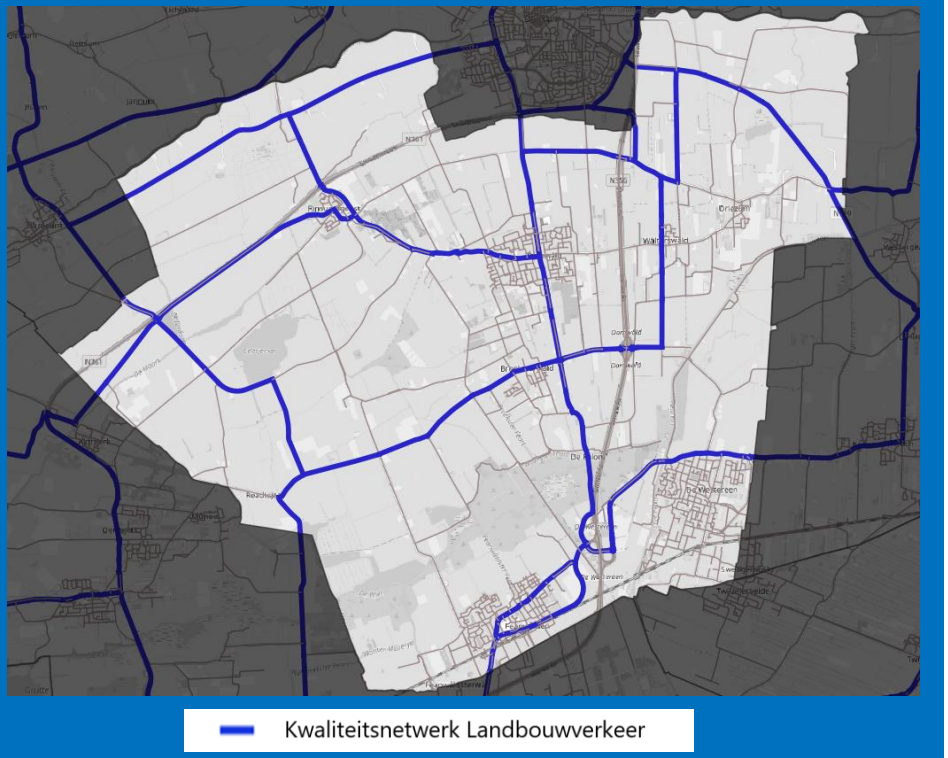
Binnen de gemeente Dantumadiel is een aantal kleinschalige bedrijventerreinen gelegen. Belangrijk daarbij is dat vrachtverkeer via de hoofdroutes met vrijliggende fietsvoorzieningen van- en naar deze bedrijventerreinen kan rijden en dat de routering van het verkeer hierop ook geënt is.
Voor de bevoorrading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

Landbouwverkeer

Het is wenselijk dat het doorgaande landbouwverkeer binnen de gemeente Dantumadiel 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 landbouwverkeer aangewezen.

Voor een aantal routes door kernen zijn geen alternatieve routes voor landbouwverkeer 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. De risicoanalyse van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid gaat hier ook verder op in als risico voor met name de kwetsbare verkeersdeelnemers.

Kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer

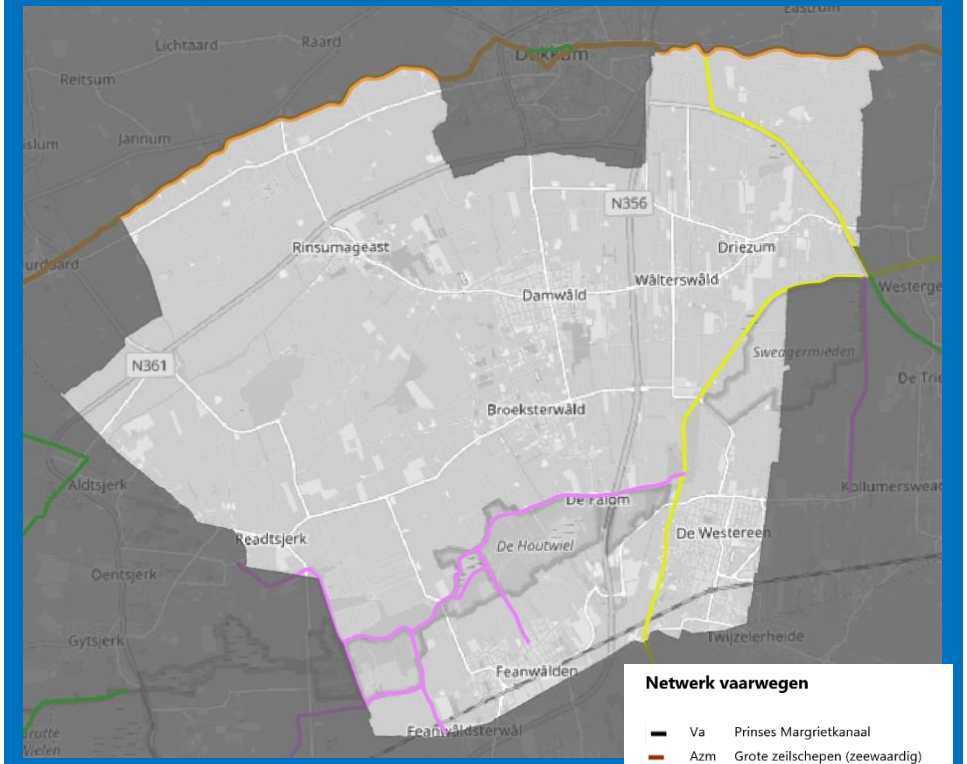




Vaarwegen

De vaarwegen zijn inzichtelijk gemaakt op basis van het netwerk zoals dat is opgenomen in het Masterplan Opvaarten. Het netwerk van de vaarwegen betreft de gecategoriseerde vaarwegen. Uiteraard zijn er binnen de gemeente ook meerdere vaarten die worden bevaren. In het Masterplan Opvaarten is met name onderzoek gedaan naar het opwaarderen van de opvaarten in de gemeente Noardeast Fryslân en niet voor de gemeenten Dantumadiel.

Huidige categorisering vaarwegen



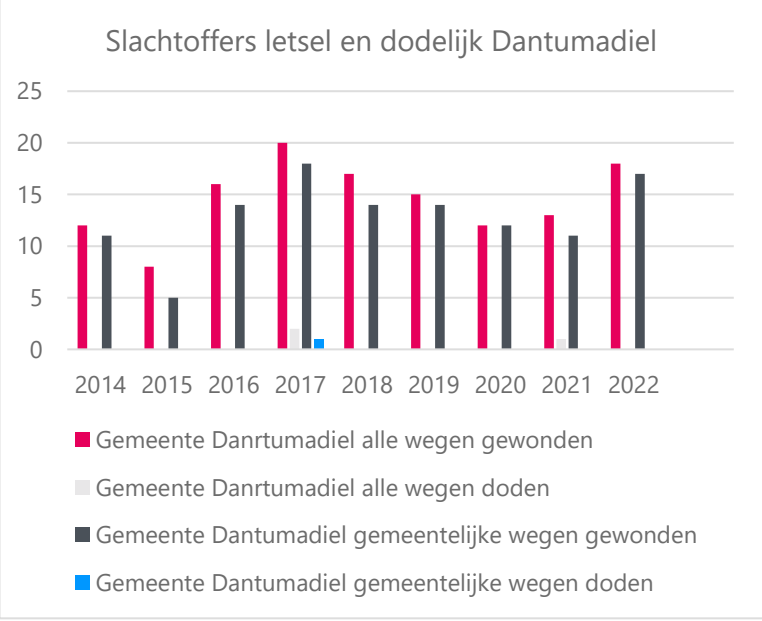


2.4 Verkeersveiligheid

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 Dantumadiel is te zien in onderstaande grafiek voor de periode januari 2014 t/m maart 2023.



In de gemeente vonden de afgelopen jaren gemiddeld circa 15 geregistreerde ongevallen per jaar plaats met letselschade tot gevolg. Dit betrof alle wegen in de gemeente tussen 2014 en 2023. Alhoewel er in de coronajaren (2020-2021) een lichte daling in het aantal ongevallen zichtbaar is in de cijfers ten opzichte van 2016 t/m 2019, is het aantal ongevallen in 2022 weer bijna terug op het niveau van 2017. Van een duidelijke afnemende trend in het aantal ongevallen is dus geen sprake. 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.

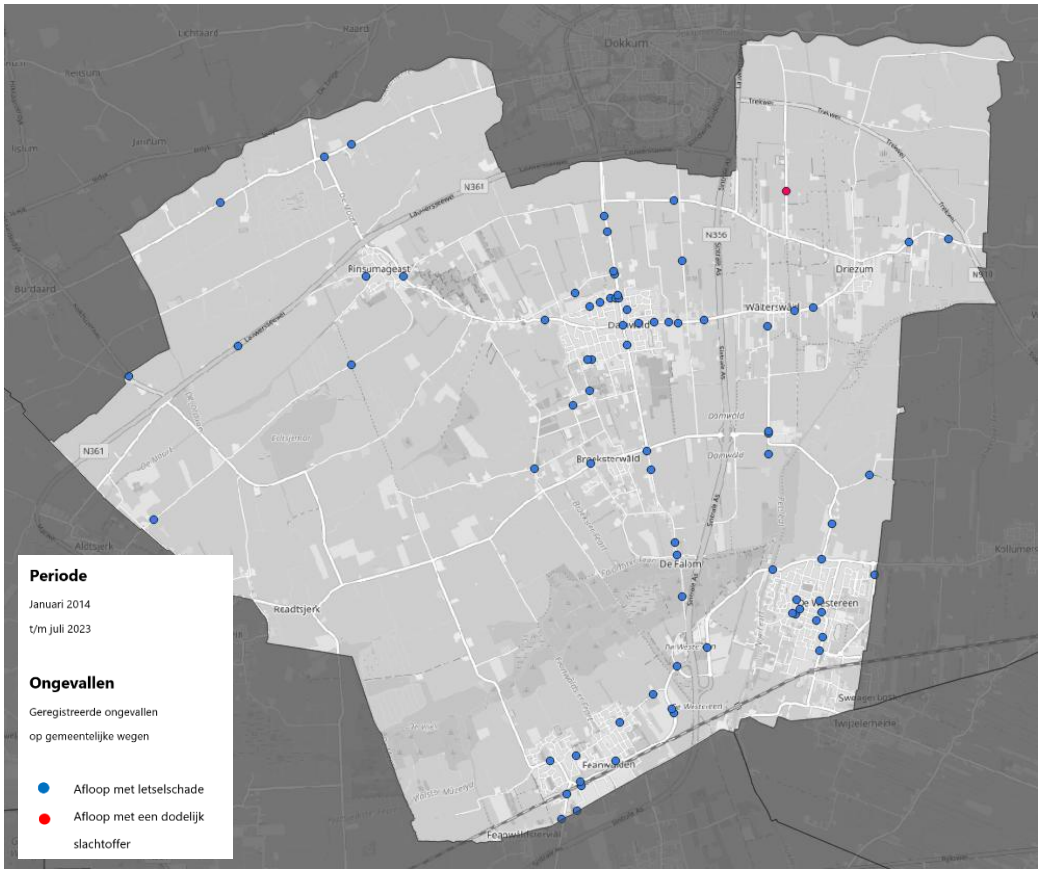
De figuren op de volgende pagina geven de spreiding van de geregistreerde ongevallen weer. Daarbij is ook inzicht gegeven in de locaties waarbij kwetsbare verkeersdeelnemers het slachtoffer zijn geworden. Daarbij is de laatste jaren een toename van het aantal ongevallen geregistreerd waarbij bestuurders 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 Dantumadiel is door 500 inwoners en 6 belangengroepen ingevuld.

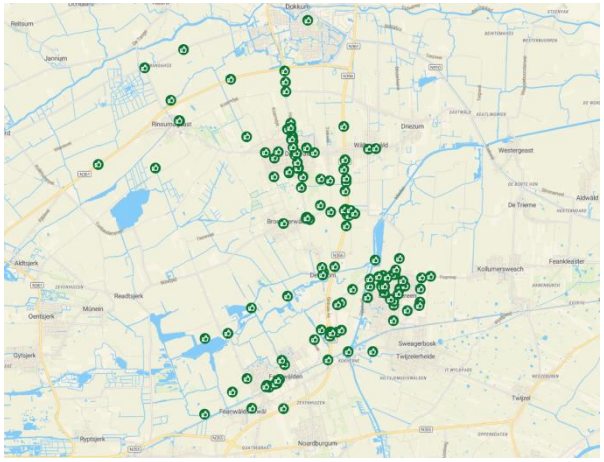
Op de volgende pagina is een cirkeldiagram weergegeven met daarin de leeftijdscategorie van inwoners. Meer dan de helft van de respondenten is tussen de 46 en 65 jaar. Ook zijn de vervoersmiddelen die gewoonlijk worden gebruikt door inwoners in een staafdiagram weergegeven. Inwoners maken gewoonlijk het meest gebruik van de auto op fossiele brandstof.

Op de kaart waar positieve- en verbeterpunten konden worden aangegeven in de gemeente zijn 140 positieve punten en 890 verbeterpunten benoemd. De afbeeldingen hiernaast geven de locaties weer die benoemd zijn in de enquête.

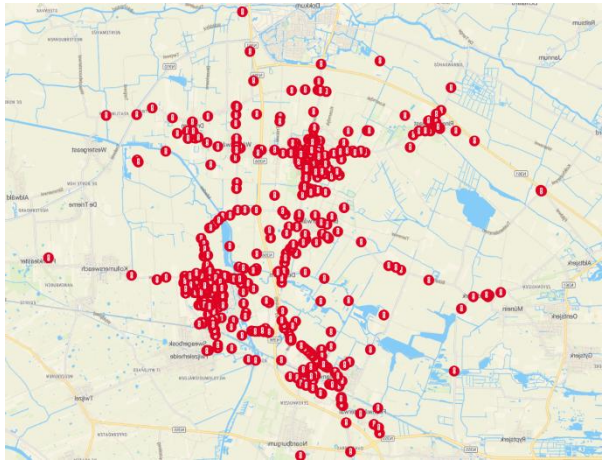
Op de volgende pagina staat een overzicht van het onderwerp en het vervoersmiddel waar het aandachtspunt betrekking op heeft. De meeste aandachtspunten hebben betrekking op onveilige situaties en op het vervoersmiddel auto, gevolgd door fietsverkeer. Op pagina 21 staat een overzicht van de beoordeling en de relevantie per verkeerskundig thema.

Van de aandachtspunten waar meerdere reacties (>3 reacties) over zijn binnengekomen is een beknopte lijst gemaakt. Deze lijst is opgenomen in Bijlage C.

Positieve punten:

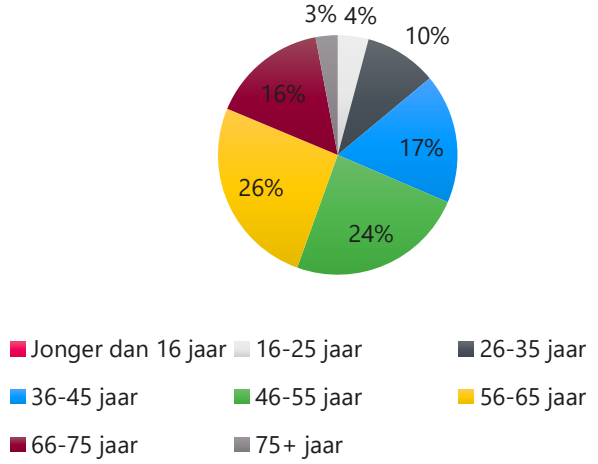


Verbeterpunten:

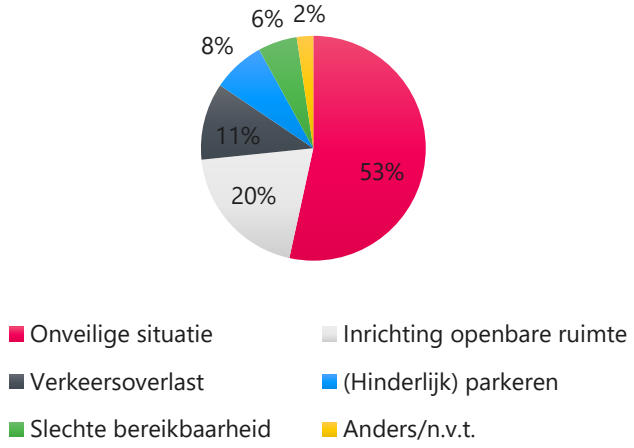




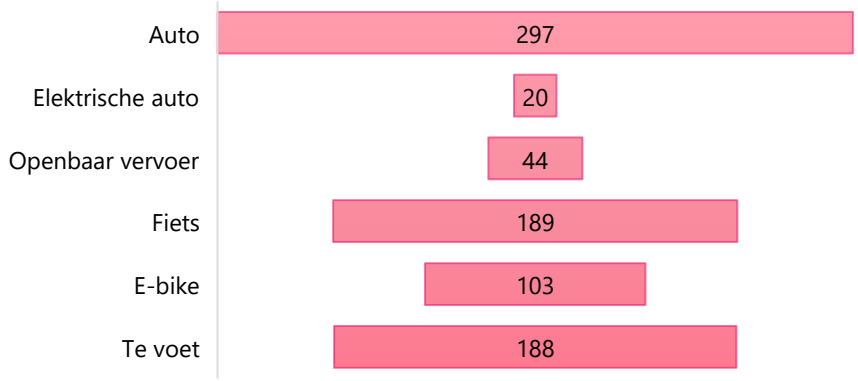
Leeftijdscategorie



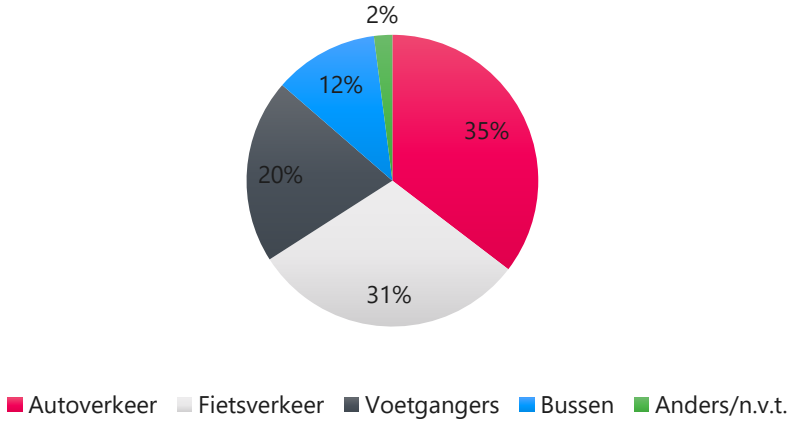
Onderwerp aandachtspunt



Gebruik vervoersmiddel
(meerdere antwoorden mogelijk)



Aandachtspunt over vervoersmiddel:





Beoordeling verkeersthema's

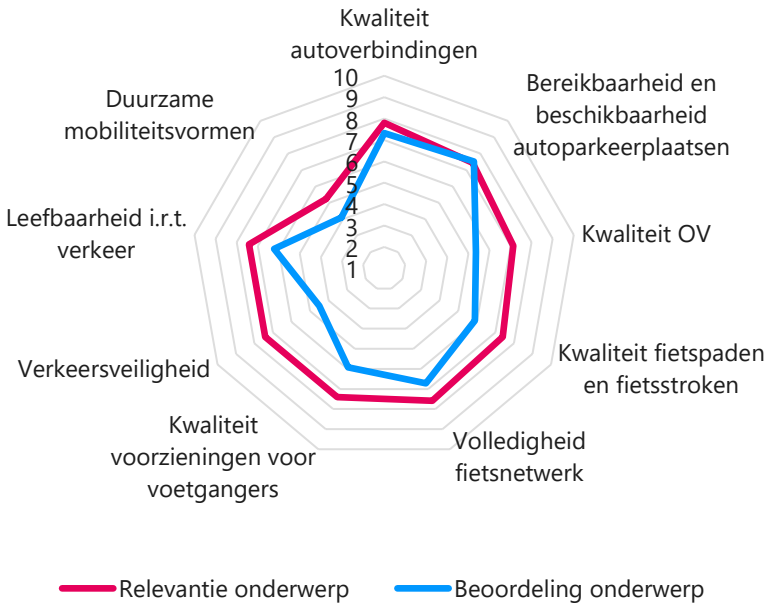
Per verkeerskundig thema is door inwoners een rapportcijfer gegeven aan de beoordeling op dit thema en de relevantie van dit thema. Deze beoordeling staat hiernaast uitgesplitst.

De thema's die door inwoners 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 Dantumadiel hechten minder waarde aan duurzame mobiliteitsvormen (cijfer: 5,2).

Van alle verkeerskundige thema's worden de beschikbaarheid van parkeerplaatsen en de kwaliteit van autoverbindingen het hoogst beoordeeld (cijfers respectievelijk: 7,5 en 7,3). De thema's die een onvoldoende scoren zijn duurzame mobiliteitsvormen (cijfer: 4,1), verkeersveiligheid (cijfer: 4,5) en de kwaliteit van het OV (cijfer: 5,4). De kwaliteit van de voetgangersvoorzieningen en van het fietsnetwerk beoordelen inwoners met een voldoende (cijfer: 5,9), evenals de leefbaarheid i.r.t. verkeer (cijfer: 6,2). De volledigheid van het fietsnetwerk wordt beoordeeld met een ruime voldoende (cijfer: 6,7).

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: -2,9), 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, de leefbaarheid in relatie tot verkeer en duurzame mobiliteitsvormen.

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



Vergelijking met omliggende gemeenten

In de gemeenten Noardeast Fryslân, Tytsjerksteradiel 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 ongeveer een punt lager is dan in de andere gemeenten. Het belang dat inwoners hechten aan verkeersveiligheid is echter wel vergelijkbaar.

