

BonoTraffics

Leefbaarheidsopgave Westereen e.o.

Verkenning ontwikkeling verkeersstructuur

28 December 2022

ANNO gemeenten Noordoost Fryslân

Colofon

Deze verkenning is geschreven in opdracht van en samen met het regionaal samenwerkingsverband van de gemeenten Achtkarspelen, Dantumadiel, Noardeast-Fryslân en Tytsjerksteradiel, Wetterskip Fryslân en de provincie Fryslân.

Werkgroep verkeer ANNO

- : Programmamanager ANNO (opgavetrekker)
- : Verkeerskundige gemeente Achtkarspelen (projectsecretaris)
- J : Verkeerskundige gemeenten Noardeast-Fryslân en Dantumadiel
- Verkeerskundige gemeenten Noardeast- Fryslân en Dantumadiel
- k: Verkeerskundige gemeente Tytsjerksteradiel
- : Verkeerskundige provincie Fryslân

Besluitvormingsproces

Werkgroep verkeer ANNO:

ingestemd december 2022

Stuurgroep ANNO:

kennis genomen van:

Colleges van B&W en GS Fryslân:

Besluit:

Inleiding

Ontwikkeling Noordoost Fryslân

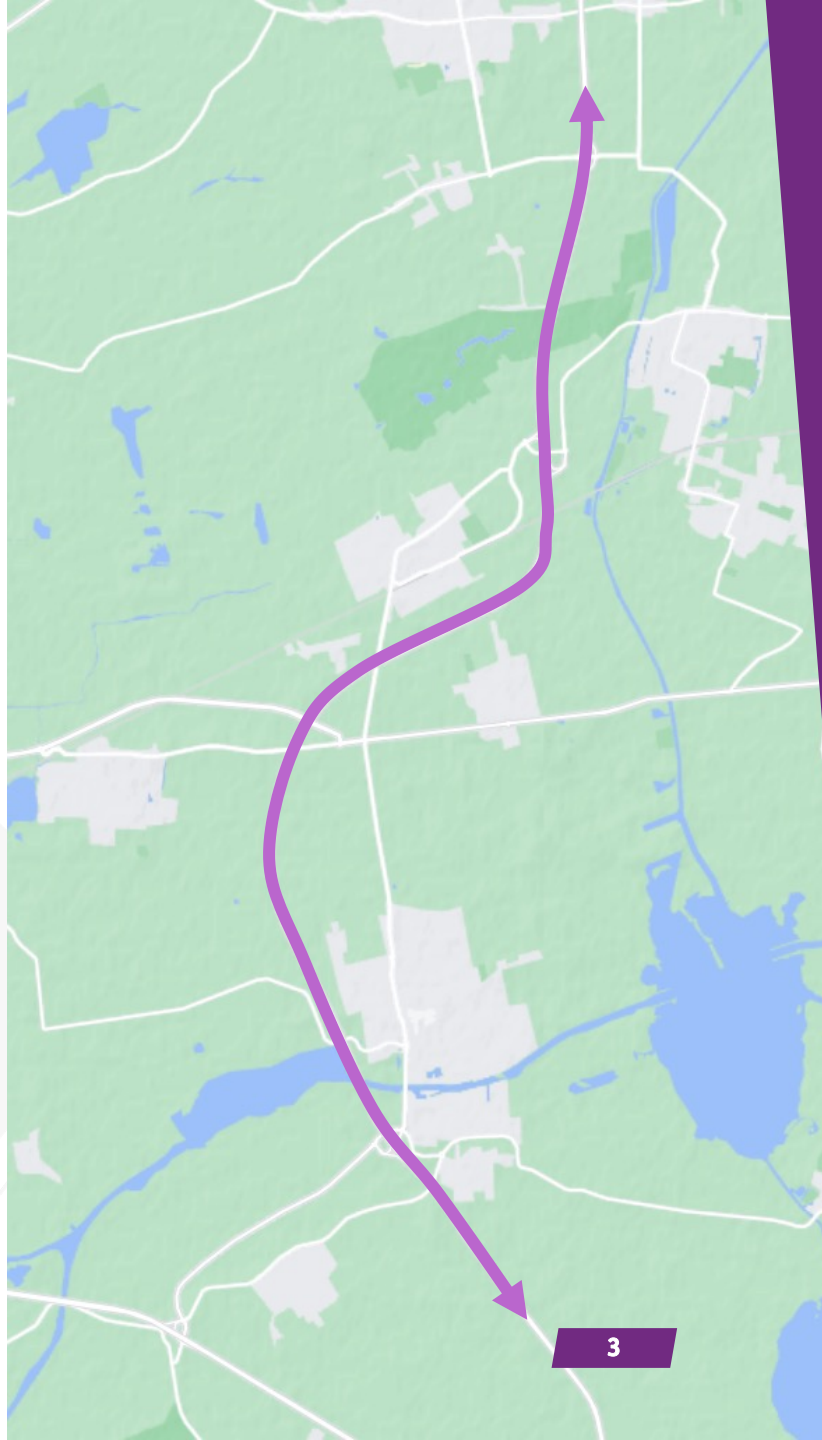
Al in de jaren negentig werd onderkend dat de ontsluiting van Noordoost Fryslân, vanuit het perspectief van verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en leefbaarheid, niet optimaal was. Het ontbreken van een duidelijke hiërarchie in het wegennet was hiervan de belangrijkste oorzaak.

Met de realisatie van de Centrale As in 2016 en de bijbehorende gebiedsontwikkeling in de jaren daarna heeft de ontsluiting van Noordoost Fryslân een enorme impuls gekregen. Er is een duidelijke verkeerstructuur ontstaan, de bereikbaarheid van het gebied is verbeterd en de bundelende werking van de Centrale As heeft geleid tot een sterke vermindering van verkeer in verschillende dorpen en kwetsbare gebieden. Dit laatste heeft de herinrichting en daarmee het verbeteren van de verblijfskwaliteit en leefbaarheid in onder andere Garyp, Burgum, Feanwâlden en Damwâld mogelijk gemaakt.

Opgaven en kansen Noordoost Fryslân

Ook na de realisatie van de Centrale As en de gebiedsontwikkeling liggen er nog uitdagingen en opgaven met betrekking tot de Mobiliteit in Noordoost Fryslân. Nog steeds bestaan er aandachtspunten aangaande verkeersveiligheid en leefbaarheid en daarbij komen de opgaven voor woningbouw en het verduurzamen van de manier waarop wij ons verplaatsen.

De enorme woningbouwopgave in Nederland zal ook zijn weerslag kennen in Noordoost Fryslân. De toename van inwoners zal een toename van de vraag naar (auto)mobiliteit met zich meebrengen. Daar tegenover staat dat meer thuiswerken en betalen voor gebruik (rekening rijden) mogelijk juist gaat leiden tot minder autokilometers per huishouden. Deelmobiliteit, het openbaar vervoer en de fiets zijn en worden voor een grotere groep steeds vaker een duurzaam, gezond en/of goedkoop alternatief, ook in Noordoost Fryslân.



Inleiding

Mobiliteitsvisie “Ferbining”

Om integrale antwoorden te formuleren op de opgaven in Noordoost Fryslân is in 2019 door de betrokken gemeenten en de provincie de mobiliteitsvisie “Ferbining” opgesteld, een visie voor de periode 2020-2040. De focus van de visie ligt op samenwerking en een samenhangend mobiliteitsnetwerk waarin eenieder zich op een duurzame, veilige, vlotte en gezonde manier kan verplaatsen. De mobiliteitsvisie is een koersdocument, dat mede is bedoeld om input te leveren voor de omgevingsvisie en -programma’s de komende jaren.

Leefbaarheidsopgave De Westereen e.o.

De mobiliteitsvisie “Ferbining” bevat 6 regionale (vervolg)opgaven waaronder de leefbaarheidsopgave De Westereen, Kollumerzwaag, Twijzelerheide. Ondanks alle verbeteringen aan het wegennet in de afgelopen jaren zijn in het gebied rondom De Westereen, Kollumerzwaag en Twijzelerheide ook ongewenste routes ontstaan, met problemen met betrekking tot leefbaarheid en verkeersveiligheid tot gevolg. De opgave omvat het in beeld brengen van de routes en de problematiek en het aandragen van oplossingen.

Omgevingsvisie

De provinciale Omgevingsvisie, De Romte Diele, is op 23 september 2020 door Provinciale Staten vastgesteld. In de visie is aangegeven wat de provincie doet om de huidige basiskwaliteiten van de Friese leefomgeving op orde te houden. Daarnaast wil de provincie extra inzetten op vier urgente, integrale opgaven:

- Fryslân vitaal, leefbaar en bereikbaar houden;
- Energietransitie met kracht voortzetten;
- Fryslân klimaatadaptief inrichten;
- Versterken biodiversiteit.

De doelen en opgaven uit de omgevingsvisie vormen een belangrijk vertrekpunt voor de Leefbaarheidsopgave De Westereen e.o. Ook in dit gebied ligt niet alleen een opgave op het gebied van veiligheid en leefbaarheid, maar zal ook gewerkt moeten worden aan duurzaamheid en biodiversiteit.