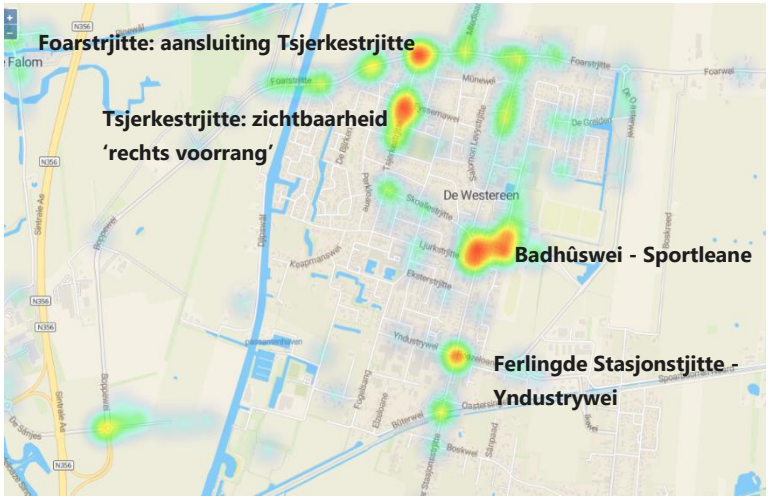


Aandachtspunten op de kaart

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

Verkeersveiligheid

Verreweg de meeste aandachtspunten gaan over de verkeersveiligheid in de gemeente Dantumadiel. Deze knelpunten hebben betrekking op de inrichting van wegen, voorrangsregels, de gereden snelheid, het zicht en 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). Voorbeelden hiervan zijn de Tsjerkestrjitte en Ferlingde Stasjonsstrjitte in De Westereen binnen de bebouwde kom. Verder worden de Foarstrjitte en Miedloane in De Westereen als gevaarlijk voor fietsers ervaren door het ontbreken van fietspaden, de hoge verkeersintensiteit (van onder meer zwaar verkeer) richting de Sintrale As en het snelheidsverschil tussen fietsers en voertuigen.



Impressie aandachtslocaties De Westereen



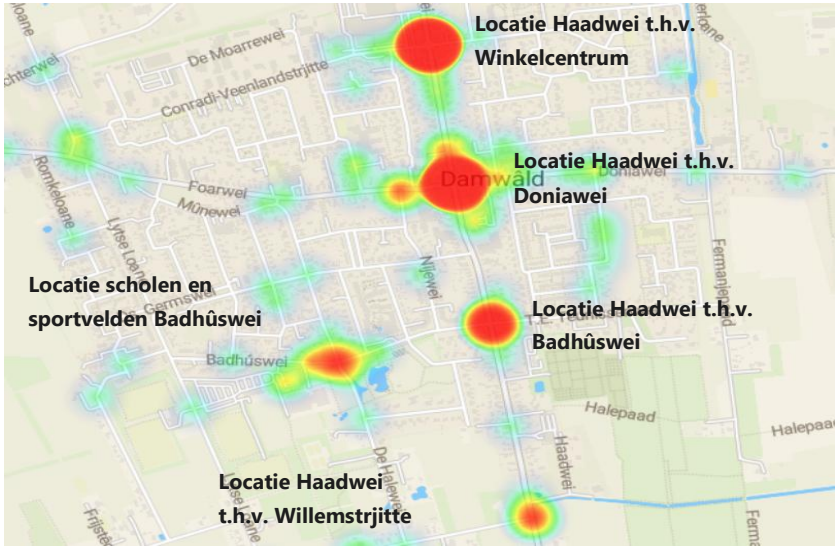
Impressie huidige inrichting Foarstrjitte De Westereen

Weergave met heatmaps

Uit de enquetes zijn de resultaten gepresenteerd met zogenaamde heatmaps. Hoe donkerder (roder) de kleur hoe meer opmerkingen er geplaatst zijn door de inwoners.



Andere veelgenoemde aandachtspunten zijn de Shared Space inrichtingen op de kruispunten Haadwei - Conradi-Veenlandstrjitte en Haadwei-Foarwei/Doniawei in Damwâld en Badhúswei - Noarder Stasjonsstrjitte in De Westereen.
Wie hier voorrang heeft is onduidelijk en het recht van de brutaalste en sterkste lijkt volgens inwoners te gelden. Voorgestelde oplossingen zijn duidelijke voorrangsregels (zoals op een rotonde), inclusief duidelijkheid over de plek van de verschillende vervoersmiddelen op de rijbaan (waar rijden fietsers, automobilisten en waar lopen voetgangers).
De situatie op de Haadwei in Damwâld is inmiddels aangepast door rotondes in te passen en andere maatregelen aan de Haadwei uit te voeren. Ten tijde van het invullen van de enquêtes was nog de sprake van de oude inrichting.
Daarnaast worden veel kruispunten als onoverzichtelijk beschouwd door een gebrek aan zicht.



Impressie aandachtslocaties Damwâld



Inwoners vinden dat gemotoriseerde voertuigen op sommige wegen te snel rijden, namelijk op de Doniawei in Damwâld, Tjerkewei in Readsjerk, Bûtefjild, Oastein, Haadstritte, Stinswei en Suderwei in Feanwâlden, Foarstrjitte en Tolwei in De Westereen en Tsjerkeloane in Wâlterswâld. Verkeersdrempels, een snelheidsindicator (smiley) plaatsen en/of wegen anders inrichten worden als oplossingsrichtingen voorgesteld.

Een ander aandachtspunt dat invloed heeft op de verkeersveiligheid is het slechte onderhoud van wegen en bermen op sommige plekken in de gemeente, zoals Willemstrjitte in Damwâld, Tjerkewei in Readsjerk, Miedloane, Foarstrjitte, Sportloane en fietspad Rinewâl in De Westereen, en fietspad Goddeloze Singel in Feanwâlden. Als gevolg hiervan worden wegen gemeden, fietst men op het midden van de rijbaan en/of is de kans op ongevallen groter.
Tenslotte ervaren inwoners sommige straten erg donker en daardoor onveilig, zoals Bûtefjild in Feanwâlden en kruispunt Haadwei - Koailoane in Damwâld.

Leefbaarheid

De knelpunten die worden ervaren op het gebied van leefbaarheid hebben een sterke relatie met zwaar landbouwverkeer, vrachtverkeer, de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer en de snelheid waarmee voertuigen rijden.
In Dantumadiel ervaren bewoners aan de Foarstrjitte in De Westereen problemen met betrekking tot de leefbaarheid. Verkeer rijdt hier snel en de verkeersdruk is hoog. Ze ervaren soms trillingen in de woning, en geluidshinder. Bij de Miedloane in De Westereen wordt verkeersoverlast ook als een aandachtspunt gezien. Langs deze weg rijdt veel sluipverkeer inclusief vrachtwagens naar de Sintrale As ondanks het vrachtwagenverbod.

Verder is volgens inwoners de snelheid bij It Bûtefjild in Feanwâlden te hoog en is er geluidsoverlast door verkeer in de nacht.

Tenslotte zorgt het verkeer op de Haadwei bij de komgrens in Damwâld voor lawaai als gevolg van de overgang van asfalt naar klinkers en de hoge gereden snelheid.

Bereikbaarheid

Op het gebied van de bereikbaarheid zijn in de gemeente Dantumadiel enkele opmerkingen geplaatst. Vanaf de zuidkant van De Westereen kan de Sintrale As slecht bereikt worden volgens inwoners. Sommige inwoners stellen voor om een rondweg bij De Westereen aan te leggen, zodat de Foarstrjitte kan worden ontzien en de bereikbaarheid verbeterd wordt.
Daarnaast wordt een verbetering van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer voorgesteld door bushaltes aan te leggen aan weerszijden van de aansluiting op de Sintrale As bij de Dwarsloane in Damwâld.

Hinderlijk parkeren

Hinderlijk parkeren en de gevolgen hiervan voor de verkeersveiligheid worden vaak benoemd als aandachtspunt bij schoolomgevingen. Voorbeelden hiervan zijn de Kavelwei bij Kindcentrum de Wel, Sportloane t.h.v. CBS De Boustien in De Westereen en de Foarwei bij CBS De Wynroas in Wâlterswâld. Op het begin en einde van de schooldag blokkeren geparkeerde auto's hier de weg en moeten kinderen zich manoeuvreren tussen de geparkeerde auto's door met alle verkeersveiligheidsrisico's van dien. Bij CBS De Wynroas moet een brigadier op het midden van de weg staan om de veiligheid van kinderen te garanderen. Ook elders veroorzaakt parkeren op straat overlast, zoals bij de Foarstrjitte, Tsjerkestrjitte en Ferlinge Stasjonsstrjitte in De Westereen, Westerloane en Foksepaad in Broeksterwâld, evenals Tjaerdawei, Van Aylvawei en Skoallestrjitte in Rinsumageast.




33

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 Dantumadiel.

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. Klimaatadaptie
4. Versterken biodiversiteit

Opgave 2: Energietransitie



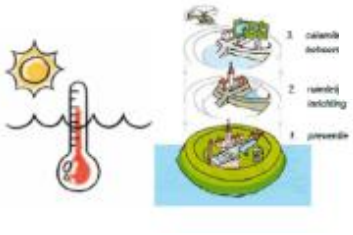
Opgave 1: Leefbaar, vitaal en bereikbaar



Opgave 4: Versterken biodiversiteit



Opgave 3: Klimaatadaptie





Gemeentelijk
De gemeente Dantumadiel stelt een Omgevingsvisie op met strategische opgaven. Het beleid uit de Omgevingsvisie wordt daarbij concreet uitgewerkt in het omgevingsplan en omgevingsprogramma's. Inmiddels is de concept Omgevingsvisie gereed. Voor het programma mobiliteit zijn de volgende doelen opgenomen:

- We zorgen voor een sterk fiets- en wandelpadennetwerk, met speciale aandacht voor dorpsommetjes;
- We stimuleren duurzame en gezonde mobiliteit, onder meer door het stimuleren van gebruik van fiets en openbaar vervoer;
- We ontwikkelen aantrekkelijke, veilige en comfortabele fiets- en wandelroutes;
- We zorgen voor goede bereikbaarheid in het buitengebied door het slimmer inzetten en combineren van vervoerswijzen.
- We zorgen voor een goede verkeersveiligheid
- We onderzoeken de ontsluiting per auto van het gebied tussen De Westereen, Kollumerweach en Twijzelerheide. Mogelijke uitkomst is dat een nieuwe verbinding wenselijk is
- We ontwikkelen twee doortraproutes: Lauwersseewei en oude verbindingsweg vanaf Burgum naar Damwâld.

Inwoners hebben inspraak in het proces om te komen tot de Omgevingsvisie. Tijdens het participatieproces voor deze visie zijn verschillende aandachtspunten naar voren gekomen. Die ook een relatie hebben met verkeer en veiligheid. Ook deze aandachtspunten zijn bij deze mobiliteitsvisie betrokken.

NOVEX-gebieden als onderdeel van de omgevingsvisie
Als onderdeel van de Omgevingsvisie zijn zestien NOVEX-gebieden aangewezen waar grote ruimtelijke transities vragen om een apart ontwikkelperspectief. Dit ontwikkelperspectief stellen Rijk en regio samen op. Eén van deze gebieden betreft de Lelylijn en het bijbehorende invloedsgebied. De komende jaren wordt verder uitgewerkt kan bijdragen aan versterking van de economie van het Noorden, de ontsluiting van nieuw te ontwikkelen woningbouwgebieden en betere internationale treinverbindingen met het noorden van Duitsland. Dit kan ook effect hebben op het reisgedrag en de ruimtelijke ontwikkelingen binnen Dantumadiel. Belangrijk daarbij is dat de aansluiting voor inwoners uit Dantumadiel en de omliggende gemeenten





3.2 Gewijzigde aanpak verkeersveiligheid

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

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

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

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

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

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

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

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

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





Eerste resultaten risicoanalyse SPVV2030

In 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 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_2 reductie van 49% in 2030 en 95% in 2050 ten opzichte van 1990.

Voor de mobiliteitsvisie van de gemeente Dantumadiel 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 Dantumadiel is het van belang dat 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 mobiliteitsplan;
- 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;
- Werkgeversaanpak: 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;
- Betalen naar gebruik vanaf 2030 ter vervanging van bestaande motorrijtuigenbelasting.



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 Dantumadiel via de mobiliteitsvisie 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 zijn gerelateerd aan werkgebonden personenmobiliteit. Door dit relatief grote aandeel valt er binnen dit terrein veel te winnen wat betreft CO_2-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_2-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_2-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_2- 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_2- uitstoot nog verder te reduceren. Werkgevers in de gemeente Dantumadiel met meer dan 100 werknemers hebben bij een overschrijding van de maximumnorm maatregelen te treffen Hierbij kunnen werkgevers denken aan:

- 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 Dantumadiel 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 het charter 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.





3.4 Landelijk mobiliteitsbeleid

Door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is een Mobiliteitsvisie 2050 opgesteld. Deze mobiliteitsvisie bevat een eerste uitwerking van het integrale mobiliteitsbeleid voor de toekomst. In de Mobiliteitsvisie zijn de volgende hoofdlijnen opgenomen:

1. Het nastreven van meer integrale doelen die het publieke belang van bereikbaarheid van maatschappelijk-economisch vitale functies borgen in heel Nederland;
2. Het zo benutten, versterken en verbinden van de krachten van de verschillende modaliteiten dat de bereikbaarheidsdoelen doeltreffend en doelmatig behaald worden: de juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd;
3. Het mobiliteitssysteem van de toekomst voldoet aan de publieke kaders voor duurzaamheid, gezonde leefomgeving en veiligheid;
4. De drie hoofdlijnen hierboven worden gebiedsgericht uitgewerkt, in nauwe samenwerking met de bestuurlijke partners, waarbij ook de gebruikers van het mobiliteitssysteem betrokken worden.



3.5 Provinciaal verkeersbeleid

Het Regionaal Mobiliteitsprogramma 1.0 (RMP) van de provincie Fryslân is de uitwerking van de in mei 2020 vastgestelde Provinciale Omgevingsvisie (POVI) op het terrein van (duurzame) mobiliteit. Grondslag voor dit programma is het Klimaatakkoord.

Op het gebied van mobiliteit is de ambitie gesteld dat iedereen zich veilig kan verplaatsen in, van en naar Fryslân. Belangrijke bestemmingen beschikken over een betrouwbare en toekomstbestendige bereikbaarheid over land en/of water en/of door de lucht. Dit alles vindt plaats op een schone, duurzame, en betaalbare wijze, rekening houdend met de leefbaarheid en de omgeving van onze provincie. Deze ambitie is vertaald in 5 programmalijnen:

1. We zijn goed bereikbaar en onze netwerken zijn betrouwbaar, efficiënt en toekomstbestendig;
2. We verplaatsen ons duurzaam;
3. We zetten in op mobiliteit voor iedereen;
4. We verplaatsen ons veilig;
5. We zetten in op slimme technieken en gedrag.

Voor elke programmalijn zijn doelen en maatregelen opgesteld in de periode tot 2040 om de ambitie te kunnen bereiken.





Stimuleren van fietsverkeer

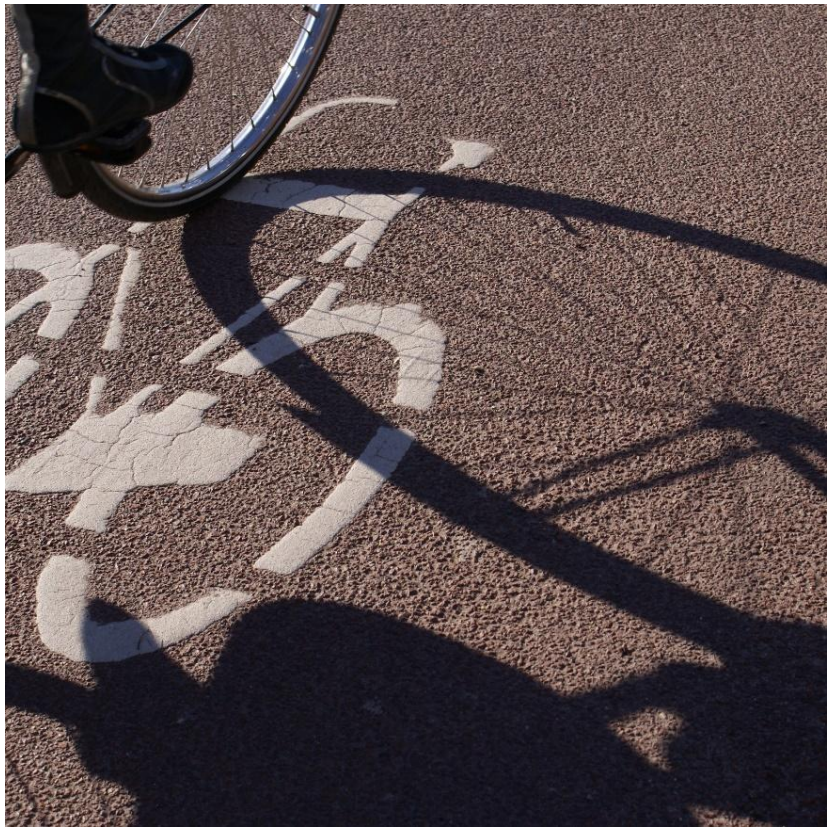
Op provinciaal niveau wordt duurzame mobiliteit ook als belangrijk thema gezien. Daarbij is het fietsverkeer samen met het OV een belangrijke pijler. Op 21 oktober 2020 is de 'startnotysje Fyts' vastgesteld. Insteek van het beleidsproces is dat het in de toekomst niet alleen gaat over infrastructuur,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

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

Daarnaast heeft de provincie met Friese gemeenten een proces doorlopen voor het bepalen van snelfietsroutes. Hieruit zijn 5 snelfietsroutes voortgekomen, namelijk:

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

Bovengenoemde routes lopen niet door de gemeente Dantumadiel. Op regionaal niveau wordt vanuit de ANNO-gemeenten en de provincie echter wel 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 (Hallum-Burdaard en omgeving).





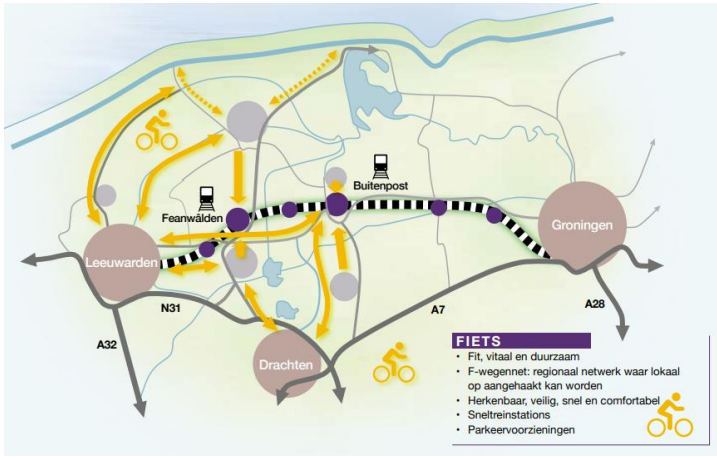
De belangrijkste opgaven voor Dantumadiel lichten we hieronder toe.

Overstapgemak bij sneltreinstations en andere punten (Hub's)

De regio wil een goed netwerk van hub's creëren waar overgestapt kan worden van de ene vervoerswijze op de andere (bus, trein, auto, fiets of voet). Sneltreinstations als Feanwâlden hebben hierbij de eerste prioriteit. Een netwerk van hub's moet de kwaliteit van het mobiliteitssysteem en de bereikbaarheid van voorzieningen verbeteren.

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 sneltreinstations 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:

• Holwert – Leeuwarden;
• Dokkum – Leeuwarden;
• Dokkum – Feanwâlden – Burgum;
• Leeuwarden – Buitenpost;
• Buitenpost – Kollum;
• Buitenpost – Surhuisterveen – Drachten.

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

Leefbaarheidsopgave Kollumerzaag, De Westereen en Twijzelerheide

De aanleg van de Sintrale As in 2016 - tussen Dokkum en Nijega (N356) -heeft gezorgd voor een verbetering van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid in onder meer Noardeast-Fryslân. Op enkele wegen in de dorpen Kollumerzwaag, De Westereen en Twijzelerheide is de verkeersdruk echter toegenomen door de komst van de Sintrale As. Deze routes worden in kaart gebracht, waarna oplossingen kunnen worden voorgedragen.

Leefbaarheidsopgave Ee-vallei

De Dokkumer Ee is onderdeel van de staande mastroute 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 toeleidende 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.

Netwerkanalyse

Voor met name de oostflank van de regio is sprake van een bereikbaarheidsopgave. Voor de ANNO-regio wordt een netwerkanalyse uitgevoerd om inzichtelijk te krijgen waar knelpunten en kansen liggen om de (multimodale) bereikbaarheid te verbeteren.



3.7 Raadsakkoord

De partijen uit de raad van de gemeente Dantumadiel hebben voor 2022-2026 een raadsakkoord opgesteld waarin de ambities voor diverse thema's aan bod komen. Basis hiervoor was het beknopte coalitieakkoord.

Voor verkeer wordt er ingezet op kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en duurzaamheid. Hiervoor zijn volgende aspecten opgenomen:

- **Kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte:** we willen investeren in de kwaliteit van de openbare ruimte met aandacht voor goede bereikbaarheid, een kwaliteitsverbetering van het fietsnetwerk (recreatief en woon-werk) en oog voor (mindervalide) voetgangers en fietsers. Er wordt een inhaalslag gemaakt het uitvoeren van het onderhoudsplan wegen en trottoirs waar veiligheid in gevaar komt. Binnen de gemeente wordt gewerkt aan meer duidelijkheid en eenheid in bebording en markering op doorgaande wegen.
- **Duurzaamheid:** de veranderende mobiliteit van onze inwoners als gevolg van de energietransitie wordt door de gemeente gefaciliteerd met bijvoorbeeld laadpalen en snelle fietsroutes.
- **Toegankelijkheid:** startnotitie ontwikkelen met als doel het 'keurmerk toegankelijkheid' op minimaal het niveau 'brons' te behalen.





Landelijk

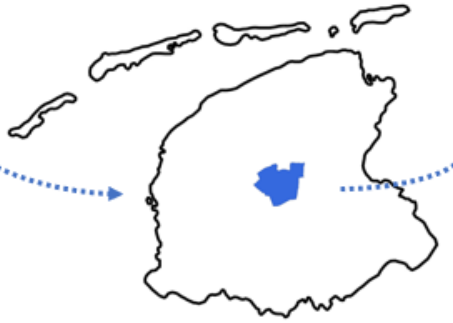


Landelijk Klimaatakkoord
Landelijke Omgevingsvisie

Mobiliteitsvisie 2050

Strategisch Plan verkeersveiligheid

Provinciaal



Provinciale Omgevingsvisie

Regionaal Mobiliteitsprogramma

Regionaal (ANNO)



Regionale Mobiliteitsvisie "Ferbining'

Gemeentelijk



Gemeentelijke Omgevingsvisie

Gemeentelijk Mobiliteitsprogramma

Overige gemeentelijke beleidsnota'



3.8 Recreatie en Toerisme

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:

- We gaan de route infrastructuur (o.a. fietsen en wandelen) verbeteren door knelpunten in beeld te brengen en op te lossen.
- Per streekmerk gaan we twee belevingsroutes ontwikkelen (één voor fietsers en één voor wandelaars).

Masterplan Opvaarten – Noordoost Fryslân
Voor 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.

In de regio Noordoost Frylân liggen veel waterwegen; zowel bevaarbare en officieel geclassificeerde als ook waterwegen die in meerdere of mindere mate nog potentievol in het landschap liggen. In het masterplan zijn verschillende deelgebieden met hun ambities en kansen met bijbehorende maatregelen voor de opvaarten beschreven. Voor de gemeente Dantumadiel zijn vooral de ambities en maatregelen onder deelgebied Wouden – Ie interessant. Hieronder vallen de wensen en ambities om Rinsumageast en Eeltsjemar te ontsluiten. Feanwâlden, Hurdegaryp en Mûnein zijn inmiddels aangesloten op het vaarnetwerk via de Bûtenfjild-route. Rinsumageast heeft de wens om de vaarroute naar Aldtsjerk en Dokkum te herstellen. Daarmee krijgt het dorp een aansluiting op de Noordelijke Elfstedenvaarroute. Het herstel van deze historische vaarroute is een initiatief van Stichting Noordelijke Woudroute.





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 fietsen te faciliteren. Inwoners, bedrijven en instellingen kunnen in de gemeente Dantumadiel openbare laadpalen voor de auto aanvragen. Verder is het voor de gemeente interessant om in dorpen elektrische deelauto's en deelfietsen beschikbaar te stellen, ter vervanging van de auto's op fossiele brandstof. Maatregelen ter bevordering van het verschonen van het wagenpark zijn belangrijk om mee te nemen in dit mobiliteitsprogramma.

GEDEELD:
De tweede auto wordt steeds vaker een (elektrische) deelauto die met de buren in de straat wordt gedeeld. Met behulp van mobiele telefoons is het op een makkelijke wijze te regelen. Het biedt extra ruimte als er minder parkeerplaatsen noodzakelijk zijn door de komst van deelauto's. 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 Dantumadiel zijn op dit moment geen georganiseerde deelauto's en deelscooters aanwezig. Wel staan er op de stations van Feanwâlden en De Westereen deelfietsen van Deelfiets Nederland.
Ook stellen particulieren hun auto beschikbaar als deelauto (zoals via SnappCar). Op het gebied van deelmobiliteit is winst te behalen voor de gemeente.

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. Omdat hierdoor het realiseren van bredere fietspaden met grotere boogstralen en voldoende veilige fietsenstallingen belangrijker wordt, is dit een belangrijke ontwikkeling om mee te nemen in het mobiliteitsprogramma van Dantumadiel.

GROTER:
Door schaalvergroting en technische ontwikkelingen in de landbouwsector zijn tractoren en andere landbouwvoertuigen in de afgelopen jaren groter, zwaarder en sneller geworden. De verwachting is dat qua omvang nu wel het maximum is bereikt en dat er mogelijk in de toekomst ook elektrificering zal plaatsvinden.
De weginrichting is (nog) niet altijd aangepast aan deze grote landbouwvoertuigen. Grote en snelle landbouwvoertuigen in combinatie met smalle wegen en ander verkeer kan zorgen voor verkeersonveilige situaties. In de gemeente Dantumadiel rijdt relatief veel landbouwverkeer. De gemeente is zich bewust van de effecten van het relatief grote landbouwverkeer op de verkeersveiligheid en heeft landbouwverkeer daarom als criterium meegenomen in de Risicoanalyse Verkeersveiligheid (als onderdeel van het Strategisch Plan 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 bijvoorbeeld intelligente verkeerslichten. 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. Ook is het bijvoorbeeld mogelijk dat fietsers extra snel groen licht krijgen als het regent. Dergelijke complexe verkeersystemen zijn in Dantumadiel (nog) niet van toepassing. 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 rijtaken 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.





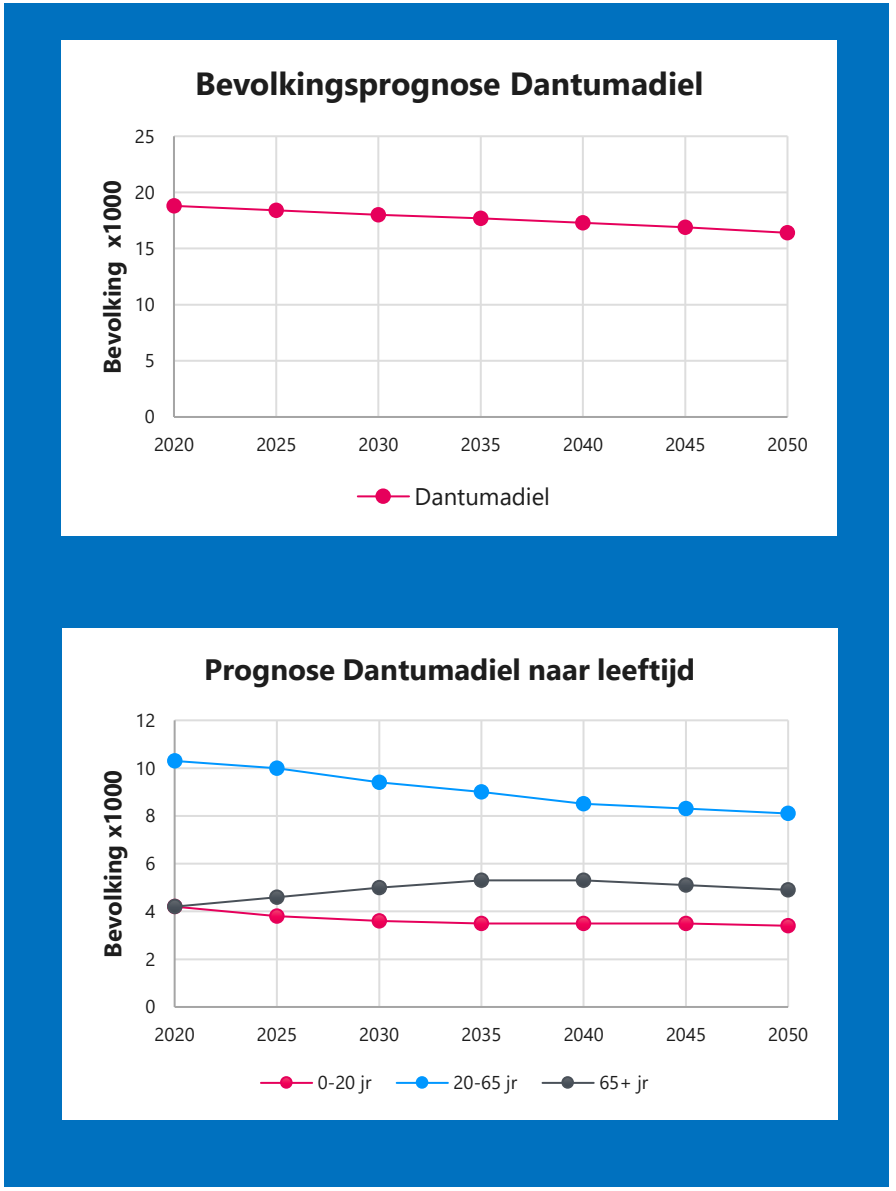
3.10 Demografische trends en effecten mobiliteit

De bevolking in Dantumadiel neemt volgens de bevolkingsprognose van het CBS af in de komende decennia; van 19.000 inwoners in 2020 naar 16.500 inwoners in 2050. In de gemeente is er naar verwachting sprake van een lichte bevolkingskrimp. 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. Zo stijgt het aantal 65+ers naar verwachting van 4.200 inwoners in 2020 naar 4.900 inwoners in 2050. Het aantal jongeren en de beroepsbevolking zullen naar verwachting afnemen. Het aantal jongeren (0-20 jaar) daalt naar verwachting van 4.200 inwoners in 2020 naar 3.400 inwoners in 2050. Voor de leeftijdscategorie 20 tot 65 jaar is de verwachting dat het aantal inwoners tussen 2020 en 2050 van 10.300 naar 8.100 inwoners daalt.

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 Dantumadiel

Autonome ontwikkelingen zijn infrastructurele en ruimtelijke projecten waarvan besloten is deze de komende jaren te realiseren. Na de komst van de Sintrale As zijn binnen de gemeentegrenzen nog geen (vastgestelde) grootschalige infrastructuurprojecten beoogd. Wel wordt buiten de gemeentegrenzen de komende jaren de Rondweg rond Wânswert aangelegd waardoor door de Ee-Vallei een aantrekkelijkere verbinding ontstaat richting de 357.

Op verschillende plekken in Dantumadiel komen nieuwe woningen. Soms zijn dat projecten van de gemeente, soms initiatieven vanuit de dorpen of van ontwikkelaars. De belangrijkste locaties waar woningbouw is beoogd zijn:

- Damwâld, Prikkebosk;
- Damwâld, Botkeskoalle;
- Damwâld, Mounetille;
- De Westereen, Frosk;
- De Westereen, East;
- De Westereen, IJsbaanlocatie;
- Feanwâlden, De Bosk;
- Broeksterwâld, Jagerswei;
- Rinsumageast, uitbreiding;
- Wâlterswâld, uitbreiding;
- Driezum, uitbreiding.

Daarnaast wordt er nog gesproken met Driezum en Rinsumageast om ook daar nieuwe woningen mogelijk te maken.





4. Waar willen we naartoe?

4.1 Visie op hoofdlijnen

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

Dantumadiel heeft een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving. Dit nodigt ook uit tot gezonde mobiliteit zoals fietsen en wandelen. We zetten volop in op behoud en het versterken daarvan, door in te zetten op duurzame mobiliteit. Dit is ook een doorvertaling van de aspecten uit de Ontwerp Omgevingsvisie van Dantumadiel 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 Dantumadiel streeft in samenwerking met andere overheden naar nul verkeerslachtoffers. Om de verkeersveiligheid te vergroten, zetten we in op:

- Een eenduidige ordening en inrichting van het wegennet
- Veilig fietsen binnen en buiten de bebouwde kom
- 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.
Op erftoegangswegen met een maximum snelheid van 60 km/h met een vrijliggende fietsvoorzieningen bieden we graag ruimte aan de fietsers met lagere snelheden op de fietspaden. Bestaande bromfietspaden worden fietspaden en de bromfietsen maken in dat geval gebruik van de rijbaan. Voorwaarde is wel dat de erftoegangswegen op een juiste wijze ingericht zijn.

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. Voor een aantal locaties onderzoekt het college de afwaardering van 50 km/h naar 30 km/h. Dit zijn de zogenaamde grijze wegen die niet volledig voldoen aan de inrichtingseisen van een gebiedsontsluitingsweg van 50 km/h met vrijliggende fietsvoorzieningen, maar wel een belangrijke functie hebben voor de het autoverkeer.

'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/h.

Voor industriewegen wordt op lange termijn gekeken naar een gewijzigde inrichting. Wanneer geen sprake is van een hoofdfietsroute blijft de maximumsnelheid vooralsnog 50 km/h. In combinatie met onderhoud wordt gekeken of voor deze wegen op termijn een gewijzigde inrichting kan worden toegepast.

Voortzetting van de inzet op educatie en voorlichting

De meeste verkeersongevallen ontstaan helaas door een menselijke fout. Om het aantal verkeerslachtoffers te verminderen, is het, naast veilige infrastructuur, ook belangrijk aandacht te hebben voor veilig



verkeersgedrag (via educatie en voorlichting). De gemeente Dantumadiel 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.

4.3 Bereikbaarheidsopgaven

Auto

Bestemmingen in de gemeente Dantumadiel 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 Feanwâlden en Damwâld.

Een belangrijk aandachtspunt voor de bereikbaarheid en leefbaarheid is de ontsluiting van De Westereen, Kollumerzwaag en Twijzelerheide. Het instrument omgevingsprogramma wordt ingezet om hier de komende tijd uitwerking aan te geven.

Parkeren voor auto en fiets

De gemeente Dantumadiel 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 Dantumadiel uitgegaan van de gemiddelde waarde. Daarbij wordt uitgegaan van een ‘niet stedelijke’ gemeente.

Door het verder stimuleren van het fietsgebruik en het duurder worden van de (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. Dit samen met de belangrijke busverbindingen die aansluiten op de treinstations en de busstations in Leeuwarden, Dokkum en Drachten. We gaan 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.

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 inclusieve samenleving. Daarbij zetten we in op het terugdringen van de vervoersarmoede.



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.

Voorrang voor fietsers op rotondes

Binnen Dantumadiel is het aantal rotondes binnen de bebouwde kom met gescheiden fietsvoorzieningen beperkt. Alleen in De Westereen liggen twee rotondes binnen de bebouwde kom met gescheiden fietsvoorzieningen. 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

Mobiliteit voor iedereen

Uit cijfers van het RIVM blijkt dat 10% van de inwoners een mobiliteitsbeperking kent. Deze groep bestaat uit onder andere ouderen, dementerenden, mensen met een lichamelijke of verstandelijke beperking.

We streven er naar om de gemeente zo ‘inclusief ‘ mogelijk te maken, zodat deze grote groep zo min mogelijk uitsluiting ondervindt. Deze groep maakt vaak gebruik van specifieke vervoersmiddelen zoals de driewielfiets, de rolstoel en de scootmobiel. Het is van belang dat iedereen met elk vervoersmiddel kan deelnemen aan het verkeer. Dit stelt eisen aan de toegankelijkheid van de openbare ruimte en het openbaar vervoer. Daarnaast gaat het niet alleen om de fysieke omgeving, maar ook om de sociale omgeving van mensen met mobiliteitsbeperkingen. De gemeente inclusief maken is een integrale opgave.

Op voorhand kunnen niet overal grootschalige aanpassingen worden gedaan, maar zodra de infrastructuur wordt aangepast, wordt rekening gehouden met deze specifieke vervoersmiddelen.





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.
Naast de uitdaging van de bereikbaarheid voor De Westereen is er ook een uitdaging voor specifiek de leefbaarheid rond de Foarstrjitte. Dit verdient een integrale afweging en uitwerking. Ook voor het gebied rond de Ee-vallei wordt de leefbaarheidsopgave nader onderzocht.

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

Dantumadiel werkt samen met de overige ANNO-gemeenten aan duurzame mobiliteit door het fietsgebruik en het openbaar voervoer te stimuleren. Ook het faciliteren van de laadinfrastructuur voor elektrische auto's hoort daarbij.

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 onder andere het fietsgebruik en zorgt naast een bijdrage aan de duurzaamheid ook voor het verbeteren van de gezondheid.

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 geplaatst op de stations van Feanwâlden en De Westereen. 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.




Zwaagwesteinde 2
Kollumerzwaag 4
Damwoude 3
Dokkum 7
Kollum
Veenwouden 3
Leeuwarden 18
Drachten

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 Dantumadiel leeft en belangengroepen en inwoners zijn erg betrokken. Dit resulteert in een groot aantal wensen en knelpunten die uit het participatietraject naar voren zijn gekomen. We kunnen alles niet in één keer oplossen. Daarbij is ook niet alles op te lossen met infrastructurele maatregelen voor specifieke locaties. Veel aangegeven knelpunten hebben ook betrekking op het gedrag van weggebruikers. Daarom is een prioritering gemaakt waarbij de belangrijkste knelpunten en wensen als eerste worden opgepakt in de komende periode.

Waar zetten we op in?

Om te komen tot de benodigde maatregelen is daarom een stroomschema toegepast. Dit schema is weergegeven in figuur 5.1. In dit schema komen knelpunten en wensen vanuit vier verschillende stromen. Dit betreft de voorgestelde wegencategorisering in het kader van Duurzaam Veilig, de risicoanalyse & ongevalsdata, de knelpunten & wensen vanuit de inwoners & belangengroepen en de beleidswensen uit de het gemeentelijke en regionale mobiliteitsprogramma en zoals beschreven in hoofdstuk 4.

Uit het participatietraject is naar voren gekomen dat verkeersveiligheid de hoogste prioriteit moet krijgen 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 maatregelen zijn opgenomen (ingrijpende infrastructurele maatregelen) wordt ingezet op handhaving en kan in overleg met dorpsbelangen of wijkverenigingen gekeken worden of de situatie met kleine maatregelen verbeterd kan worden. Hier is in paragraaf 5.11 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 wegencategorisering (weginrichting en snelheid)

Risicoanalyse en ongevalsdata

Knelpuntlocaties uit de risicoanalyse en ongevalsdata

Knelpunten en wensen vanuit inwoners en belangengroepen

Input vanuit enquêtes

Is er sprake van infrastructurele maatregelen?

Ja

Nee

Is de infrastructuur in beheer van de gemeente?

Ja

Nee

In overleg met Provincie of Rijkswaterstaat over inframaatregelen en handhaving

Is de infrastructuur al ingericht op basis van de principes van Duurzaam Veilig

Ja

Nee

Infrastructurele of overige maatregelen

Is er sprake van een knelpunt voor verkeersveiligheid (wegencategorisering of risicoanalyse) ?

Ja

Nee

Geen ingrijpende infrastructurele maatregelen treffen voor de komende vijf jaar.

Inzetten op handhaving en gedrags-beïnvloeding. Kleine verbetermaatregelen mogelijk in overleg met de wijken en dorpen (op basis van werkbudget)

Mogelijk in combinatie met gepland onderhoud optimalisatie van de inrichting doorvoeren



5.2 Infrastructurele maatregelen verkeersveiligheid

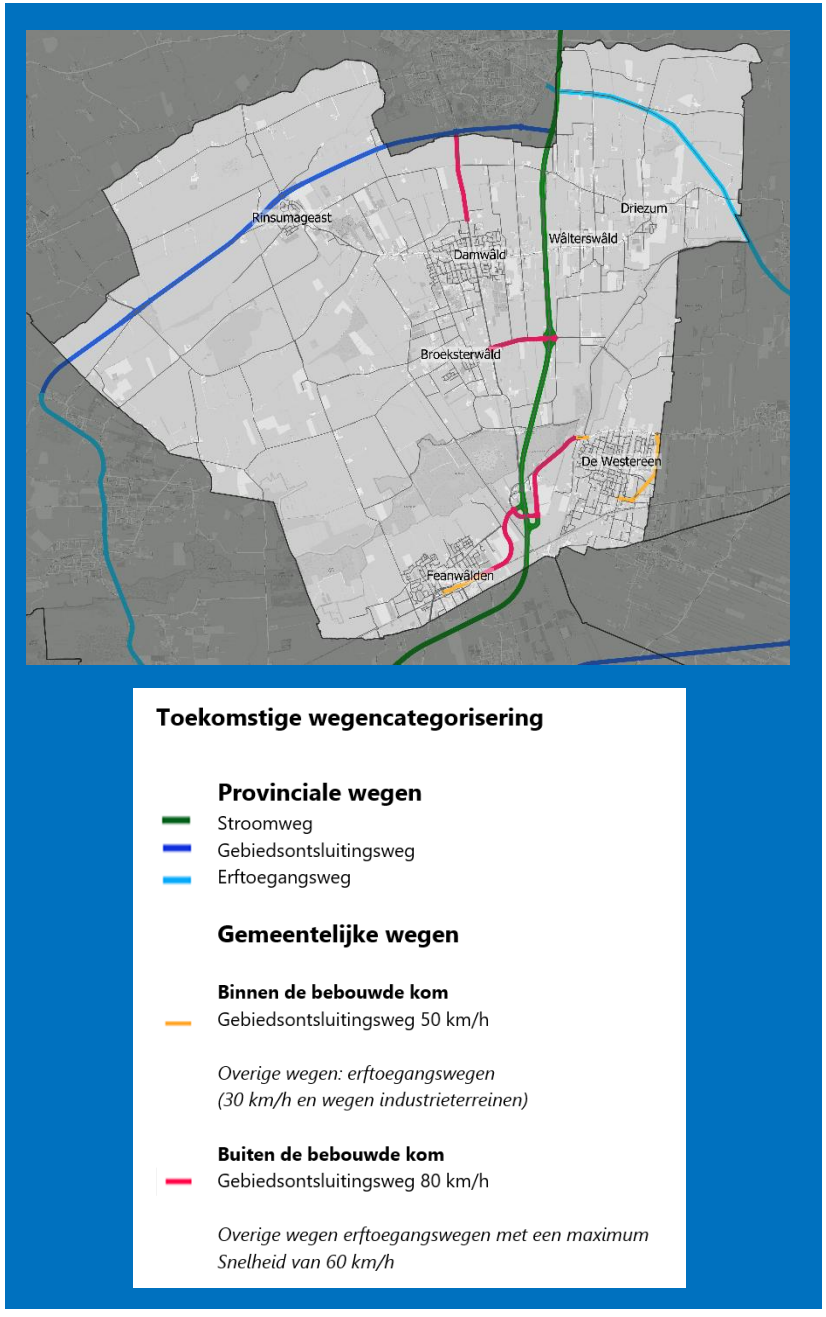
Uit het beleidskader en participatietraject is naar voren gekomen dat verkeersveiligheid een hoge prioriteit verdient binnen de het gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Ook vanuit de risicoanalyse in het kader van het strategisch plan verkeersveiligheid is het nodig om infrastructurele maatregelen te treffen.