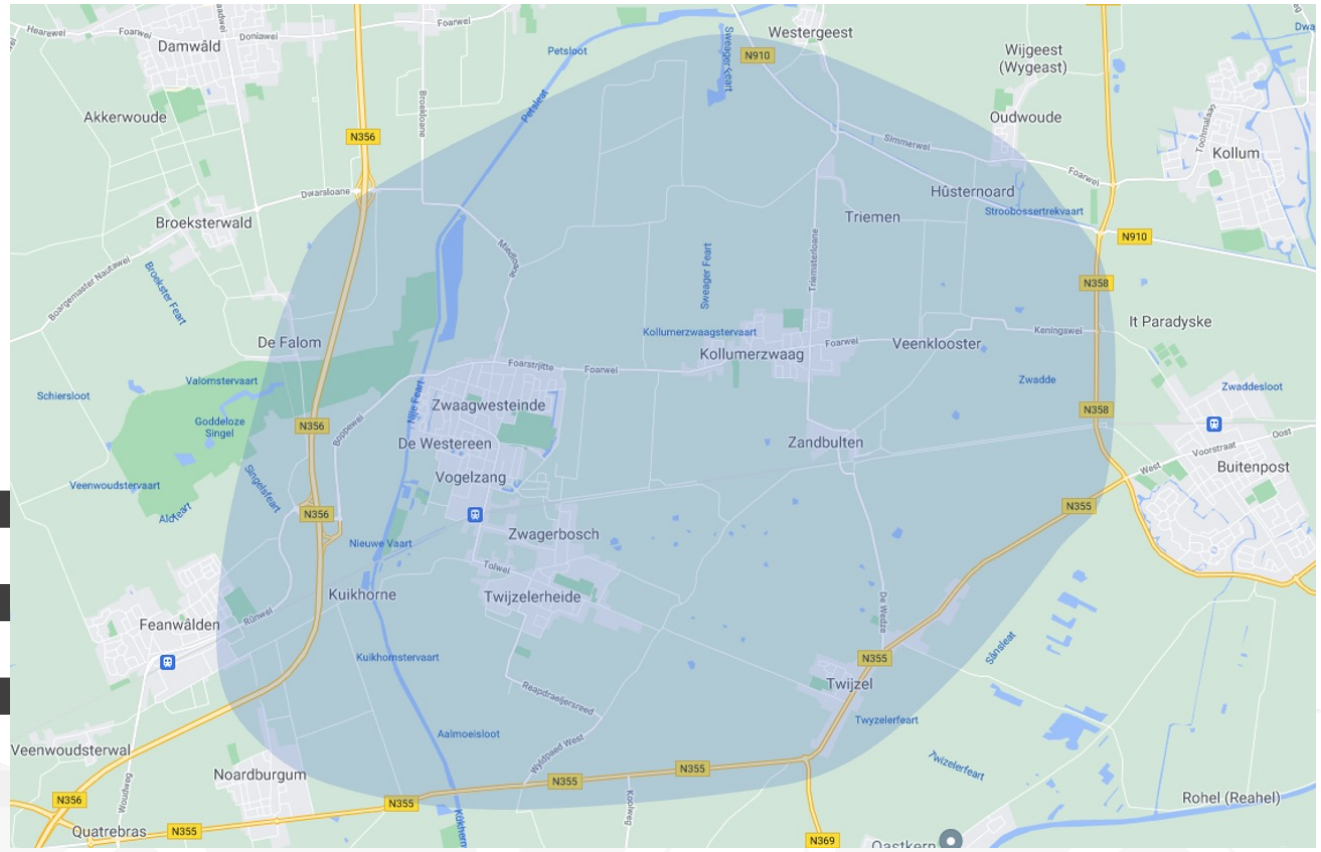
Inleiding

Dit rapport

In dit rapport zijn de resultaten van de verkenning in het kader van de leefbaarheidsopgave Westerein e.o weergegeven. De verkenning is een opmaat naar een keuze aangaande de richting waarin de verkeerstructuur van het gebied zich verder zou moeten ontwikkeling. Dit om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te optimaliseren en ruimte te bieden aan de gewenste verduurzaming van de mobiliteitsbehoefte.

Inhoud

- Problematiek en opgaven in het gebied
- Scenario's ontwikkeling verkeerstructuur
- Verkeerseffecten scenario's
- Een integrale keuze
- Keuze en vervolg