Een uniforme en herkenbare wegencategorisering

Zoals in de visie ook al verwoord streven we naar een uniforme weginrichting conform de principes van Duurzaam Veilig geeft de wenselijke wegencategorisering van de gemeentelijke wegen binnen Dantumadiel aan.

Voor een groot deel is het wegennet buiten de bebouwde kom al op een uniforme wijze gecategoriseerd. Voor een klein deel van de (provinciale) Trekwei N910 is nog sprake van een maximum snelheid van 80 km/h met fietsers op de rijbaan. Rond Damwâld zijn verder nog optimalisaties wenselijk als laatste aanpassing op de afwaardering van de route door de komst van de Sintrale As. Voor wegen binnen de kom wordt, zeker in combinatie met fietsers op de rijbaan, ingezet op het afwaarderen naar 30 km/h.

Bij het bepalen van de maatregelen is de volgende prioriteitsvolgorde aangehouden:
1: Wegvakken 80 km/h met fietsers op de rijbaan afwaarderen inclusief het aanpassen belangrijke oversteekvoorzieningen (hiervan is alleen sprake langs de Trekwei).
2: Wegvakken 50 km/h met fietsers op de rijbaan. Deze wegen moeten opnieuw worden ingericht. Het college wil niet op voorhand alle wegen afwaarderen naar een maximum snelheid van 30 km/h. Dit aspect wordt in het vervolgtraject nader uitgewerkt.
3: Overige optimalisatie in het kader van de wegencategorisering.



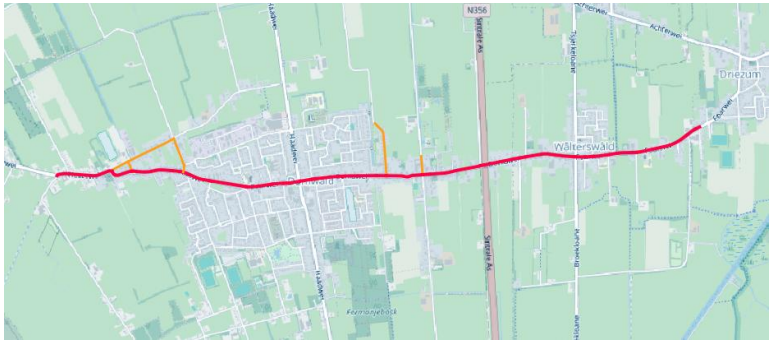


Maatregelen 50 km/h met fietsers op de rijbaan

Damwâld Foarwei-Doniawei (Maatregel V1 en V2)

Op dit moment geldt op de oost-westverbinding door Damwâld nog een maximum snelheid van 50 km/h. Het is een belangrijke verbinding voor zowel autoverkeer, fietsverkeer, openbaar vervoer en landbouwverkeer. Daarbij is er ook sprake van veel erfaansluitingen.

Door het college van B&W is aangegeven dat deze route op voorhand niet wordt afgewaardeerd naar 30 km/h en dat samen met inwoners en belangenverenigingen een keuze wordt gemaakt voor de toekomstige inrichting en het bijbehorende snelheidsregime.



Impressie locaties 50 km/h met fietsers op de rijbaan in Damwâld

De Westereen Foarstrjitte (maatregel V3)

Op dit moment is op de Foarstrjitte nog ingericht met een maximum snelheid van 50 km/h in combinatie met fietsers op de rijbaan. Het betreft daarbij één van de drukste gemeentelijke wegen met een belangrijke functie voor zowel het autoverkeer als het fietsverkeer. Het huidige profiel biedt (afhankelijk van de uitwerking) deels ruimte om fietsers en voetgangers te kunnen scheiden.

Ook voor deze locatie is door het college van B&W is aangegeven dat deze route op voorhand niet wordt afgewaardeerd naar 30 km/h en dat samen met inwoners en belangenverenigingen een keuze wordt gemaakt voor de toekomstige inrichting en het bijbehorende snelheidsregime.

De uitwerking van de weginrichting is echter ook afhankelijk van uitkomsten van het onderzoek naar de leefbaarheidsopgave rond De Westereen.



Impressie van de Foarstrjitte in de Westereen



Broeksterwâld (maatregel V4)

In 2023 is een groot deel van de hoofdroute binnen de bebouwde kom van Broeksterwâld opnieuw ingericht. In het gehele dorp is echter nog sprake van een formele maximum snelheid van 50 km/h. Het snelheidsregime dient nog geformaliseerd te worden met een verkeersbesluit en bebording.
Een groot deel van de wegen heeft al een inrichting die past bij een maximum snelheid van 30 km/h. Daarbij is het nog wel wenselijk om de inrichting van de Pieter Durksstrjitte op termijn nog aan te passen met extra snelheidsremmende maatregelen.



Impressie Kavelwei Broeksterwâld

De Falom

Binnen de Falom geldt nog een maximum snelheid van 50 km/h. Daarbij maakt het fietsverkeer binnen de bebouwde kom deels gebruik van de rijbaan. Door het college van B&W is besloten dat deze weg vooralsnog niet wordt afgewaardeerd naar 30 km/h.

Maatregelen 80 km/h met fietsers op de rijbaan

Trekwei ten oosten van Kolkensloane

De Trekwei is door de provincie gecategoriseerd als erftoegangsweg. Daar waar sprake is van vrijliggende fietsvoorzieningen (ten westen van de Kolkensloane) is sprake van een maximum snelheid van 80 km/h. Er is echter nog een klein deel van de Trekwei waarvoor sprake is van 80 km/h in combinatie met fietsers op de rijbaan. Het is van belang om voor dit wegdeel ook de maximum snelheid te verlagen naar 60 km/h. Omdat het een provinciale weg betreft, gaan we hiervoor het overleg aan met de provincie en de gemeente Noardeast Fryslân.



Impressie Trekwei met 80 km/h en fietsers op de rijbaan



Maatregelen 80 km/h afwaarderen naar 60 km/h

Haadwei tussen Damwâld en De Falom (maatregel V5)

Als één van de laatste maatregelen gekoppeld aan de realisatie van de Sintrale As, is het nog nodig om de Haadwei tussen Damwâld en de Falom af te waarderen naar een erftoegangsweg met een maximum snelheid van 60 km/h. Dit om de route voor doorgaand verkeer minder aantrekkelijk maken. Ook wordt onderzocht of het mogelijk is om de bromfiets op de afwaarderen wegvakken op een veilige wijze op rijbaan te laten rijden. Voorwaarde hiervoor is wel dat de weginrichting overeenkomstig is met de inrichting van een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom.
Op deze wijze ontstaan er minder snelheidsverschillen op het huidige bromfietspad en ontstaat meer ruimte voor de fietsers.

Er wordt eerst voor gekozen om op de Haadwei ten noorden van Damwâld nog een maximum snelheid van 80 km/h te handhaven om de ontsluiting via de noordzijde van het dorp zo aantrekkelijk mogelijk te houden. Ook omdat daar een groot deel van de voorzieningen gelegen is.



Impressie Haadwei tussen Damwâld en De Falom

Optimalisatie inrichting n.a.v. risicoanalyse

Diverse locaties binnen de gemeente (maatregel V6 t/m V20)

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 landbouwroute 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/h in combinatie met fietsers op de rijbaan) zijn reeds beschouwd. Eén van de voorbeelden waar bijvoorbeeld nog maatregelen noodzakelijk zijn, is de route Oastein/Stinswei door Feanwâlden (maatregel V9). In overleg met de inwoners en belangenorganisaties dient dit nader uitgewerkt te worden.

Daarnaast wordt er in ANNO-verband ook nog onderzoek verricht naar de effecten op netwerkniveau en wordt het kwaliteitsnetwerk voor landbouwverkeer samen met de provincie ook nog geactualiseerd. 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 5.12 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

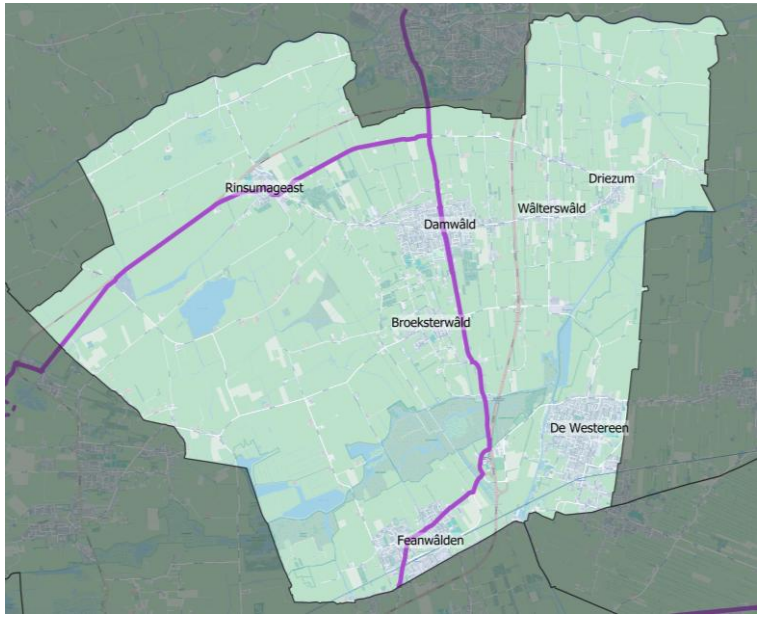
Door Sweco is reeds een verkennende uitwerking gemaakt welke aanpassingen nodig zijn om te komen tot kwalitatief hoogwaardige fietsverbindingen. Hierna is samengevat welke maatregelen beoogd zijn binnen de gemeentegrenzen.

Route Dokkum – Leeuwarden (maatregel F1)

De route tussen Dokkum en Leeuwarden is (voorlopig) gepland via Rinsumageast. Net buiten de gemeentegrenzen is ter hoogte van de McDonalds een fietstunnel beoogd om de Lauwersseewei ongelijkvloers te kunnen kruisen. Binnen de gemeentegrenzen zijn de volgende aanpassingen nodig:

- Realiseren oversteekvoorzieningen met middensteunpunt Haadwei
- Toepassen profiel fietsstraat op parallelweg tussen Lauwersseewei en Koarndyk
- Realiseren nieuw fietspad tussen Haadwei en Koarndyk
- Toepassen profiel fietsstraat op Koarndyk, Van Aylvawei en Fjildwei

Daarnaast zijn op regionaal niveau ook nog maatregelen beoogd om de routes herkenbaar te maken voor fietsers.



Route Dokkum – Feanwâlden (maatregel F2)

Voor de route tussen Dokkum en Feanwâlden zijn binnen de gemeentegrenzen de volgende maatregelen beoogd:

- Toepassen profiel fietsstraat op de parallelweg tussen Lauwersseewei en Koaileane (tracé gelijk aan route Dokkum-Leeuwarden
- Verbreden fietspad tussen Damwâld en De Falom

Daarnaast is voor diverse delen nog een aangepaste markering nodig.

Vrijliggend fietspad Melkemawei Rinsumageast

Tussen de rotonde in de N361 en de Baron van Sytzamawei wordt langs de Melkemawei een vrijliggend fietspad gerealiseerd aansluitend op het fietspad rondom de rotonde (maatregel F3).



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.
Hoewel het aantal rotondes binnen Dantumadiel beperkt is, is het toch belangrijk om aan te sluiten bij de keuzes die ook in de buurgemeenten worden toegepast.
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 F4).

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 F5).

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 geluidsbelastingen 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 geluidsbelasting 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.

Leefbaarheidsopgave De Westereen

Specifiek is voor de omgeving De Westereen, Kollumerzwaag en Twijzelerheide een uitwerkingsopgave voor de leefbaarheid geformuleerd. Een belangrijk aandachtspunt daarbij is de belangrijke positie van het treinstation in de Westereen en de relatie met het omliggende stationsgebied.
Dit is een apart proces dat vanuit het omgevingsprogramma De Westereen e.o. verder wordt uitgewerkt. Uit deze nadere studie moet blijken welke maatregelen nodig zijn (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 Dokkumer 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 drukkere wegen in de gemeente. Dit betreft de zogenaamde BGE (BasisGeluidEmissie). De verwachting is dat uiterlijk 2026 de basissituatie vastgelegd dient te worden voor alle wegen binnen de gemeente van 2.500 motorvoertuigen per etmaal of meer. Dit geldt ook voor wegen met een maximum snelheid van 30 km/h die voorheen geen formele geluidszone hadden.
De gedachte achter deze verplichting is om te voorkomen dat de geluidssituatie voor inwoners waarneembaar toeneemt of 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 binnen Dantumadiel is de afwikkeling van landbouwverkeer. De gemeente bestaat voor een groot deel agrarisch grondgebied. In het landelijk gebied moet het landbouwverkeer overal kunnen komen om de landerijen en bedrijven te bereiken.

Een maatregel om de conflicten met de kwetsbare verkeersdeelnemers te beperken is het afwaarderen van de Lauwersseewei naar 80 km/h. Daarbij wordt de Lauwersseewei ook opengesteld voor landbouwverkeer en is het voor landbouwverkeer richting Dokkum niet meer nodig om bijvoorbeeld door de kern van Rinsumageast te rijden. 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). Dit is een verplichting voor gemeenten.

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 (maatregel T1).

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 5.11).





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. 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 Overige maatregelen

Op dit moment heeft de gemeente geen actueel inzicht in bewegwijzering. Hoewel steeds meer weggebruikers middels navigatie hun weg vinden, is het nog wel nodig om de bewegwijzering op orde te hebben. Met de komst van de Sintrale As is de bewegwijzering deels aangepast maar op lokaal niveau zijn er soms nog foute verwijzingen. De komende periode inventariseren we daarom de huidige bewegwijzering voor zowel het autoverkeer als fietsverkeer voeren waar nodig aanpassingen door. Daarbij wordt ook geïnventariseerd welke belijning er op de wegen aanwezig is wordt de koppeling gelegd met het databeheer zodat de wenselijke routes ook bij de beheerders van de kaarten voor de navigatiesystemen terechtkomen. (maatregel O1)





5.11 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 Dantumadiel op voorhand maar beperkte middelen beschikbaar waardoor in de praktijk wensen vanuit de inwoners vaak geen gevolg kunnen krijgen.

Jaarlijks is op dit moment een werkbudget beschikbaar van € 42.500,- om kleine verbetermaatregelen door te voeren.

Daaraan gekoppeld worden de komende periode actief met de verschillende dorpsbelangen overlegd op welke wijze met kleine verbetermatregelen de verkeerssituatie kan worden verbeterd.

5.12 Aanpak van verkeersmeldingen

De gemeente krijgt regelmatig vragen om snelheid remmende maatregelen aan te leggen ivm de hoge rijsnelheid van het verkeer. Als een straat gepland staat voor onderhoud, dan bekijken we of we deze straat moeten aanpassen.
Snelheid remmende maatregelen passen we in bestaande situaties alleen toe als er genoeg feitelijke onderbouwing is, dat de snelheid vaak wordt overtreden en in een nieuwe situatie, als zeer duidelijke aanleiding toe is zoals bijvoorbeeld de uitgang van het schoolplein.

De feitelijke onderbouwing voor bestaande situaties hangt samen met de V85 waarde. Die waarde wordt gezien als een representatieve waarde voor snelheid van verkeer. Zo bepalen we of we snelheid remmende maatregelen willen uitvoeren. Maar het gemeentebestuur beslist.

Bij doorgaande routes of ontsluitingswegen hoeven we niet te wachten tot het moment dat de weg voor onderhoud gepland staat. Dan kan de gemeente ook tussentijds bepalen of er snelheid remmende maatregelen nodig zijn. Wederom wordt dit alleen gedaan als de noodzaak hiervan feitelijk onderbouwd kan worden. Op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/uur of 80 km/uur is de gemeente terughoudend in het toepassen van snelheid remmende maatregelen.

5.13 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.

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 wordt nog een kostenindicatie opgenomen van de verschillende maatregelen. Deze bedragen dienen slechts als indicatie en zijn weergegeven zonder eventuele subsidies en/of cofinanciering van de provincie. 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 de fietsvoorzieningen komen veelal in aanmerking voor subsidies of cofinanciering vanuit de provincie of vanuit het Rijk.



Begrippenlijst

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




B

Bijlage A: Risicoanalyse Verkeersveiligheid



Risicoanalyse Verkeersveiligheid



gemeente dantumadiel

Colofon

Opdrachtgever:

Rapport gegevens:

Rapport:	Risicoanalyse Verkeersveiligheid
Opsteller:	J. Reitsma
Versie:	01122021
Datum:	1 december 2021

Vastgesteld:
Door
Datum
Paraaf:

Gemeente Dantumadiel
Postbus 22
9104 ZG Damwâld
Tel. (0519) 29 88 88
info@dantumadiel.frl
www.dantumadiel.frl

1 Inleiding

In het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) ligt er voor gemeenten (en provincies) de opgave om de risico's voor verkeersveiligheid in kaart te brengen. Landelijk worden de verkeersveiligheidsdoelstellingen niet gehaald. Op 14 februari 2019 is daarom het Startakkoord Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 ondertekend door o.a het Rijk, IPO en VNG. Hierin is afgesproken dat alle regionale overheden tot een gedegen analyse van de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's komen. Waar voorheen verkeersveiligheidsmaatregelen werden bepaald op basis van reeds gebeurde ongevallen, gaat het SPV uit van het beheersen van factoren waarvan is bewezen dat ze leiden tot potentieel gevaarlijke situaties: een proactieve beheersing van verkeersveiligheidsrisico's. Voor de verkeersveiligheid is dit een omslag in het denken.

Voor Fryslân betekent dit dat elke gemeente een risicoanalyse maakt van het gemeentelijk verkeerssysteem. De uitkomsten van alle analyses vinden vervolgens hun weerslag in het Regionaal Uitvoeringsprogramma SPV2030. Bijgevoegd document is de uitgewerkte risicoanalyse van Dantumadiel. Het achterliggende doel van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid is het terugbrengen van het aantal verkeersdoden naar 0 in 2050. In 2020 vielen in Nederland nog 610 verkeersdoden. In periode tussen 2017 en 2020 vielen er 2 doden in het verkeer in Dantumadiel. In dezelfde periode waren er 80 verkeersgewonden. Deze risicoanalyse moet een bijdrage leveren om deze aantallen naar beneden te krijgen

Met behulp van de Rijksbijdrage Verkeersveiligheid wordt de komende jaren gezorgd voor een stevige impuls. Dit betekent o.a. dat beheersmaatregelen, die voortkomen uit een risicoanalyse verkeersveiligheid, voor 50% subsidiabel zijn.

In dit rapport worden de risico's beschreven voor de gemeente Dantumadiel.

2. Waar staat het SPV 2030 voor?

De nulambitie betekent dat de overheden de handen ineenslaan om een zo groot mogelijk effect op de verkeersveiligheid te bereiken. Het SPV 2030 is geen bundeling van maatregelen, het is een visie op een nieuwe aanpak. Een startpunt voor alle overheden en maatschappelijke partners om structureel aandacht te schenken aan verkeersveiligheid in landelijke, regionale en lokale uitvoeringsprogramma's. Door het in kaart brengen van risico's en vervolgens maatregelen te nemen om de grootste risico's te verminderen wordt de verkeersveiligheid vergroot.

Hierbij wordt ingezet op vijf kernelementen:
- Meer structurele aandacht voor verkeersveiligheid
- Meer verbondenheid en samenwerking tussen overheden en maatschappelijke organisaties
- Risicogestuurd beleid door analyse van de grootste risico's
- Bevorderen van integraal verkeersveiligheidsbeleid
- Monitoren en bijsturen van de uitvoering in overleg

3. Welke ontwikkelingen doen zich voor?

Maatschappelijke trends beïnvloeden het verkeers-veiligheidsdomein en dragen bij aan een negatieve ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers. Het verkeersbeeld verandert: er komen nieuwe voertuigen; het wordt drukker op het fietspad en in de stad; ouderen blijven steeds langer mobiel; digitale media hebben een steeds grotere invloed op het dagelijkse leven en innovaties leiden tot nieuwe vraagstukken waar het de verkeersveiligheid betreft.



De gemeente Dantumadiel heeft behoefte aan een analyse van de risico's binnen de gemeente op het gebied van verkeersveiligheid. Dit is een gezamenlijke afspraak van alle overheden in ons land, onder andere in VNG verband.
De focus voor onze gemeente ligt hierbij op de thema's waar de gemeente beleidsmatig (makkelijk en relatief veel) invloed op kan uitoefenen. Dit zijn het veilig inrichten van wegen, het geven van goede voorlichting en scholing en het aansturen op effectieve handhaving (de klassieke 3 E's).
In de voorliggende risico analyse ligt de focus dus op de veilige inrichting van wegen en heterogeniteit in verkeer (thema's 1 en 2). Thema 3 (technologische ontwikkelingen) valt buiten de gemeentelijke invloedssfeer. De thema's 4 t/m 9 liggen meer op het vlak van educatie, voorlichting en handhaving. Jaarlijks wordt in het kader van Permanente Verkeerseducatie een gemeentelijk actieplan opgesteld.

De gemeente Dantumadiel is voornemens om volgend jaar een nieuwe Mobiliteitsvisie te maken. Deze risicoanalyse dient als input voor de Mobiliteitsvisie. Daarnaast vormt de risicoanalyse een extra onderbouwing bij het aanvragen voor landelijke of provinciale subsidies voor infrastructurele ingrepen.