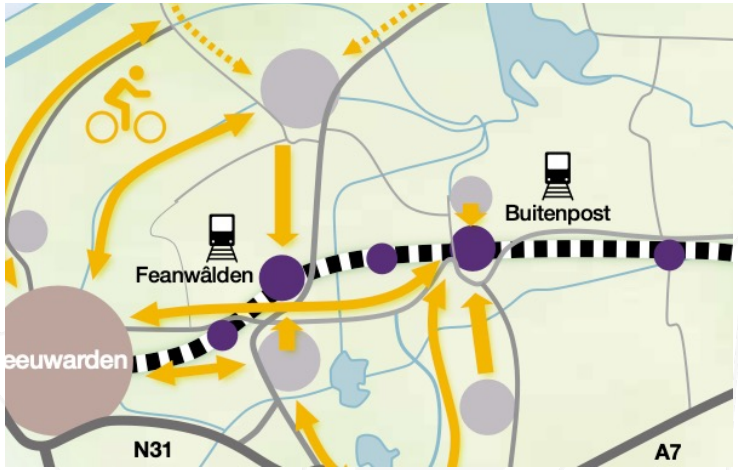


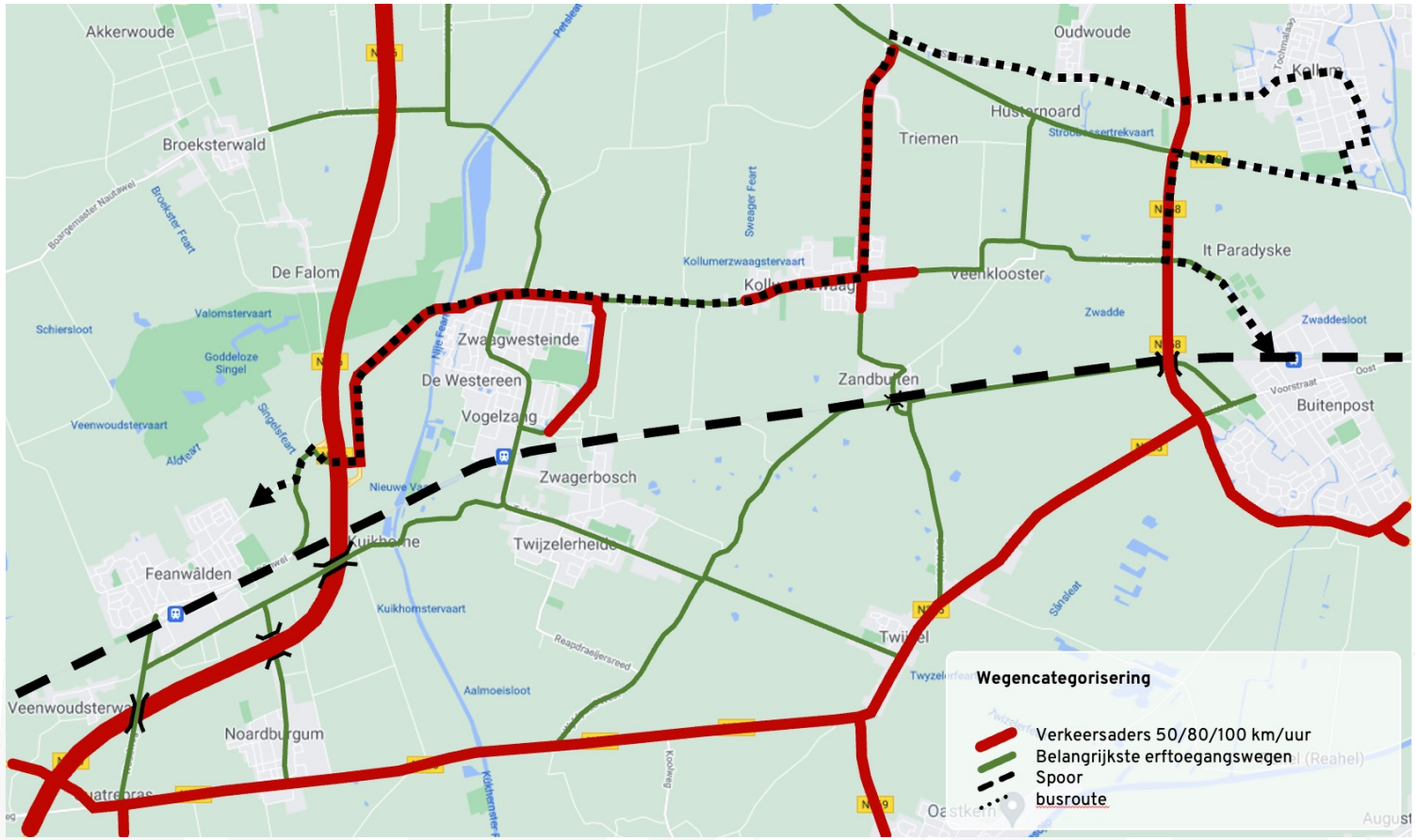
Studiegebied Leefbaarheidsopgave De Westereen e.o.

Problematiek en opgaven in het gebied

De bestaande wegenstructuur

Het gebied rondom de Westereen en Kollumerzwaag is met de fijnmazige structuur en de verschillende ontsluitingen op de As en het omliggende hoofdwegennet goed bereikbaar met de auto. Daarnaast bieden het spoor en het reguliere busvervoer ook goede verbindingen van en naar het gebied met het openbaar vervoer. De stations in Feanwâlden, De Westereen en Buitenpost vormen hierin een cruciale schakel daar waar het gaat om het verbinden van auto – trein – bus en fiets.



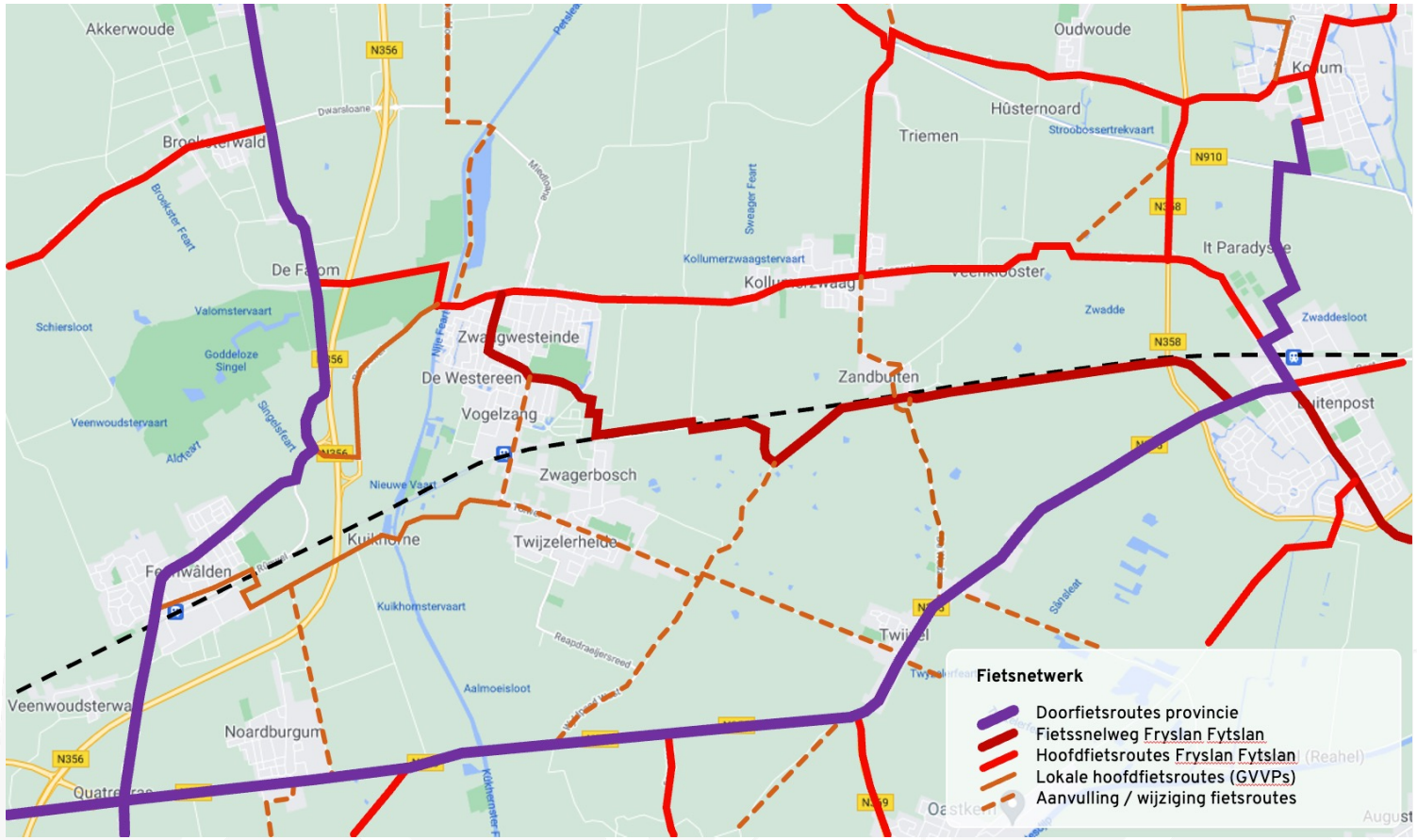


Problematiek en opgaven in het gebied

De bestaande fietsstructuur

De fietser heeft in het gebied de beschikking over een fijnmazig netwerk van wegen en paden tussen de verschillende kernen en bestemmingen. Met de toename van het belang van de fiets als gezond en duurzaam alternatief worden snelle, comfortabele en veilige fietsroutes alleen maar belangrijker.

In het begin 2022 vastegestelde beleidsplan “Fryslan Feilich Fytslan 2.0, In toskje erby” wordt het belang van de fiets als schoon, gezond en duurzaam vervoermiddel onderkend. Het verbeteren van veiligheid, toegankelijkheid en goede voorlichting en educatie zijn hierbij speerpunten.