2 Aanpak

De gemeente Dantumadiel voorstaat een pragmatische aanpak voor de ontwikkeling van een risicoanalyse van het wegennet binnen de gemeentegrenzen. Dit gaat om de beleidsthema's 1 & 2. Een risicoanalyse kan zeer gedetailleerd uitgevoerd worden, tot bijvoorbeeld op wegvak- en kruispuntniveau, maar dit is een zeer arbeidsintensief proces. Door te kiezen voor een meer pragmatische aanpak komen ook de grootste knelpunten zeker bovendrijven, waar voor Dantumadiel de komende jaren al genoeg ambitie in zit om deze knelpunten weg te werken. Vervolgens kan het volledige wegennet nauwkeurig onder loep worden genomen. Volgend jaar is er het voornemen voor een nieuwe Mobiliteitsvisie. Dat is dan ook een mooi moment om te bezien hoe of we verder gaan met de risicoanalyse.

Deze gemeentelijke risico analyse:
- Geeft input aan het regionaal uitvoeringsprogramma
- Geeft inzicht in de verkeersveiligheid in de gemeente
- Is een nieuw instrument voor het nieuw op te stellen Gemeentelijk Mobiliteitsbeleid (GMP)
- Is een middel om verkeersveiligheid beter onder de aandacht te brengen

3 Inventarisatie verkeersdata

Dit hoofdstuk beschrijft de uitkomsten van de risicoanalyse van de gemeente Dantumadiel. Hierbij is verkend welke risicothema's opvallen binnen de gemeente. Hiervoor is gebruik gemaakt van de verkeersveiligheidsinformatie binnen de Verkeersveiligheidsmonitor van RHDHV, de beschikbare Risico-indicatoren van HASTIG, de CROSS-methodiek én Speedprofiles binnen VIA.nl

3.1 Verkeersveiligheidsmonitor

De Verkeersveiligheidsmonitor toetst de gemeente Dantumadiel op een aantal aspecten ten opzichte van de overige gemeentes in Fryslân.

Vraagtekst	Dantumadiel	Gemiddelde
Geregisteerde ongevallen per 1.000 inwoners - vijfjarig gemiddelde	3,61	4,71
Geregistreerde verkeersslachtoffers per 1.000 inwoners - vijfjarig gemiddelde	0,82	1,08

Percentage slachtoffers naar leeftijd <18 jaar ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	7,69	13,09
Percentage slachtoffers naar leeftijd 18-24 jaar ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	23,08	14,15
Percentage slachtoffers naar leeftijd 25-50 jaar ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	17,95	26,08
Percentage slachtoffers naar leeftijd >50 jaar ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers	46,67	43,62
Percentage slachtoffers naar leeftijd >50 jaar ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	50,00	46,50
Percentage slachtoffers naar leeftijd 51-70 jaar ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	25,64	24,04
Percentage slachtoffers naar leeftijd >70 jaar ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	24,36	22,47

Percentage geregistreerde slachtoffers op wegen met een maximum snelheidslimiet van 30 km/h ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - 5 jarig gemiddelde	15,38	21,53
Percentage geregistreerde slachtoffers op wegen met een maximum snelheidslimiet van 50 km/h ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - 5 jarig gemiddelde	39,74	22,08

Percentage geregistreerde slachtoffers op wegen met een maximum snelheidslimiet van 60 km/h ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - 5 jarig gemiddelde	19,23	18,10
Percentage geregistreerde slachtoffers op wegen met een maximum snelheidslimiet van 80 km/h ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - 5 jarig gemiddelde	8,97	17,44

Percentage geregistreerde slachtoffers te voet ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	3,85	3,60
Percentage geregistreerde slachtoffers op de fiets ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	37,18	24,58
Percentage geregistreerde slachtoffers op de e-bike ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	5,13	5,58
Percentage geregistreerde slachtoffers op de snorfiets ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	3,85	2,77
Percentage geregistreerde slachtoffers op de bromfiets ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers	6,67	6,16
Percentage geregistreerde slachtoffers op de bromfiets ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	8,97	6,10
Percentage geregistreerde slachtoffers op een motor ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	5,13	6,42
Percentage geregistreerde slachtoffers in een bestelauto ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	1,28	2,13
Percentage geregistreerde slachtoffers in een vrachtauto ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	0,00	0,28
Percentage geregistreerde slachtoffers in een personenauto ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	24,36	27,08

Percentage inwoners tot en met 17 jaar	20,5	19,0
Percentage inwoners 18 tot en met 24 jaar	8,1	8,1
Percentage inwoners 25 tot en met 50 jaar	29,2	30,3
Percentage inwoners 50 jaar en ouder	42,18	42,60
Percentage inwoners 51 tot en met 70 jaar	28,19	28,24
Percentage inwoners 70 jaar en ouder	13,99	14,35

Aandeel weglengte met een maximum snelheid van 30 km/h (t.o.v. de totale weglengte)	24,5	28,3
Aandeel weglengte met een maximum snelheid van 50 km/h (t.o.v. de totale weglengte)	10,3	7,6
Aandeel weglengte met een maximum snelheid van 60 km/h (t.o.v. de totale weglengte)	35,7	31,8
Aandeel weglengte met een maximum snelheid van 80 km/h (t.o.v. de totale weglengte)	3,9	8,3
Aandeel weglengte met een maximum snelheid van 100 km/h (t.o.v. de totale weglengte)	1,86	0,80
Aandeel weglengte met een maximum snelheid van >120 km/h (t.o.v. de totale weglengte)	0,0	1,8

Aantal feiten alcohol bromvoertuig/fiets per 1.000 inwoners	0,00	0,03
Aantal feiten alcohol motorvoertuig per 1.000 inwoners	0,05	0,23
Aantal feiten snelheid binnen bebouwde kom per 1.000 inwoners	2,91	24,34
Aantal feiten snelheid buiten bebouwde kom per 1.000 inwoners	9,62	11,40
Aantal feiten gordels per 1.000 inwoners	3,59	2,73
Aantal feiten handheld bellen per 1.000 inwoners	4,07	4,03
Aantal feiten helm per 1.000 inwoners	0,53	0,34
Aantal VVN meldingen van een onveilige verkeerssituatie met als onderwerp hinderlijk gedrag per 1.000 inwoners	0,11	0,09
Aantal VVN meldingen met betrekking tot oversteekbaarheid per 1.000 inwoners	0,21	0,22

3.2 Risico-indicatoren HASTIG

In Tabel 1 worden de risicoindicatoren (geregistreerde ongevallen in relatie tot intensiteit) van Hastig weergegeven voor de verschillende snelheidsregiems. Hieruit blijkt het volgende:

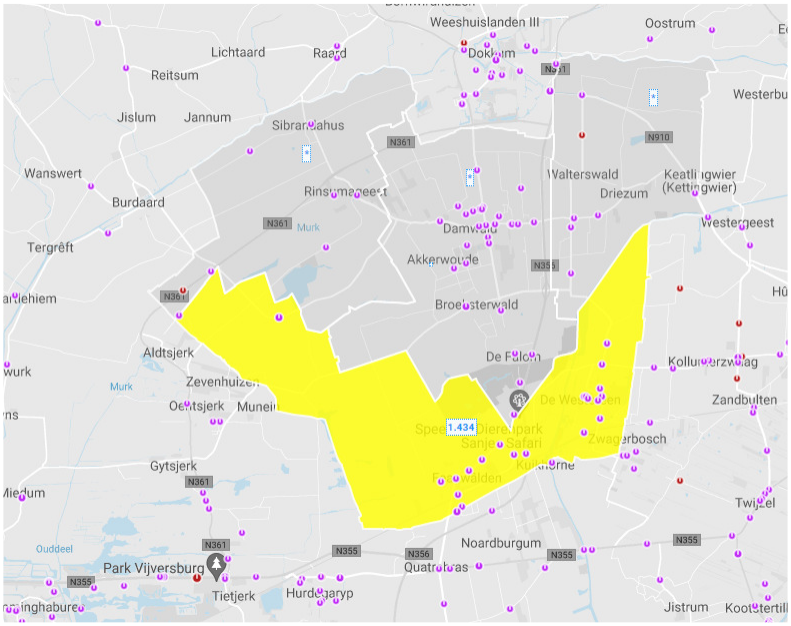
- Voor het snelheidsregiem 30 km/h is het risico in de gemeente Dantumadiel veel hoger dan gemiddeld in de provincie Fryslân (1,582 t.o.v. 0,736);
- Voor het snelheidsregiem 50 km/h is het risico in de gemeente Dantumadiel veel hoger dan gemiddeld in de provincie Fryslân (0,949 t.o.v. 0,476);
- Voor het snelheidsregiem 60 km/h is het risico in de gemeente Dantumadiel lager dan gemiddeld in de provincie Fryslân (0,496 t.o.v. 0,596);

SNELHEIDSREGIEM	GEMEENTE DANTUMADIEL	PROVINCIE FRYSLÂN
30 KM/H	1,582	0,736
50 KM/H	0,949	0,476
60 KM/H	0,496	0,596
80 KM/H		0,212

Tabel 1: risico-indicatoren Hastig voor gemeente Dantumadiel en het gemiddelde in de provincie Fryslân

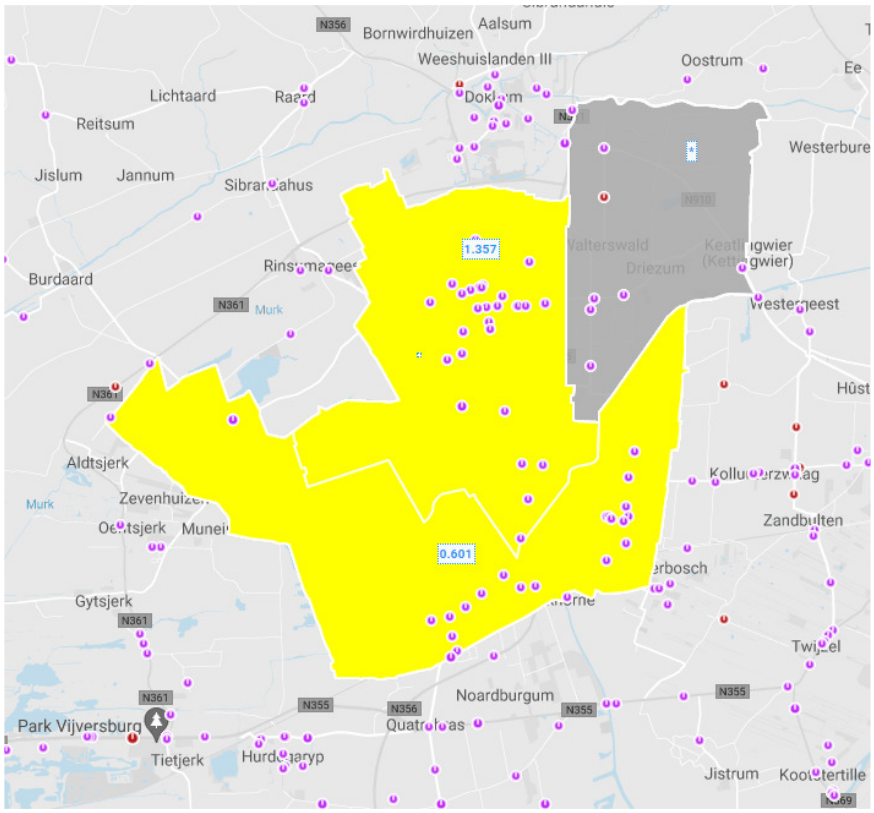
Voor de verschillende snelheidsregiems zijn lokale afwijkingen binnen de gemeente onderzocht.

30 km/h



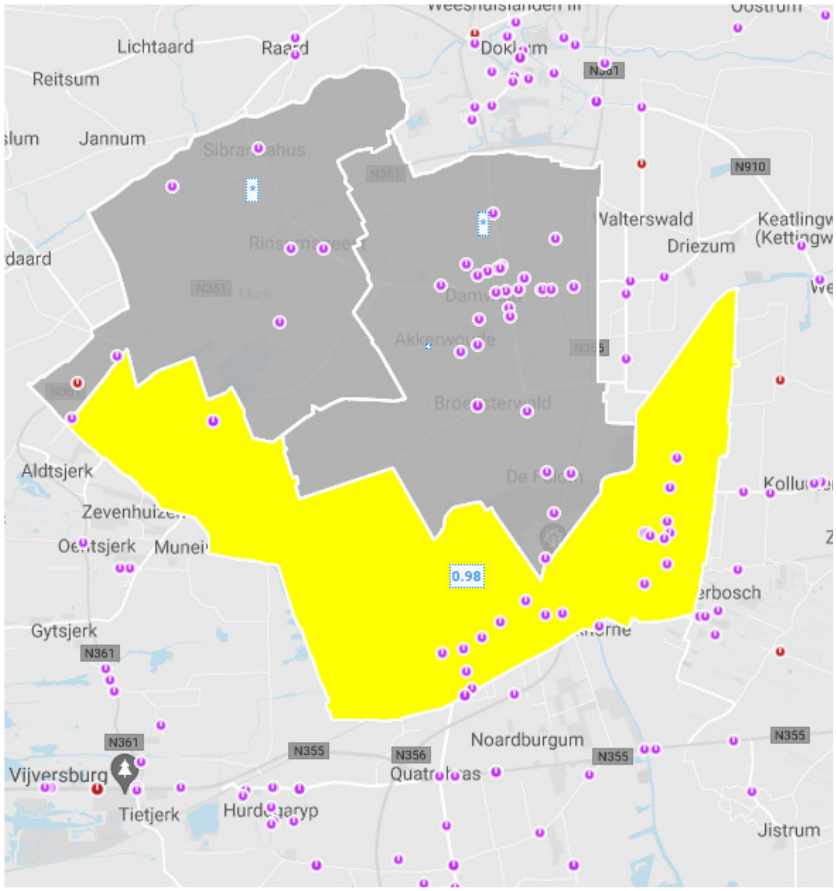
Figuur 1: lokale bijzonderheden risicoindicatoren snelheidsregiem 30 km/h

50 km/h



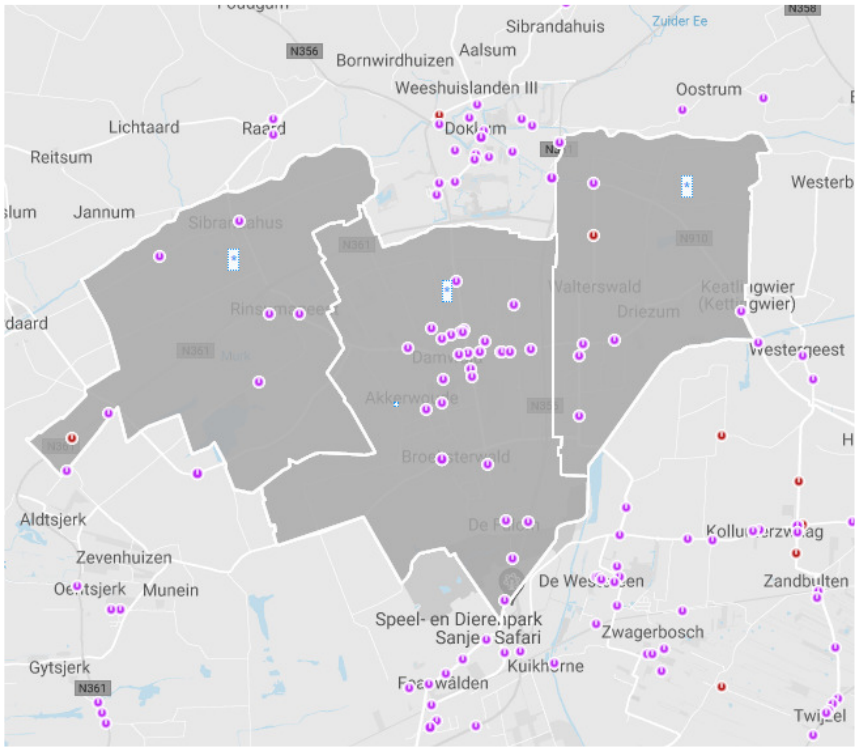
Figuur 2: lokale bijzonderheden risicoindicatoren snelheidsregiem 50 km/h

60 km/h



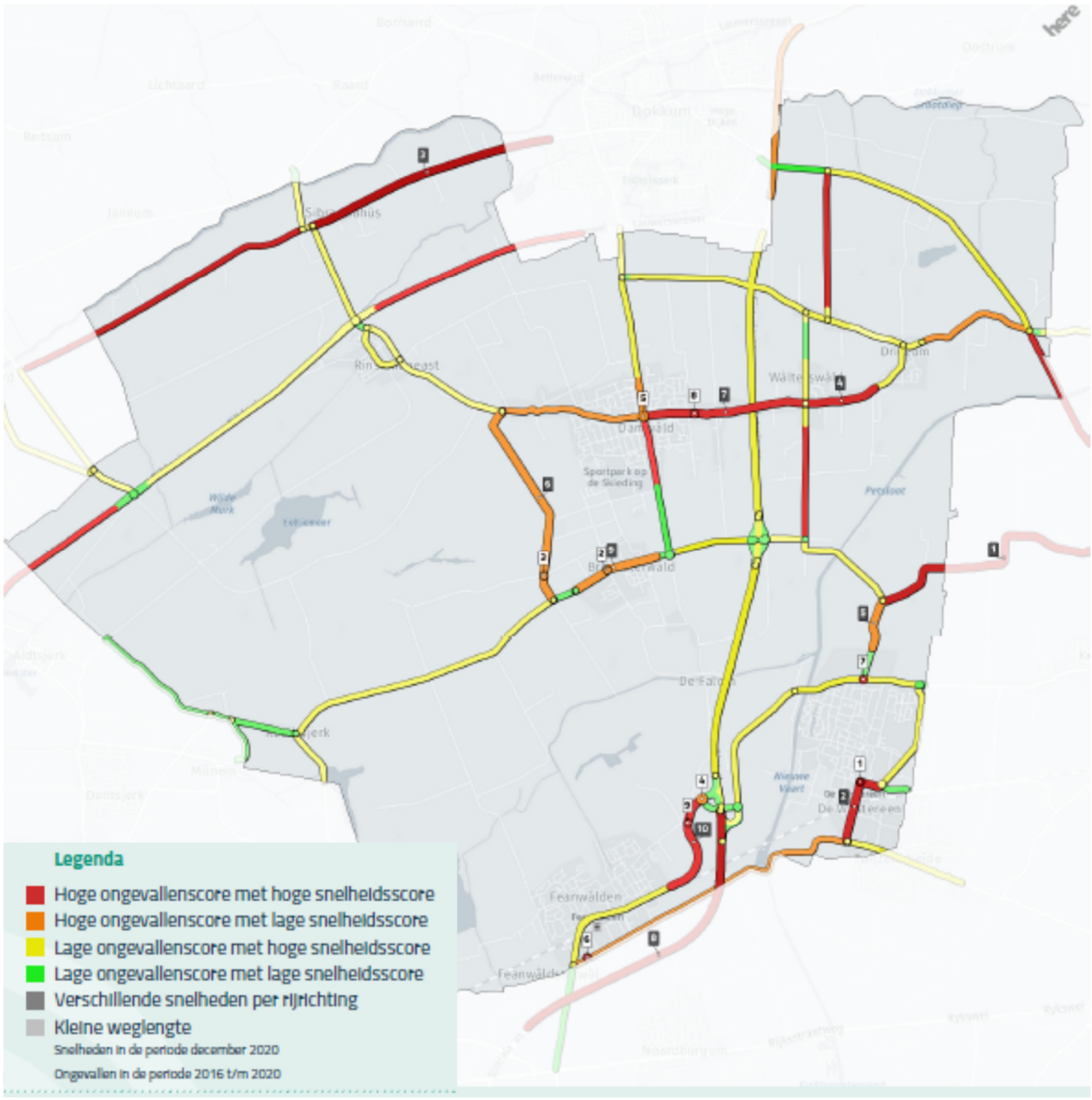
Figuur 3: lokale bijzonderheden risicoindicatoren snelheidsregiem 60 km/h

80 km/h

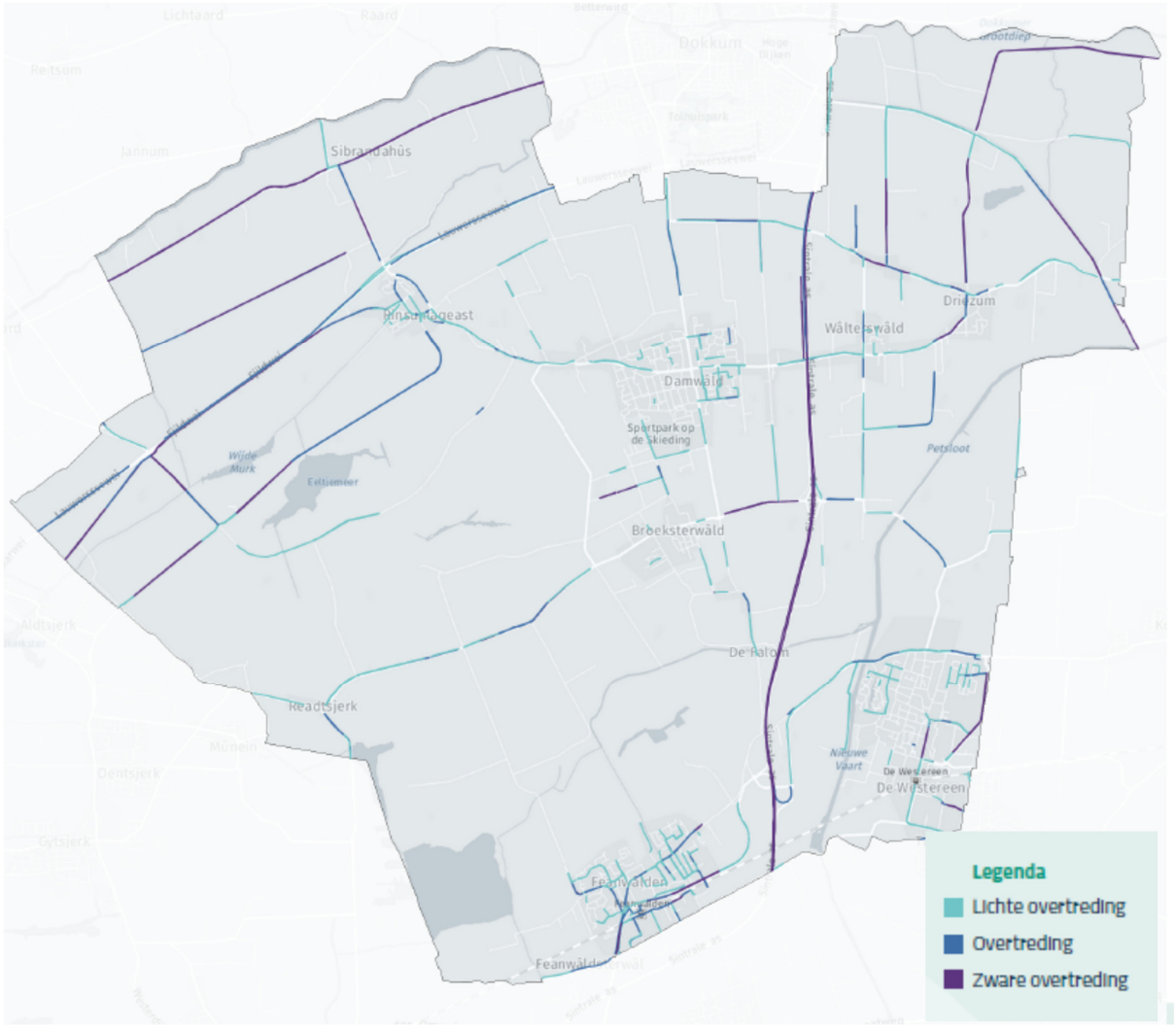


Figuur 4: lokale bijzonderheden risicoindicatoren snelheidsregiem 80 km/h

3.3 CROSS-methodiek en Speedprofiles VIA.nl



Figuur 5: CROSS-snelheidsscore gemeente Dantumadiel (bron: via.nl)



Figuur 6: V85 op wegen in de gemeente Dantumadiel. Op paars gekleurde wegen vinden veel snelheidsovertredingen plaats

3.4 Input vanuit de Mienskip

Het te snel rijden van het verkeer is een vaak gehoorde klacht en staat hoog op de agenda van de meeste dorpsbelangen en wijkraden. Er springt overigens geen specifieke wegcategorie uit waar de meeste klachten vandaan komen.