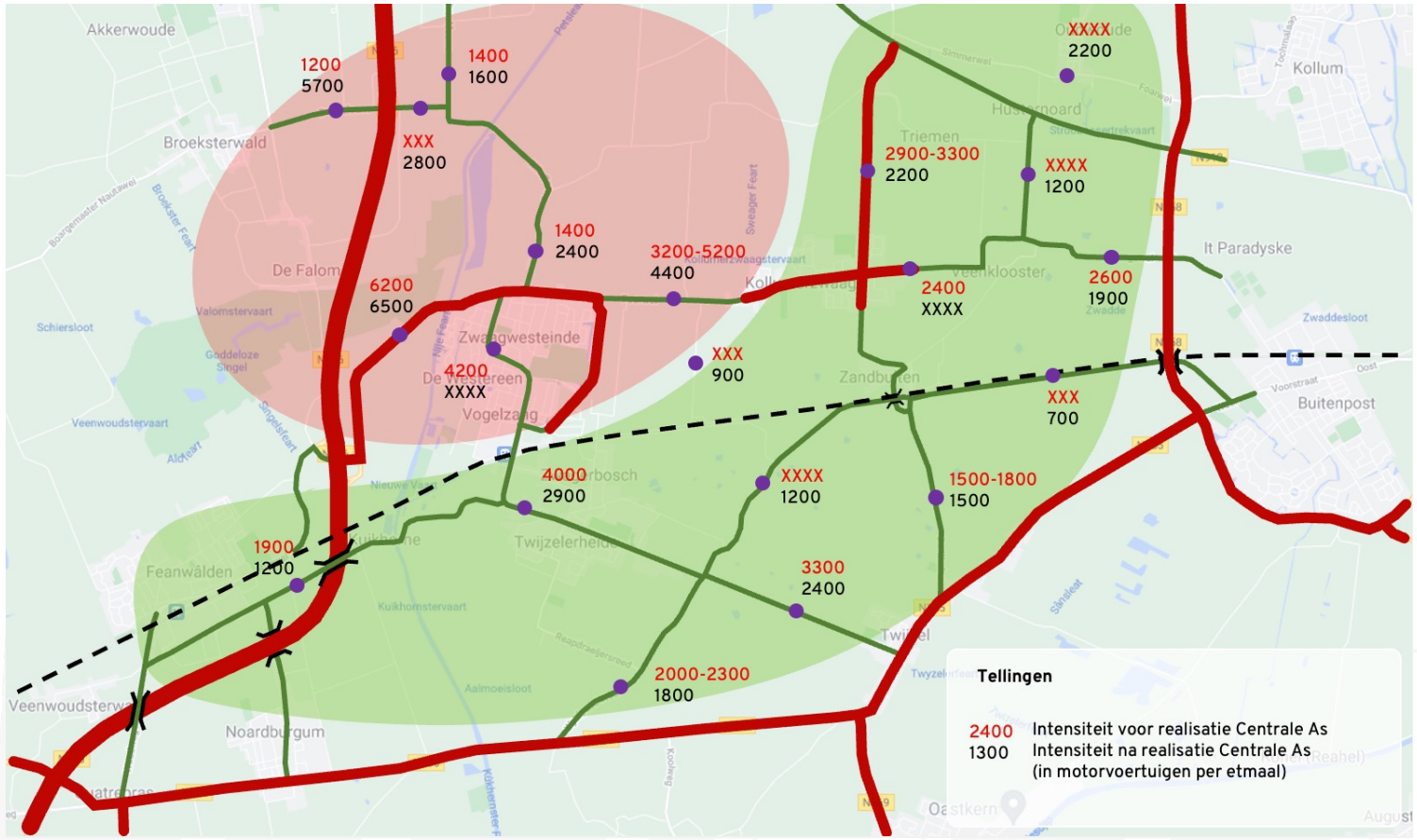
Problematiek en opgaven in het gebied

Ontwikkeling verkeer in het gebied

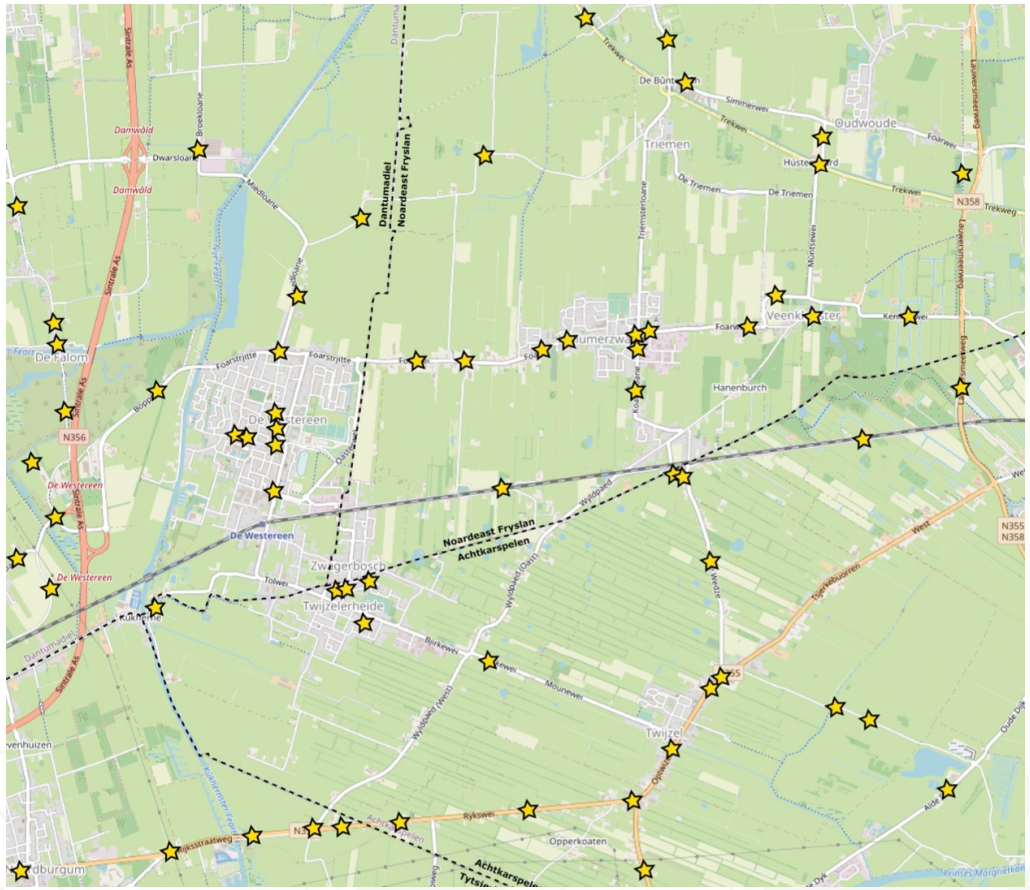
De bundelende werking van de Centrale As is duidelijk zichtbaar in het gebied. De wegen aan de westzijde van het gebied, aansluitend op de As zijn overwegend drukker geworden en de wegen aan de zuidoostzijde, richting N355 en N358, juist rustiger.

De verdeling van het verkeer vanuit het gebied richting het omliggende hoofdwegennet blijft echter vrij diffuus. Het verkeer waaiert uit naar alle windrichtingen en blijft logischerwijs (deels) de kortste en snelste routes kiezen. Via de Centrale As of via de Skieding naar Groningen is voor een deel van het gebied qua reistijd gelijk. Ook richting Leeuwarden is de Centrale As voor een deel van het gebied net zo snel als de N355. Met de invoering van rekening rijden in de toekomst (o.b.v. kosten per kilometer) zal het ontmoedigen van de kortste routes ten gunste van de gewenste hoofdroute mogelijk ook nog lastiger blijken.

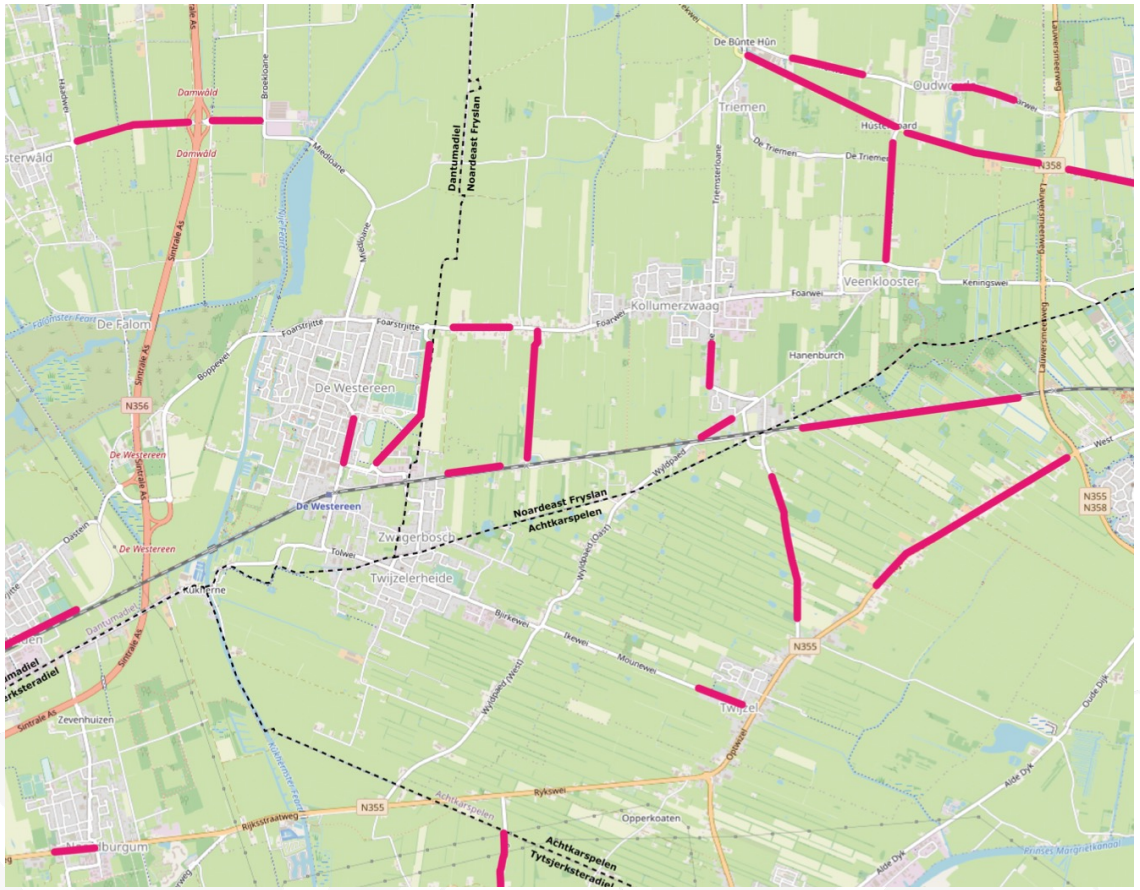
Helaas gebeuren in het gebied nog steeds verkeersongevallen. Het te hard rijden op een aantal wegen is hier mede debet aan.



Problematiek en opgaven in het gebied



Verkeersongevallenlocaties periode 2016-2020



Wegvakken waar structureel te hard wordt gereden (> 10 km/uur te hard)

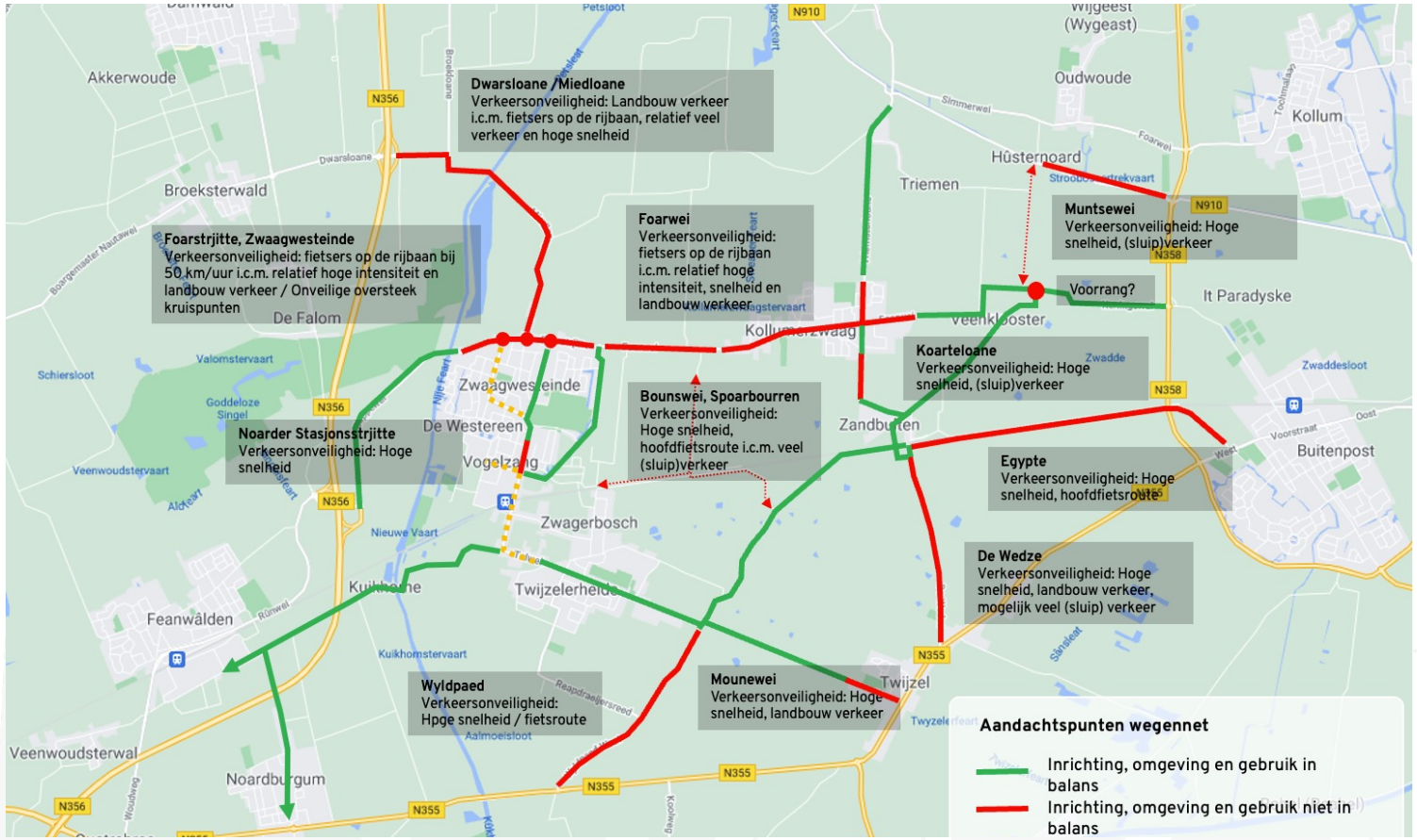
Problematiek en opgaven in het gebied

Opgaven

Op basis van het ongevallenbeeld, de tellingen en de samenhang tussen functie, inrichting en het gebruik van de wegen, komt een aantal aandachtspunten naar voren op het gebied van verkeersveiligheid en/of leefbaarheid. Om de leefbaarheid en verkeersveiligheid in het gebied verder te verbeteren en in te spelen op de toekomstige mobiliteitsbehoefte is een verdere ontwikkeling van de verkeerstructuur nodig. Hierbij is wat betreft de aanpak een duidelijk onderscheid te maken in het zuidoostelijke deel van het gebied en het noordwestelijke deel.