3.5 Opvallende zaken uit de inventarisatie van de verkeersdata

Qua verkeersgedrag loopt de gemeente in de pas. Alleen het niet dragen van de gordel springt er negatief uit. Opvallend is dat er binnen de bebouwde kom relatief extreem weinig snelheidsovertredingen worden geconstateerd. Mogelijk heeft dit er mee te maken dat er relatief weinig gecontroleerd wordt op snelheid.

Aandachtspunt is in Dantumadiel dat het percentage verkeersslachtoffers op 50 km/uur wegen hoger is dan het Fries gemiddelde. Daarentegen doen de 30 km/uur gebieden het beter dan het Fries gemiddelde. Dit is mogelijk te verklaren dat er in de gemeente relatief meer 50 km/uur wegen en minder 30 km/uur wegen zijn ten opzichte van het gemiddelde. Op de 80 km/uur wegen doet Dantumadiel het aanzienlijk beter.

Kijken we naar het percentage verkeerslachtoffers naar vervoerwijze, dan springt het aandeel verkeerslachtoffers per fiets er negatief uit.

4 Beleidsinventarisatie

In het vorige hoofdstuk zijn op basis van de verkeersdata de risico's voor de gemeente Dantumadiel in kaart gebracht. In dit hoofdstuk is de inventarisatie vanuit de beleidsmatige invalshoek gemaakt.

4.1 Veilige inrichting van wegen (thema 1 & 2)

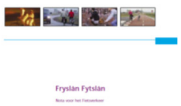
De gemeente Dantumadiel voorstaat een pragmatisch aanpak. In dit onderzoek worden vijf belangrijke risico-indicatoren in kaart bracht.

1. **Ontsluitingswegen**
   Het gaat om de wegen "niet-zijnde" erftoegangswegen. Als input hiervoor is het vigerende GVVP gebruikt van Dantumadiel, namelijk het Verkeerstructuurplan uit 2012. Deze ontsluitingswegen kennen per definitie een hoger risico omdat de maximumsnelheid hoger ligt, het vaak de drukkere wegen zijn en objectieve ongevallencijfers ook aangeven dat deze wegen gevoelig zijn voor ongevallen.

2. **Kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer**
   Gezien de schaalvergroting in de landbouw groeit ook het materieel mee. Tegenwoordig zijn deze landbouwvoertuigen groot en zwaar en rijden snel. Rijsnelheden van 50 km/uur of sneller zijn geen uitzondering meer. De agrarische sector is relatief belangrijk voor onze gemeente dus is er ook relatief veel landbouwverkeer. Dit landbouwverkeer maakt ook gebruik van erftoegangswegen zonder fietspad. Dit brengt de nodige risico's met zich mee. De provincie heeft in 2013 de belangrijkste routes voor het landbouwverkeer in kaart gebracht. De routes van het kwaliteitsnetwerk worden meegenomen.



3. **Majeure fietsroutes**
   Op bijna alle wegen wordt gefietst. Fietsen willen we als gemeente stimuleren. Het is gezond en een duurzaam alternatief voor de auto. Op de fiets ben je wel veel kwetsbaarder in het verkeer dan bijvoorbeeld in de auto of op de trekker. Dit brengt dus de nodige risico's met zich mee. Voor deze analyse worden de belangrijkste fietsroutes meegenomen. Als bron hiervoor geldt de nota Fryslân Fytslân en worden de fietssnelwegen en hoofdfietsroutes meegenomen.



4. **Verkeersveiligheidskaart (CROSS-methodiek)**
   De verkeersveiligheidskaart (zie hoofdstuk 3) geeft op basis van data de ongevallenscore en de snelheidsscore aan. Beide zaken zijn van wezenlijk belang bij risico's in het verkeer. Voor deze analyse worden de weggedeelten meegenomen die een hoge ongevallenscore en een hoge snelheidsscore hebben. Omdat dit een dubbele risicofactor herbergt (objectieve ongevallen en hoge snelheid) weegt deze risicofactor ook zwaarder dan de andere benoemde vier items. De input vanuit hoofdstuk 3 (verkeersdata m.b.t snelheid en ongevallen) zit in deze risicofactor verwerkt.

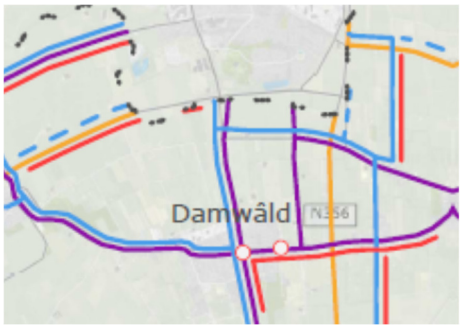
5. **80 km/uur en 50 km/uur wegen zonder (vrijliggende) fietsvoorziening**
   Grote risicofactoren in het verkeer zijn verschil in massa en verschil in snelheid. Wanneer de fietser de weg moet delen met bijvoorbeeld een (vracht)auto en tractor dan doen deze risico's zich voor. Dit is vooral het geval op de 50 km/uur binnen de bebouwde kom en de 80 km/uur wegen buiten de bebouwde kom zonder fietsvoorzieningen, bijvoorbeeld een vrijliggend fietspad of fietsstroken. Deze weggedeelten zijn ook meegenomen.

Zoals de aanpak voorstaat worden alle Safetey Perfomance Indicators' (SPI's) meegenomen in deze aanpak. Als gemeente voegen wie hier het landbouwverkeer expliciet aan toe. Gezien het DNA van onze gemeente (veel agrariërs) is het landbouwverkeer hier juist een belangrijk item m.b.t. de verkeers(on)veiligheid.

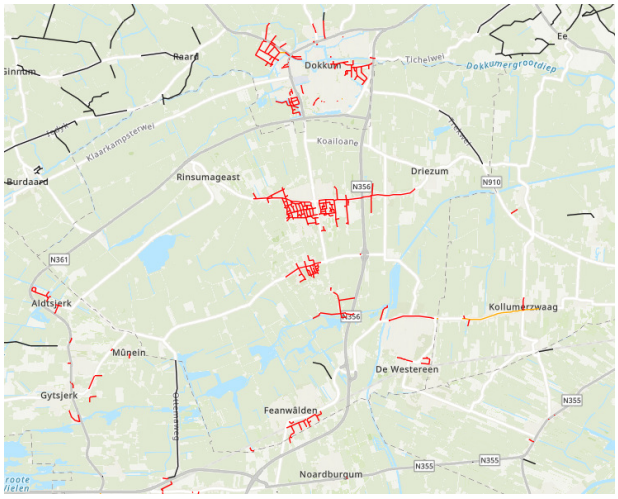
Al deze kaarten/netwerken worden over elkaar heen gelegd. Door gebruik te maken van een beperkt aantal kaarten is in een oogsopslag te zien welke weggedeelten meerdere risicofactoren kennen. Oftewel: hoe meer lijnen, des te meer risicofactoren en daarmee in potentie gevaarlijker. Aan de hand van deze kaarten kan een prioritering worden gemaakt. Elke lijn (risicofactor) telt mee, maar de lijn van de verkeersveiligheidskaart weegt dubbel mee, omdat de verkeersveiligheidskaart de locaties aangeeft met relatief veel ongevallen en waar relatief snel wordt gereden. Eigenlijk twee risicofactoren in één kaart. Aan de hand van de scores vindt een rangschikking plaats.

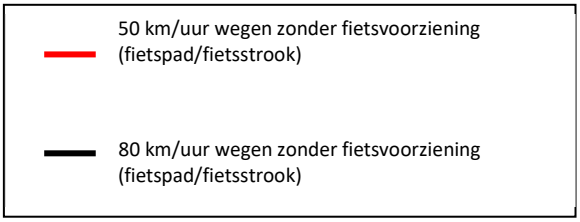
Binnen deze rankschikking zullen ook weggedeelten zitten die in eigendom en beheer zijn bij de provincie. Uiteraard heeft de gemeente geen zeggenschap voor het nemen van maatregelen op provinciale wegen. Wij zullen de resultaten delen met de provincie. De focus voor ons zal liggen op de weggedeelten die in beheer zijn bij de gemeente.

Aan de hand van deze aanpak zijn een tweetal kaarten gemaakt met de netwerken/routes van de verschillende risicofactoren. Hieronder zijn beide kaarten (uitsnede) weergegeven. De volledige versies zijn als bijlage toegevoegd.









In een oogopslag zijn de meest risicovolle wegen binnen de gemeente te zien. Met behulp van de rekenmethodiek kan er een rangschikking worden gemaakt. De betreffende eenduidige weggedeelten zijn verwerkt in een lijst met bijbehorende scores. Hoe hoger de score, des te meer functies/risico's er op dit weggedeelte zitten en daarmee uiteindelijk een hogere prioriteit kent. De top 25 van de lijst (excl. Provinciale wegen) staat hieronder weergegeven. Kijken we bijvoorbeeld naar de top tien dan zien we dat de meeste wegen in meer of mindere mate reeds in beeld zijn als knelpunt. Dit geeft aan de pragmatische opzet van dit onderzoek een goede weergave is van de werkelijkheid. In de bijlage staat de volledige lijst. Er is daarachter ook aangegeven welke stappen of maatregelen/onderzoek er nodig zijn.

	Risicoanalyse									
	wegbeheerder		Straat/route	wegvak	GOW & Stroomweg	Hoofdfiets-route of -snelweg	Landbouw-route	ongevallen en te hard rijden	fietsers op rijbaan bij 50 en 80 km-wegen	**score**
1	gem		Haadwei Damwâld	Doniawei - komgrens		1	1	2	1	**5**
2	gem		Burdaarderstrjitwei	gemeentegrens - gemeentegrens		1	1	2		**4**
3	gem		Damwâld - Driesum	Doniawei - Foarwei		1		2	1	**4**
4	gem		Rûnwei Feanwâlden	rotonde Sanjes Safari - stationsgebied			1	2		**3**
5	gem		Dokkumerloane	N910 - Koailoane			1	2		**3**
6	gem		Broekloane	Foarwei - Dwarsloane			1	2		**3**
7	gem		Rinsumageast - Damwâld	N361 - Haadwei		1	1		1	**3**
8	gem		Trynwâlden/Broeksterwâld	Tsjerkewei/Bûtefjild/kom Broeksterwâld		1	1		1	**3**
9	gem		Dokkum - Damwâld	gemeentegrens - Doniawei		1	1		1	**3**
10	gem		De Westereen - K'zwaag	Foarstrjitte		1	1		1	**3**
11	gem		Trekwei	Birdaarderstrjitwei - N361		1	1			**2**
12	gem		Damwâld - Broeksterwâld	Komgrens - rotonde Oasterloane		1	1			**2**
13	gem		Broeksterwâld - Feanwalden	rotonde Oasterloane - rotonde Sanjes Safari		1	1			**2**
14	gem		Koailoane	Damwâldsterreedsje - Dokkumerloane		1	1			**2**
15	gem		Mieden/ De Westereen	Miedloane - Eastbroeksterwei				2		**2**
16	gem		Noarder Stasjonsstrjitte	Roazeloane - Tolwei				2		**2**
17	gem		Roazeloane	Noarder Stasjonswei - De oasterwei				2		**2**
18	gem		Bûtefjild	Tuskendammen/Reidfjilsterwei			1			**1**
19	gem		route door Feanwâlden	Oastein/Stinswei		1				**1**
20	gem		Koailoane	Haadwei - Damwâldsterreedsje		1				**1**
21	gem		Achterwei	Dokkumerloane - H.G. Veenstrjitte		1				**1**
22	gem		Kostverlorenloane	Kostverlorenloane			1			**1**
23	gem		trekwei	Koailoane - Doniawei		1				**1**
24	gem		Tsjerkstrjitte	Koailoane - Foarwei			1			**1**
25	gem		Broeksterwâld - De Westere	Oasterloane - Dwarsloane			1			**1**

4.2 Verkeerseducatie & handhaving (thema 4 t/m 9)

Iedere Nederlander z'n leven lang 'verkeersles'. Dat is het idee achter Permanente Verkeers Educatie (PVE). Doel van permanente verkeerseducatie is om verkeersdeelnemers 'van driewieler tot rollator' de benodigde kennis, vaardigheden en motivatie bij te brengen voor een veilige deelname aan het verkeer. Dat houdt in dat er verkeerseducatie plaatsvindt op elk moment waarop verwacht kan worden dat de bestaande kennis, vaardigheid en motivatie niet (meer) voldoende zijn. Hierbij gaat het dus zeker niet alleen om kennis van verkeersregels, maar vooral ook om risicobewustzijn en de vertaling naar veilig gedrag. PVE moet de verkeersdeelnemer gedurende zijn hele leven door educatie en training in staat stellen en houden om veilig aan het verkeer deel te kunnen nemen. Van jong tot oud betekent dit de volgende leerdoelen:

- Kennis;
- Vaardigheden;
- Inzicht;
- Houding.

De gemeente Dantumadiel is actief bezig op het gebied verkeerseducatie. Dit wordt grotendeels bewerkstelligd door de goede samenwerking tussen verschillende instanties (scholen, belangenorganisaties (VVN, ROF e.d). De gemeente initieert, ondersteund en financiert de activiteiten. Het is van belang dat deze samenwerking in stand blijft. Het activiteitenpakket dient afgestemd te zijn op daadwerkelijke behoeftes en de actualiteit. In overleg met de verschillende partijen wordt er jaarlijks een op maat gesneden activiteitenpakket opgesteld. Voor de uitvoering van de projecten c.q. acties uit het actieplan wordt zoveel mogelijk samenwerking en afstemming gezocht met instanties als VVN, scholen, het ROF en de regio.
In 2011 heeft het college van Dantumadiel het Manifest Verkeersveiligheid Fryslân 2011-2025 ondertekend. Daarmee hebben de gemeenten zich geschaard achter de doelstelling 50% minder ernstige verkeersslachtoffers in Fryslân zoals beschreven in Strategie Verkeersveiligheid 2010-2025 van provincie Fryslân.

Een greep uit de activiteiten die (bijna) jaarlijks plaatsvinden in de gemeente zijn:

- Theoretisch en praktisch verkeersexamen (voor basisscholen)
- Verkeersmarkt en -lessen (voortgezet onderwijs)
- Bromfietscursussen (voortgezet onderwijs)
- Verkeerseducatie voor ouderen, zoals Rijvaardigheidsdag, cursus Bijtanken en Oppoetsen, Scootmobieltraining.

De gedragscomponent van verkeersveiligheid is terrein dat blijvend aandacht verdiend. Permanente verkeerseducatie blijft noodzakelijk van jong tot oud. De opvallende zaken uit de verkeersdata betreffende 'gedrag' en zullen meegenomen worden in de jaarplannen.
Verkeershandhaving is een exclusieve taak voor de politie m.b.t. snelheidscontrole, gordel, drugs etc.

5 Hoe nu verder?

De verkregen knelpuntenlijst zal onderdeel uitmaken van het beleid. Een flink aantal knelpunten maken al onderdeel uit van lopende onderzoeken/projecten. Deze lijst zal naast de planning worden gelegd van het reguliere wegenonderhoud, zodat werk-met-werk gemaakt kan worden voor aanpassingen aan de infrastructuur.

Het voornemen is om volgend jaar een nieuw Mobiliteitsplan te maken. Deze Risicoanalyse nemen we mee als input. De aandachtspunten op het gebied van mens en gedrag zullen we meenemen bij het opstellen van het jaarlijkse verkeerseducatieplan.

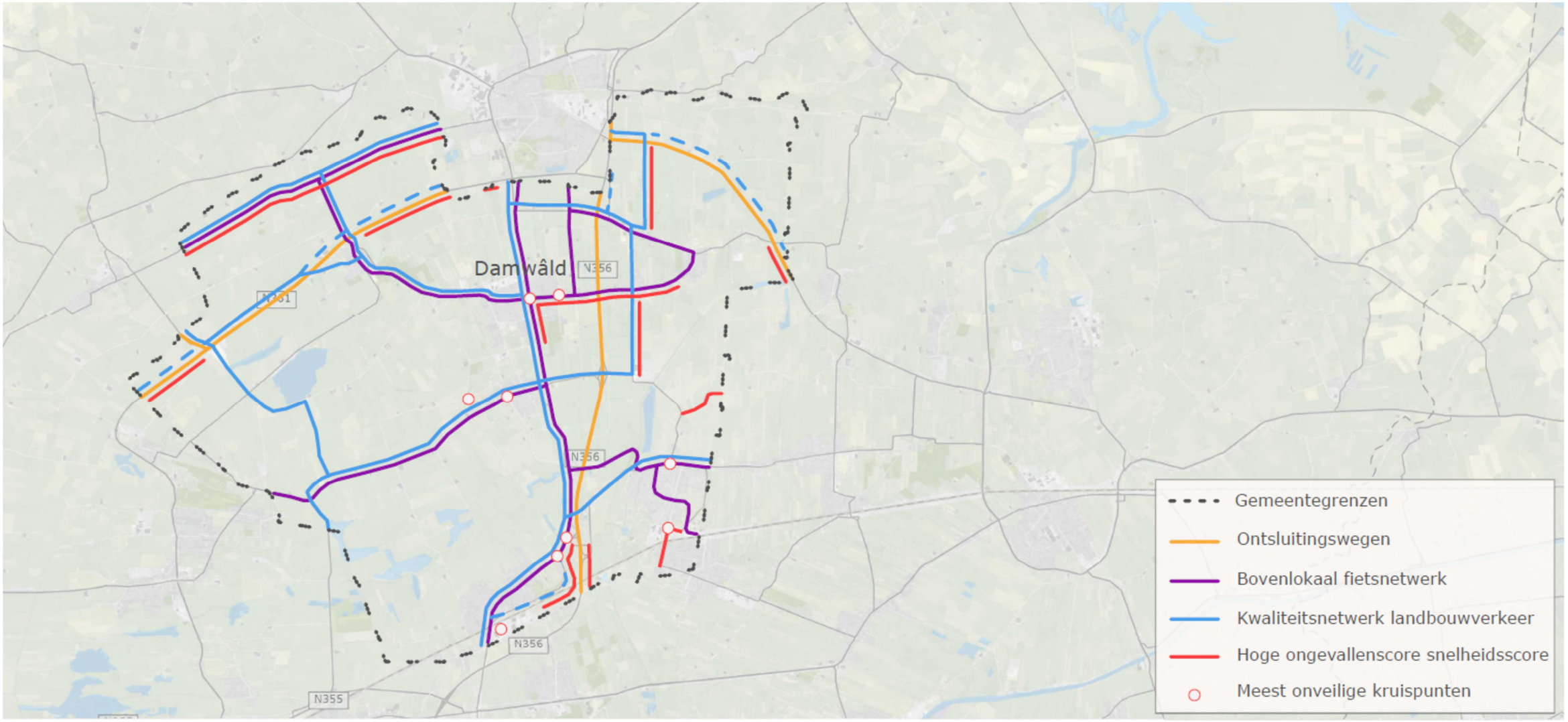
Zaken aangaande verkeershandhaving zullen we voorleggen aan de politie. Vier keer per jaar vindt er 'Verkeersoverleg' plaats. Aan tafel zitten de portefeuillehouder verkeer, politie en de verkeersambtenaren. Handhavingsverzoeken kunnen dan geagendeerd en worden besproken.

6 Knelpuntenlijst

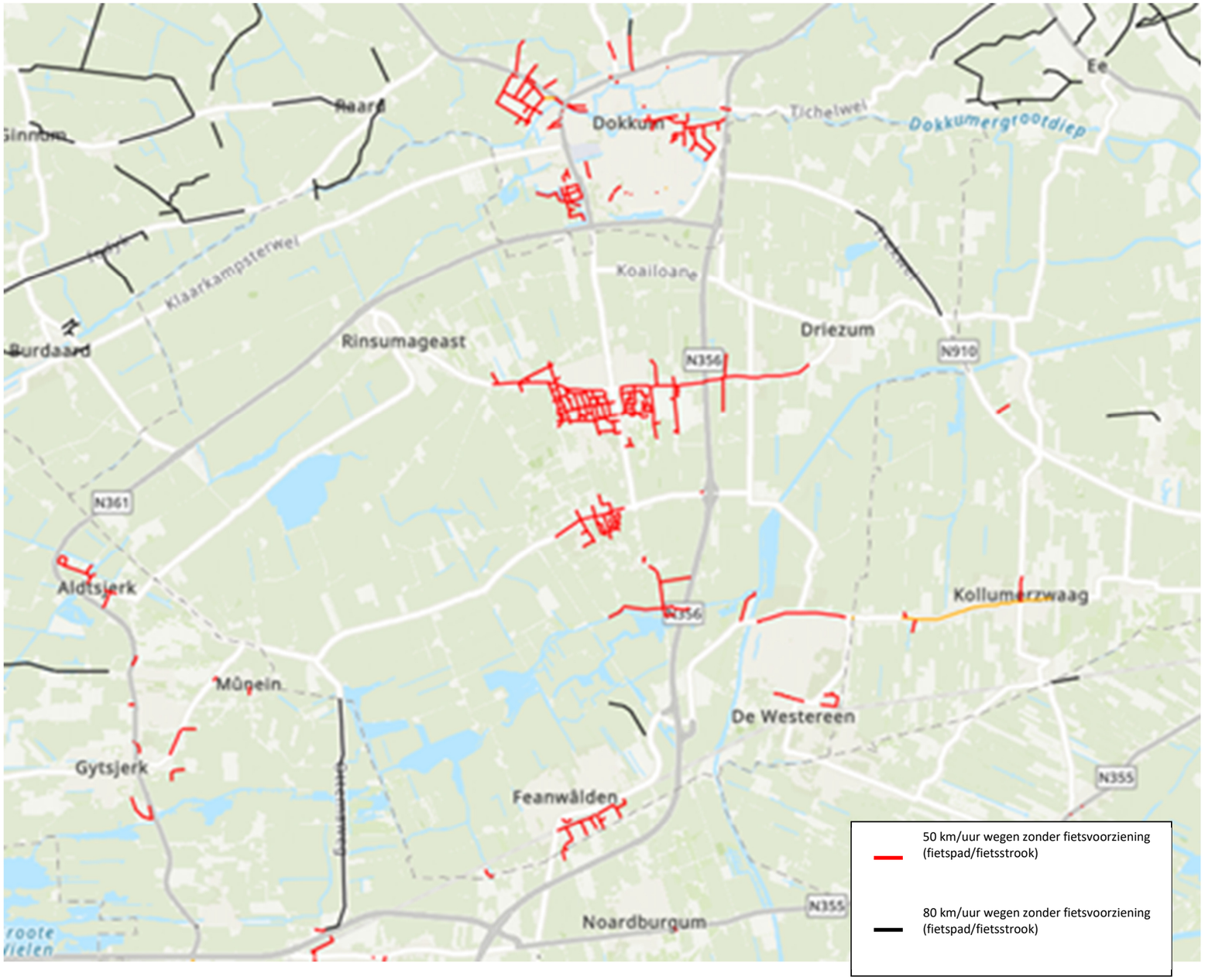
Hieronder staat de totale lijst aangegeven met knelpunten voortkomende uit deze risicoanalyse, met daarbij aangegeven wat de vervolgstappen zullen zijn.

	Risicoanalyse										
	wegbeheerder		Straat/route	wegvak	GOW & Stroomweg	Hoofdfiets-route of -snelweg	Landbouw-route	ongevallen en te hard rijden	fietsers op rijbaan bij 50 en 80 km-wegen	**score**	Zoekrichting oplossing
1	gem		Haadwei Damwâld	Doniawei - komgrens		1	1	2	1	**5**	onderdeel evaluatie Kansen in Kernen Damwâld
2	gem		Burdaarderstrjitwei	gemeentegrens - gemeentegrens		1	1	2		**4**	onlangs verkeersremmende maatregelen genomen + maakt onderdeel uit van project 'Ee-vallei'
3	gem		Damwâld - Driesum	Doniawei - Foarwei		1		2	1	**4**	meenemen in GMP
4	gem		Rûnwei Feanwâlden	rotonde Sanjes Safari - stationsgebied			1	2		**3**	meenemen in evaluatie Kik Feanwâlden
5	gem		Dokkumerloane	N910 - Koailoane			1	2		**3**	meenemen in GMP
6	gem		Broekloane	Foarwei - Dwarsloane			1	2		**3**	meenemen in GMP
7	gem		Rinsumageast - Damwâld	N361 - Haadwei		1	1		1	**3**	meenemen in GMP
8	gem		Trynwâlden/Broeksterwâld	Tsjerkewei/Bûtefjild/kom Broeksterwâld		1	1		1	**3**	meenemen in project Ee-vallei
9	gem		Dokkum - Damwâld	gemeentegrens - Doniawei		1	1		1	**3**	meenemen in GMP/meenemen in afronding project De Centrale As
10	gem		De Westereen - K'zwaag	Foarstrjitte		1	1		1	**3**	ANNO Leefbaarheidsopgave middengebied
11	gem		Trekwei	Birdaarderstrjitwei - N361		1	1			**2**	onlangs verkeersremmende maatregelen genomen + maakt onderdeel uit van project 'Ee-vallei'
12	gem		Damwâld - Broeksterwâld	Komgrens - rotonde Oasterloane		1	1			**2**	meenemen in GMP/meenemen in afronding project De Centrale As
13	gem		Broeksterwâld - Feanwalden	rotonde Oasterloane - rotonde Sanjes Safari		1	1			**2**	Heringericht bij Kansen in kernen
14	gem		Koailoane	Damwâldsterreedsje - Dokkumerloane		1	1			**2**	meenemen in GMP
15	gem		Mieden/ De Westereen	Miedloane - Eastbroeksterwei				2		**2**	ANNO Leefbaarheidsopgave middengebied
16	gem		Noarder Stasjonsstrjitte	Roazeloane - Tolwei				2		**2**	ANNO Leefbaarheidsopgave middengebied
17	gem		Roazeloane	Noarder Stasjonswei - De oasterwei				2		**2**	ANNO Leefbaarheidsopgave middengebied
18	gem		Bûtefjild	Tuskendammen/Reidfjilsterwei			1			**1**	meenemen in project Ee-vallei
19	gem		route door Feanwâlden	Oastein/Stinswei		1				**1**	meenemen in GMP
20	gem		Koailoane	Haadwei - Damwâldsterreedsje		1				**1**	meenemen in GMP
21	gem		Achterwei	Dokkumerloane - H.G. Veenstrjitte		1				**1**	meenemen in GMP
22	gem		Kostverlorenloane	Kostverlorenloane			1			**1**	meenemen in GMP
23	gem		trekwei	Koailoane - Doniawei		1				**1**	meenemen in GMP
24	gem		Tsjerkstrjitte	Koailoane - Foarwei			1			**1**	meenemen in GMP
25	gem		Broeksterwâld - De Westere	Oasterloane - Dwarsloane			1			**1**	meenemen in GMP
26	gem		Rinewâl	Haadwei - Boppewei		1				**1**	meenemen in GMP
27	gem		invalsweg De Westereen	Boppewei			1			**1**	ANNO Leefbaarheidsopgave middengebied
28	gem		fietsroute De Westereen	Tsjerkestrjitte/Skoallestrjitte/N. en S. Stasjonsstrjitte/Tolwei		1				**1**	ANNO Leefbaarheidsopgave middengebied
29	gem		Broeksterwâld	gehele dorp					1	**1**	meenemen in GMP
30	gem		bedrijventerrein Feanwâlden	De Swette					1	**1**	meenemen in GMP
31	prov		N361	gemeentegrens - Steenendam	1		1	2		**4**	
32	prov		N361	Rinsumageast - gemeentegrens	1		1	2		**4**	
33	prov		N910	Keatlingwier - gemeentegrens	1		1	2		**4**	
34	prov		N361	Steenendam - Rinsumageast	1		1			**2**	
35	prov		N910	gemeentegrens - Keatlingwier	1		1			**2**	
36	prov		N356 Centrale As	afslag De Westereen - gemeentegrens				2		**2**	
37	prov		N356 Centrale As	Dokkum - afslag De Westereen	1					**1**	

7 Bijlage: Overzichtskaarten


Damwâld
N361
N356
N356
N356
N355
Gemeentegrenzen
Ontsluitingswegen
Bovenlokaal fietsnetwerk
Kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer
Hoge ongevallenscore snelheidsscore
Meest onveilige kruispunten

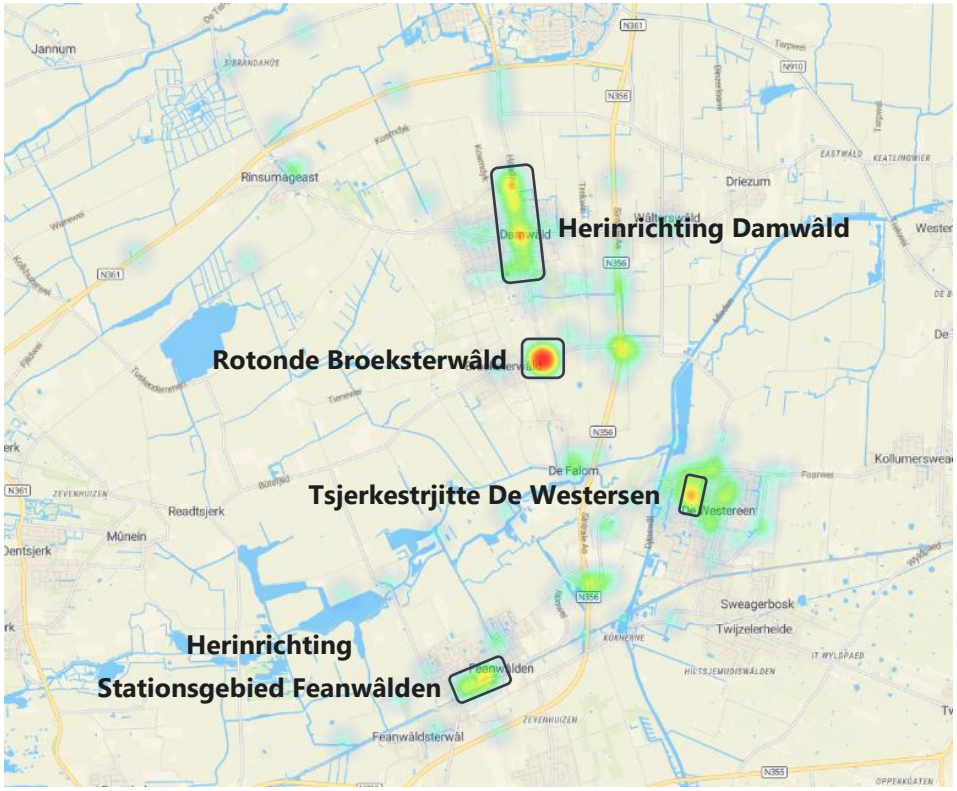
Overzichtskaart provincie Fryslân



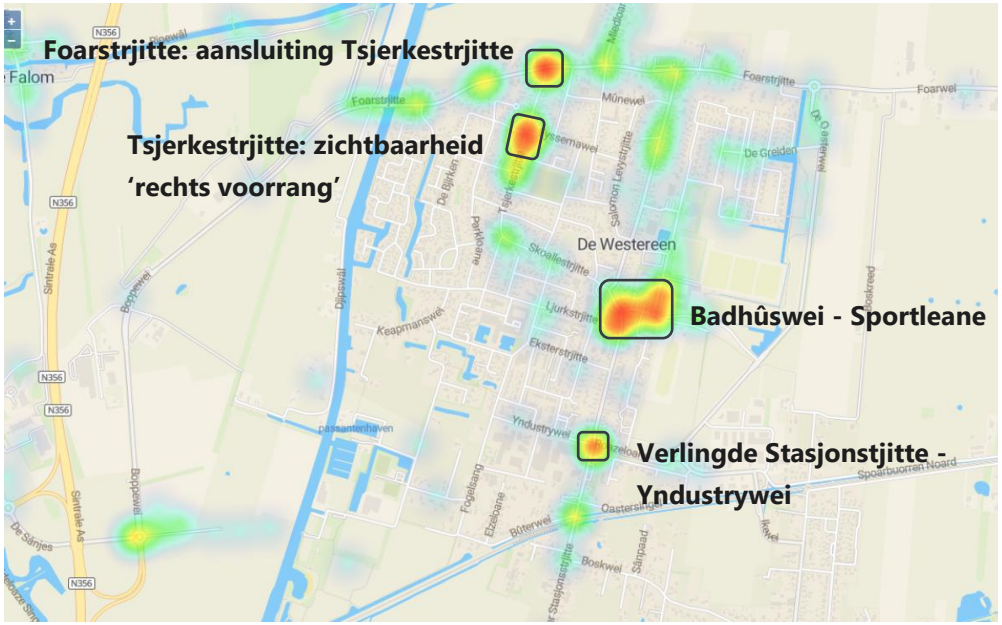
Bijlage B: Overzicht heatmaps enquêtes

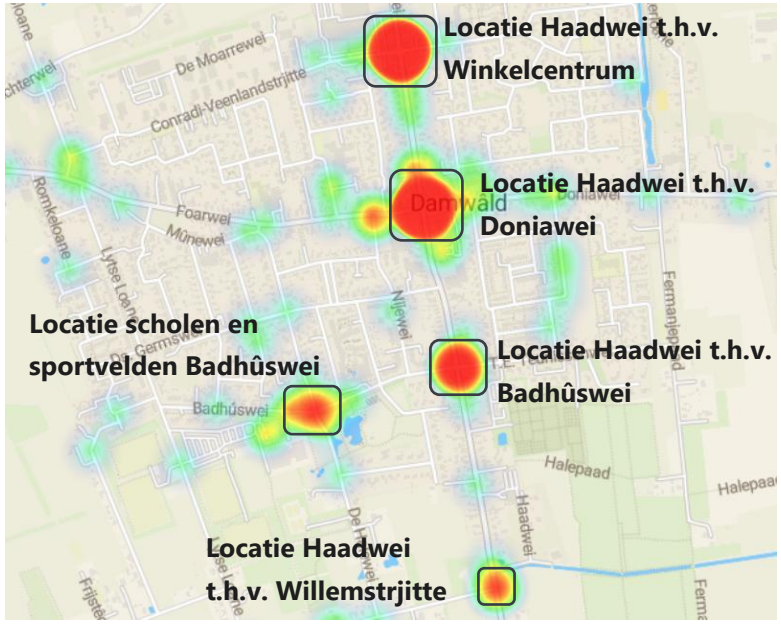
Hierna zijn de heatmaps aangegeven als resultaten uit de enquête.

POSITIEVE PUNTEN DANTUMADIEL:

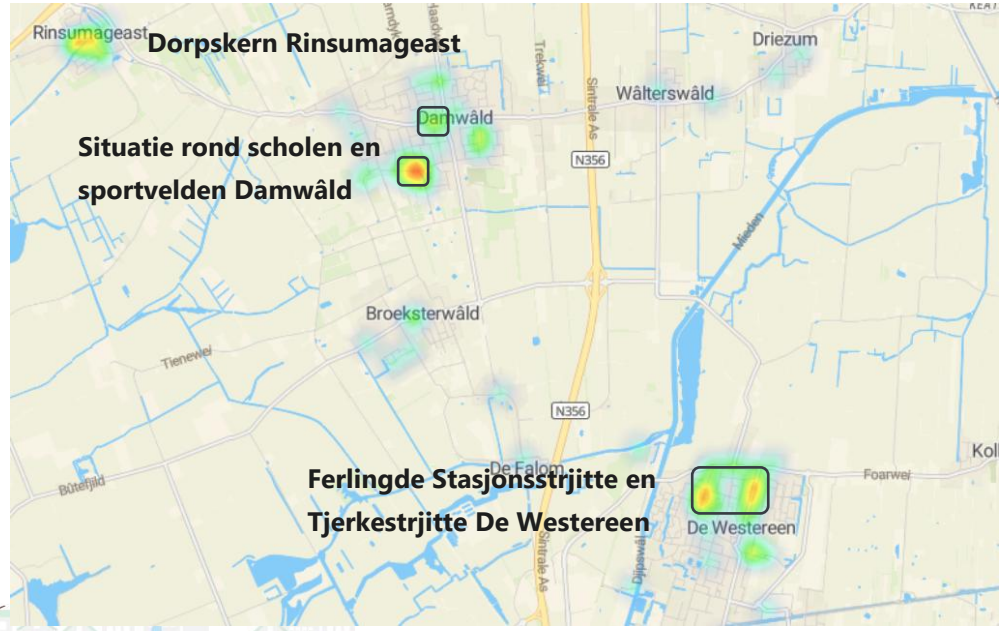


VERBETERPUNTEN VERKEERSVEILIGHEID DE WESTEREEN EN DAMWÂLD:

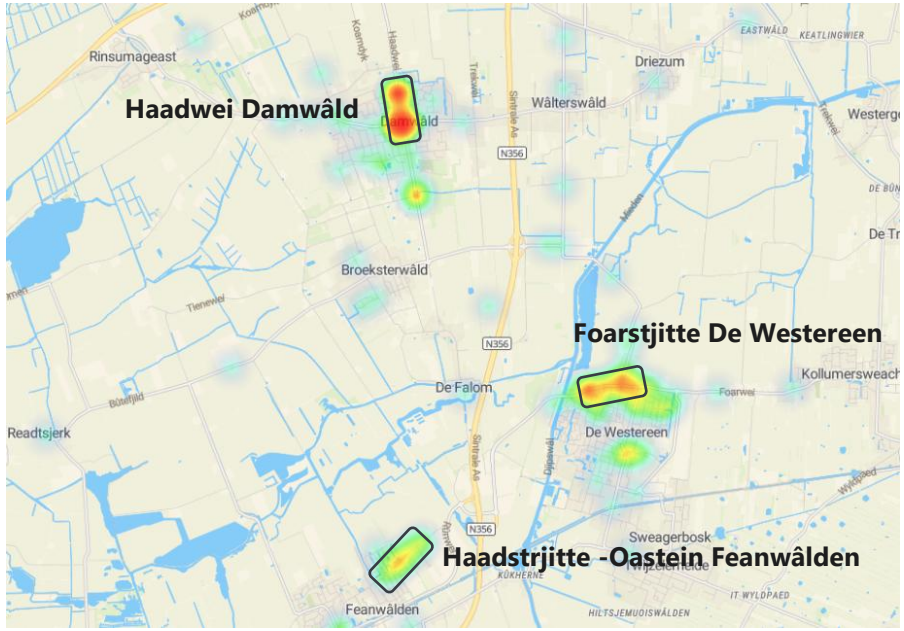




VERBETERPUNTEN PARKEREN DANTUMADIEL (RELATIEF WEINIG REACTIES):



VERBETERPUNTEN VERKEERSOVERLAST DANTUMADIEL (RELATIEF WEINIG REACTIES):



Bijlage C: Knelpuntenlijst



Aangeven aandachtspunten Inwoners

Kern	Locatie	Knelpunt/Wens	Veilig-heid	Leef-baarheid	Bereik-baarheid	Duur-zaamheid	Oplossingsrichting (optioneel)	Opgenomen in risicoanalyse?	Prioriteit risicoanalyse	Overige opmerkingen	Wegbeheerder
Rinsumageast	Fjildwei - Tuskendammen	Op deze locatie is de voorrangssituatie voor verkeersdeelnemers onduidelijk door ontbreken of slechte belijning.						nee	n.v.t.	Situatie beoordelen in combinatie met gepland onderhoud	Gemeente
Rinsumageast	Tjaerdawei, Van Aylvawei en Skoallestrjitte	Hinderlijk parkeren, waardoor het onveilig/onoverzichtelijk wordt voor fietsers.						nee	n.v.t.	Situatie beoordelen in combinatie met gepland onderhoud	Gemeente
Damwâld	Haadwei - Koailoane	Moeilijk oversteken voor automobilisten als men vanaf Kooilaan naar Damwâld wil i.v.m. drukte. Te weinig verlichting en weinig zicht op Haadwei door begroeiing.						Ja	3	Uitvoering herinrichting als afronding van het project Centrale As	Gemeente
Damwâld	Haadwei - Conradi-Veenlandstrjitte	Shared space kruising is onduidelijk. Vrachtwagens gaan met moeite om de verlichting heen en fietsers zijn slecht zichtbaar.					Rotonde en aangeven dat de voorrangsregels voor een rotonde gelden.	Ja	1	Uitvoering herinrichting 2023	Gemeente
Damwâld	Haadwei – Foarwei/Doniawei	Onduidelijk wie er voorrang heeft, met name ook voor kinderen. Fietsers worden als hinderlijk ervaren.					Rotonde	Ja	1	Uitvoering herinrichting 2023	Gemeente
Damwâld	Foarwei - Nijewei	Door schutting/hek kun je in lage auto's pas midden op het kruispunt zien of er iemand van rechts komt. Gevaarlijke situaties op tijdstippen wanneer kinderen naar school gaan of school verlaten.						Ja	3	Route Foarwei opgenomen als maatregel	Gemeente
Damwâld	Heel Damwâld, specifiek de Foarwei binnen de bebouwde kom	Voetgangersvoorzieningen in Damwâld zijn matig tot slecht (met uitzondering van nieuwbouwwijken). Op de Foarwei moet men met een rolstoel/kinderwagen over de weg.						Ja	3	Route Foarwei opgenomen als maatregel	Gemeente
Damwâld	Doniawei	Auto's rijden te snel.					Verkeersdrempels	Ja	4	Route Doniawei opgenomen als maatregel	Gemeente
Damwâld	Haadwei - Badhúswei - T.E. Teunissenwei	Verkeer van rechts krijgt geen voorrang door onoverzichtelijke kruising (huizen staan dicht op de hoek). Verkeer rijdt te snel en er zijn veel overstekende kinderen i.v.m. school Badhuisweg. Kruising is erg smal (fietsers vinden het gevaarlijk op de weg) en bussen kunnen elkaar op Haadwei niet passeren.					Zebrapad voor kinderen, rotonde, duidelijke belijning, haaientanden op fietspad	Ja	5	Route Haadwei wordt aangepast in 2023	Gemeente
Damwâld	De Halewei - Badhúswei	Vanaf Halewei (noord naar zuid) richting Willemstrjitte is er weinig overzicht bij kruispunt Badhuswei (ook i.v.m. drukte school).						Nee	n.v.t.	Mogelijk inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving	Gemeente
Damwâld	Parkeren bij Campus Damwâld langs de Badhúswei	Parkeren bij opvanglocatie. Zeer hinderlijke objecten (betonblokken) geplaatst t.b.v. tút en derút en parkeren is te ver weg van de opvang. Verlichting ontbreekt.						Nee	n.v.t.	Mogelijk inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving	Gemeente
Damwâld	Willemstrjitte - Haadwei	Verkeer uit de Willemstrjitte krijgt vaak geen voorrang. De Willemstrjitte is onoverzichtelijk door begroeiing. De overgang asfalt naar klinkers op de Haadwei zorgt voor lawaai, vooral bij aanhangwagens en vrachtwagens. Verkeer rijdt te hard het dorp in.					Niet meer gelijkwaardig maken (Haadwei als voorrangsweg). Plaatsen van verkeersdrempels of bakken zoals in De Falom.	Ja	2	Uitvoering herinrichting als afronding van het project Centrale As	Gemeente

Kern	Locatie	Knelpunt/Wens	Veilig-heid	Leef-baarheid	Bereik-baarheid	Duur-zaamheid	Oplossingsrichting (optioneel)	Opgenomen in risicoanalyse?	Prioriteit risicoanalyse	Overige opmerkingen	Wegbeheerder
Damwâld	Willemstrjitte	Slecht wegdek, diepe bermen en donker.						Nee	n.v.t.	Meenemen bij onderhoud	Gemeente
Broeksterwâld	Kavelwei t.h.v. Master Hamstrjitte	Bij school parkeren is een probleem, rond schooltijden staan auto's overal geparkeerd, zelfs op het kruispunt. Vrachtwagens staan hier geparkeerd van vrijdag tot zondag.						Ja	1	Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving. Daarnaast is het nog nodig het snelheidsregime binnen de bebouwde kom aan te passen voor de verkeerveiligheid.	Gemeente
Readtsjerk	Tjerkewei	De weg is zodanig slecht dat je als fietser/wandelaar bijna midden op de weg moet fietsen. Daarnaast rijdt hier veel verkeer dat het voor fietsers gevaarlijk is. Ondanks de gaten in de weg rijden de meeste auto's en groot verkeer (landbouwverkeer) te snel.					Wanneer de weg wel opgeknapt wordt, dan moeten er extra heuvels geplaatst worden. Anders wordt het nog gevaarlijker.	Ja	`3	Route opgenomen als maatregel	Gemeente
Feanwâlden	Bûtefjild	Snelheid te hoog, te weinig verlichting en landbouwverkeer waar ook de fietser rijdt. Ook overlast door geluid (in de nacht).						Ja	3	Route opgenomen als maatregel	Gemeente
Feanwâlden	Oastein - Rûnwei	Verkeer uit Feanwâlden geeft niet altijd voorrang waardoor het verkeer op de voorrangsweg flink moeten afremmen. Ook fietsers zien auto's over het hoofd of nemen voorrang.						Nee	n.v.t.	Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving.	Gemeente
Feanwâlden	Oastein, Haadstritte en Stinswei	Gevaarlijke situaties door hardrijders.						Ja	1	Maatregelen voor herinrichting door gewijzigde functie.	Gemeente
Feanwâlden	De Swette - Kûkhernewei	Voor fietsers/voetgangers is dit geen prettige weg om te gebruiken. Fiets- en voetpaden ontbreken en het zijn klinkerwegen.						Nee	n.v.t.	In combinatie met onderhoud de mogelijkheden voor aanpassingen nader onderzoeken.	Gemeente
Feanwâlden	Nijewei - Stinswei	Slecht zicht. Auto's rijden zonder te kijken vanaf de Nijewei naar het spoor. Ook is de snelheid te hoog van automobilisten. Veel schoolgaande kinderen die hier oversteken.					Doorgaand verkeer via de rondweg sturen.	Nee	n.v.t.	Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving.	Gemeente
Feanwâlden	Suderwei t.h.v. bushalte De Zwette	Automobilisten rijden allemaal boven de toegestane snelheid met enorme uitschieters in snelheid. Op fiets/voetpad bevinden zich wandelaars, fietsen, bakfietsen, honden. Fietsers rijden aan beide zijden van de weg over dit pad in beide richtingen.					Geef op Zuiderweg vanaf spoorwegovergang duidelijk aan, welk pad wordt bedoeld voor voetgangers, fietsers en autoverkeer. Is auto te gast op hoofdweg? Snelheidsindicator plaatsen?	Nee	n.v.t.	Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving.	Gemeente
Feanwâlden	Goddeloze Singel	Fietspad is te smal om naast elkaar te fietsen of elkaar te passeren, voor ouderen niet toegankelijk, slechte staat fietspad en haakse bocht aan einde fietspad.						Nee	n.v.t.	In combinatie met gepland onderhoud kijken naar een optimalisatie van de inrichting.	Gemeente
De Westereen	De Sânjes	Vanaf de zuidkant van De Westereen is de Sintrale As slecht bereikbaar.					Aanleg rondweg. Op deze manier wordt de Foarstrjitte ontzien en is de Sintrale As beter bereikbaar.	Ja	3	Onderdeel van de uitwerking van de leefbaarheidsopgave rond De Westereen.	Gemeente
De Westereen	Foarstrjitte ter hoogte van De Acht	Gevaarlijke oversteekplaats voor fietsers voor de brug. Door een lichte helling is het voor sommige fietsers gevaarlijk om af te stappen. Ook zien fietsers auto's die over de brug komen pas laat.						Ja	3	Onderdeel van de uitwerking van de leefbaarheidsopgave rond De Westereen.	Gemeente
De Westereen	Miedloane	Veel sluipverkeer richting de Sintrale As. Gevaarlijke route voor wandelaars en fietsers, door smalle weg met slecht wegdek en een hoog snelheidsverschil. Ondanks vrachtwagenverbod te veel vrachtwagens. Voor fietsers is het niet duidelijk wie voorrang heeft bij wegversmallingen.					Aanleg wandelpad (daar leent de omgeving zich goed voor). Je zou wegversmallingen naar links of rechts kunnen maken, zoals dat in Lekkum is gemaakt.	Ja	2	Onderdeel van de uitwerking van de leefbaarheidsopgave rond De Westereen.	Gemeente

Kern	Locatie	Knelpunt/Wens	Veilig-heid	Leef-baarheid	Bereik-baarheid	Duur-zaamheid	Oplossingsrichting (optioneel)	Opgenomen in risicoanalyse?	Prioriteit risicoanalyse	Overige opmerkingen	Wegbeheerder
De Westereen	Foarstrjitte - Tsjerkestrjitte	Te smalle inrichting van de bochten. Vaak auto's geparkeerd, terwijl er ruimte is op de erven.						Ja	3	Onderdeel van de uitwerking van de leefbaarheidsopgave rond De Westereen.	Gemeente
De Westereen	Foarstrjitte	Te snel rijden (weg is te breed) en een hoge verkeersdruk sinds de aanleg van de Sintrale As. Weinig fietsvoorzieningen op de Foarstrjitte aanwezig. Het wegdek is slecht en mensen aan de Foarstrjitte ervaren trillingen en geluidshinder. Voor fietsers (kinderen) ontstaan gevaarlijke situaties door brede wegdek.					Andere aansluiting op de Sintrale As.	Ja	3	Onderdeel van de uitwerking van de leefbaarheidsopgave rond De Westereen.	Gemeente
De Westereen	Eyssemawei - Tsjerkestrjitte	Snelheidsbeperkende middelen zorgen op de kruisingen voor onveilige situaties. Vooral de wegversmallingen/bloembakken direct voor een kruising.						Ja	2	Onderdeel van de uitwerking van de leefbaarheidsopgave rond De Westereen.	Gemeente
De Westereen	Tsjerkestrjitte	Ondanks de aanpassing (bloembakken) toch veel grote vrachtwagens door de Tsjerkestrjitte. Obstakels zijn hinderlijk en gevaarlijk voor het verkeer en voornamelijk voor fietsers. Er wordt geparkeerd op de weg.						Ja	2	Onderdeel van de uitwerking van de leefbaarheidsopgave rond De Westereen.	Gemeente
De Westereen	Ferlinge Stasjonsstrjitte	De weg is door versmallingen gevaarlijk, waardoor fietsers (met kinderen) genoodzaakt zijn om over het trottoir te fietsen. Men parkeert op de weg waardoor congestie ontstaat.					Eénrichtingsverkeer, vrachtwagenverbod	Ja	2	Onderdeel van de uitwerking van de leefbaarheidsopgave rond De Westereen.	Gemeente
De Westereen	Sportloane t.h.v. CBS De Boustien	Gevaarlijke situatie rond school. Er zijn geen fietsroutes of wandelpaden aanwezig. Shared Space zorgt voor onduidelijkheid en er wordt te snel gereden.						Nee	n.v.t.	Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving.	Gemeente
De Westereen	Badhúswei - Noarder Stasjonsstrjitte	Een ruime t-splitsing waar het onduidelijk is wie waar hoort te rijden. Zorgt voor veel gevaarlijke situaties (doordat aan de Badhûswei de basisscholen gevestigd zijn). Verder is het te druk en auto's rijden te snel.						Nee	n.v.t.	Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving.	Gemeente
De Westereen	Tolwei	Er wordt te snel gereden.						Ja	2	Onderdeel van de uitwerking van de leefbaarheidsopgave rond De Westereen.	Gemeente
De Westereen	Bûterwei - Noarder Stasjonsstrjitte	Er wordt hard gereden en weinig voorrang verleend. Ook het parkeren bij het treinstation is een probleem. Vaak storing bij de slagbomen.						Ja	2	Onderdeel van de uitwerking van de leefbaarheidsopgave rond De Westereen.	Gemeente
De Westereen	Noarder Stasjonsstrjitte tussen Roazeloane en de parkeerplaats aan de oostkant	Ontbreken voetpad aan één kant van de weg, waardoor men op de weg gaat lopen.						Ja	2	Onderdeel van de uitwerking van de leefbaarheidsopgave rond De Westereen.	Gemeente
De Westereen	Rinewâl	Zeer slechte staat van het fietspad en de haakse bochten.						Nee	n.v.t.	Meenemen bij beheer en onderhoud.	Gemeente
Wâlterswâld	Broekloane	Toegangsweg voor Sintrale As, maar is te smal voor hoeveelheid verkeer. Onderhoud straat nodig.						Ja	3	Opgenomen als maatregel	Gemeente
Wâlterswâld	Foarwei bij CBS De Wynroas	Geen overzicht rond in- en uitgaan school. Dubbel parkeren, overstekende kinderen, ouders met fiets						Ja	4	Weginrichting opgenomen als uitwerking. Verder inzetten op	Gemeente

Kern	Locatie	Knelpunt/Wens	Veilig-heid	Leef-baarheid	Bereik-baarheid	Duur-zaamheid	Oplossingsrichting (optioneel)	Opgenomen in risicoanalyse?	Prioriteit risicoanalyse	Overige opmerkingen	Wegbeheerder
		staan op de weg. Rondom kerk is genoeg parkeermogelijkheid.								gedragsbeïnvloeding en handhaving.	
Wâlterswâld	Tsjerkeloane	Er wordt te hard gereden in de 30 km zone.						Nee	n.v.t.	Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving.	Gemeente
Driezum	Ophuystrawei	Shared Space onduidelijke voor kleine kinderen en levert gevaarlijke situaties op.						Nee	n.v.t.	Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving.	Gemeente

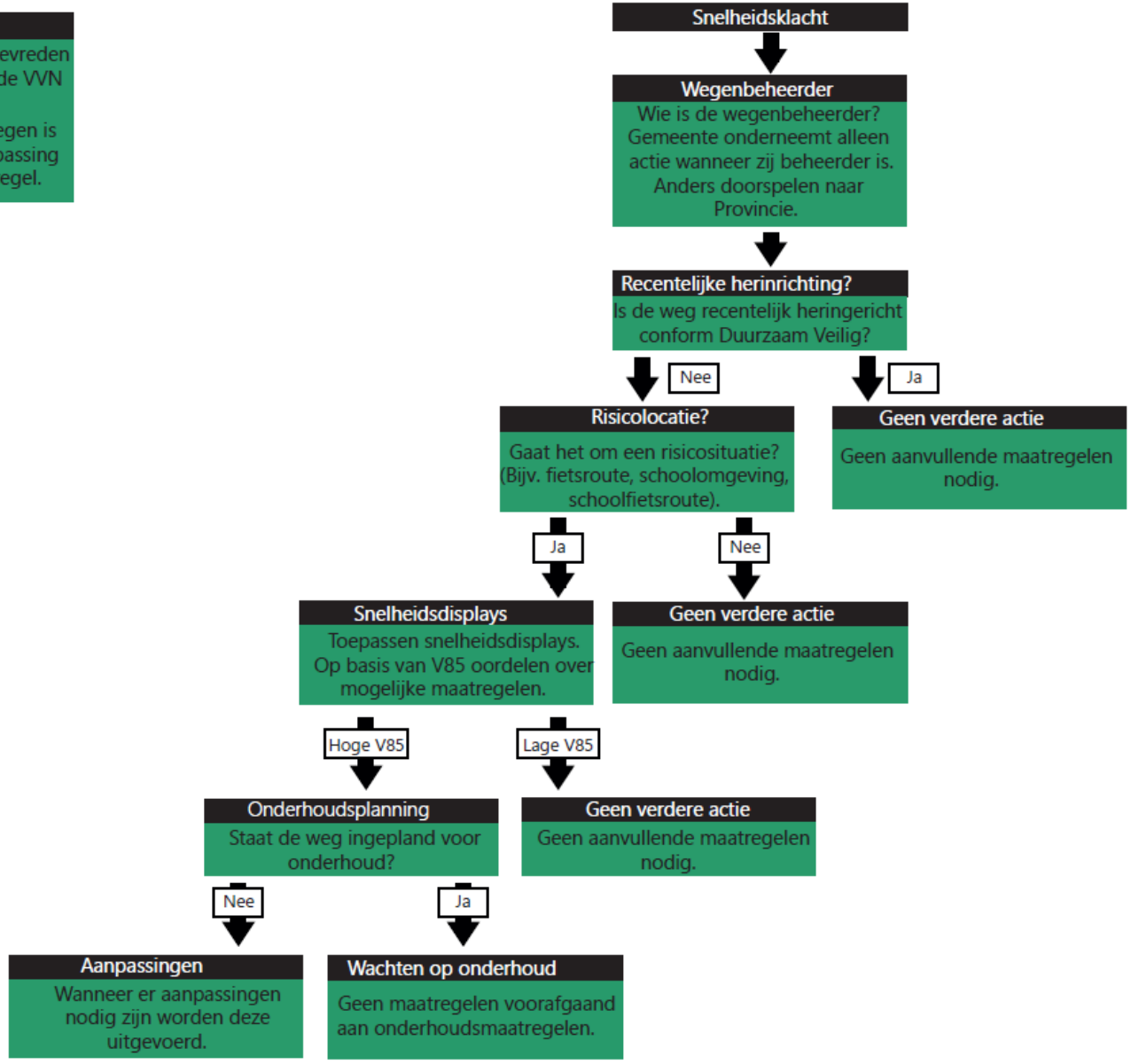
Belangengroepen

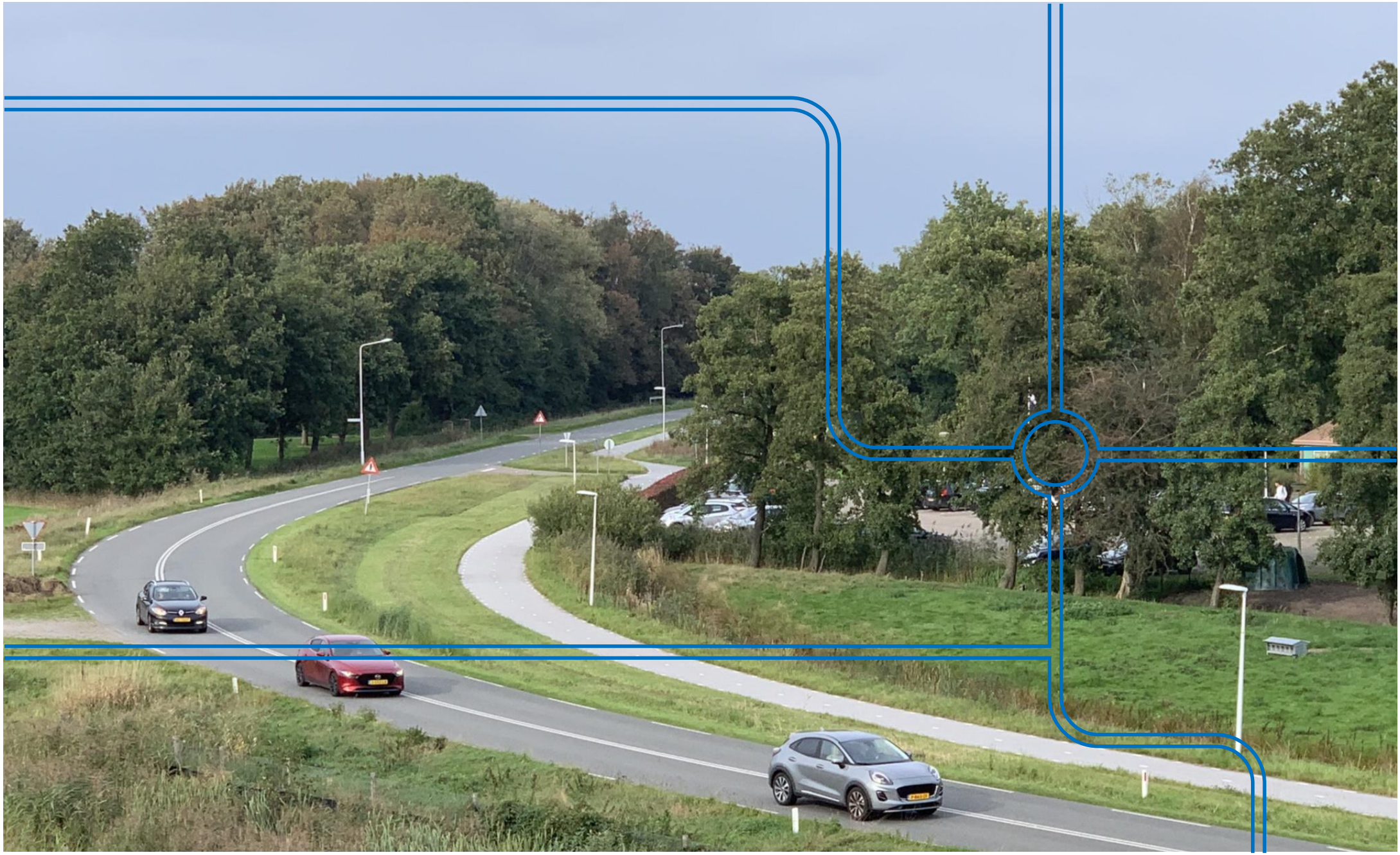
Kern	Locatie	Knelpunt/Wens	Veilig-heid	Leef-baarheid	Bereik-baarheid	Duur-zaamheid	Oplossingsrichting (optioneel)	Opgenomen in risicoanalyse?	Prioriteit risicoanalyse	Maatregelen mobiliteitsvisie	Wegbeheerder
Rinsumageast	Tjaerdawei	Onveilige situatie en verkeersoverlast						Nee	n.v.t.	Inzetten op gedragsbeïnvloeding en handhaving.	Gemeente
Damwâld	Dwarsloane t.h.v. de aansluiting Sintrale As (aan weerzijden)	Verbetering openbaar vervoer verbindingen door bushalte naast Sintrale As					Bushalte naast Sintrale As	Nee	n.v.t.	Nader opgenomen als uitwerking	Provincie
Driezum	Achterwei t.h.v. huisnummer 13	Begin van 30-km zone is niet duidelijk, waardoor verkeer met hogere snelheid het dorp binnenkomt.						Ja	4	Opgenomen als maatregel voor herinrichting.	Gemeente
Driezum	Foarwei - Tsjerkestrjitte	Shared Space zorgt voor onveilige beleving voor fietsers/voetgangers, met hoge snelheden en het afsnijden van de bochten. Bushalte meteen na de bocht, waardoor mensen op de rijbaan staan.						Ja	`4	Opgenomen als maatregel voor herinrichting.	Gemeente
Driezum	Foarwei t.h.v. bushalte De Sanharst	Herkenbaarheid van 30-km zone door middel van een goede inrichting van de straat (niet alleen een verkeersbord)						Ja	4	Opgenomen als maatregel voor herinrichting.	Gemeente
Driezum	Foarwei - De Sânharst	Verkeer vanuit de Zandhorst heeft voorrang en neemt deze ook. Voor schooljeugd (basisschool) op de fiets is de situatie onoverzichtelijk en gevaarlijk. Daarnaast loopt het trottoir aan de overkant niet door, waardoor voetgangers hier dienen over te steken.						Ja	4	Opgenomen als maatregel voor herinrichting.	Gemeente

Bijlage D: Stroomschema verkeersklachten

Aanvullingen

* Wanneer bewoners niet tevreden zijn met 'geen actie', is bij de VVN wel een actie mogelijk.
* Bij GOW50 of GOW80-wegen is men terughoudend in toepassing snelheidsremmende maatregel.





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