In het **zuidoostelijke deel** moet de de nadruk liggen op de optimalisatie en versterking van de bestaande verblijfsstructuur en sturing op gedrag. Dit in lijn met het vigerende beleid, de uitgangspunten van Duurzaam Veilig en de wensen ten aanzien van verduurzaming.

In het **noordwestelijke deel** moet een afweging worden gemaakt betreffende de structuur. Via welke wegen willen we het verkeer richting de Centrale As afwikkelen en welke wegen willen we juist ontzien? Welke rol kan nieuwe infrastructuur hierbij spelen?



Problematiek en opgaven in het gebied

Opgave Zuidoost

In het zuidoostelijke deel van het gebied is met de afname van de hoeveelheid verkeer op de wegen al een goede stap gezet en een voorwaarde geschapen voor een veilig en leefbaar verblijfsgebied. Hier is met name het gedrag (snelheid) en de positie van de fiets nog een aandachtspunt op een aantal wegen, bijvoorbeeld op De Wedze. Met aanvullende infrastructurele maatregelen, sturing op gedrag en de aanleg van goede fietsvoorzieningen is hier nog winst te halen. Met de aanleg van het fietspad langs het Wyldpaed wordt in dit kader al een belangrijke stap gezet.

Daarnaast is specifiek aandacht nodig voor de Foarwei en Triemsterloane in en bij Kollummerzwaag. Een inrichting en maximumsnelheid van 30 en 60 km/uur sluit hier beter aan bij de wensen ten aanzien van leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Aandachtspunt hierbij is het behoud van het bestaande evenwicht in de verdeling van het verkeer over het gebied. Maatregelen in het gebied of op de omliggende provinciale wegen kunnen leiden tot een verstoring van de balans en leiden tot een overbelasting (en overlast) op bepaalde routes.

Opgave Noordwest

Aan de andere kant, in het westelijke deel van het gebied heeft de zuigende werking van de Centrale As geleid tot een toename van verkeer met name op o.a. de Foarstrjitte en de Miedloane. Op beide wegen staat de verkeersveiligheid en leefbaarheid onder druk. De recente maatregelen op de Miedloane geven weliswaar wat verlichting maar een verdere toename van verkeer op deze route is met de bestaande inrichting zeker niet gewenst.

De problematiek in het gebied rondom De Westereen is complexer. Hier moet eerst worden afgewogen of en waar bundeling van verkeer moet plaatsvinden en waar juist minder verkeer en het versterken van de verblijfsfunctie gewenst zijn.

Voor de ontwikkeling van de verkeersstructuur in het gebied en specifiek het noordwestelijke deel, zijn verschillende scenario's ontwikkeld en onderzocht.



Foarstrjitte Westereen



De Wedze

Scenario's verkeersstructuur De Westereen

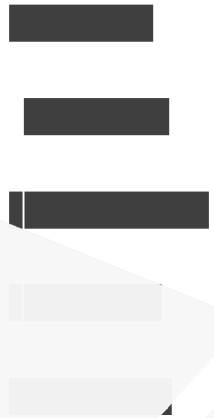
Uitgangspunten scenario's

Voor de ontwikkeling van de verkeerstructuur in het noordwestelijke deel van het gebied is een aantal scenario's verkend. Deels wordt hierbij teruggegrepen op oude concepten zoals de sprong over de Zwemmer en deels zijn er nieuwe ideeën aansluitend op een de duurzaamheidsopgave en de wensen vanuit de omgevingsvisie en de Mobiliteitsvisie "Ferbining".

Voor alle scenario's geldt dat deze in voldoende mate moeten zorgen voor een bundeling richting de Centrale As. De winst die is geboekt in het oostelijke deel mag niet onder druk komen te staan. Ook is een toename van doorgaand verkeer door het gebied en een verstoring van de balans in het zuidoostelijke deel van het gebied niet gewenst. Ten slotte is het wenselijk dat de bundeling van verkeer plaatsvindt op de wegen die daarvoor het meest geschikt zijn, of gemaakt kunnen worden.

Scenario's

Voor de verkeerstructuur aan de westzijde van het gebied is een aantal scenario's verkend:



- **Scenario 1, Optimalisatie bestaande structuur:** Bundeling via de Foarstrjitte, waarbij deze zoveel mogelijk duurzaam veilig wordt ingericht als 50 km/uur ontsluitingsweg
- **Scenario 2: Noordelijke rondweg:** Een nieuwe duurzaam veilig ingerichte rondweg bundelt het verkeer en ontlast de Foarstrjitte. De Foarstrjitte kan als 30 km/uur verblijfsgebied worden ingericht.
- **Scenario 3: Sprong over de Zwemmer:** Een nieuwe route over de Zwemmer ontlast de Foarstrjitte en biedt een centrale aansluiting van De Westereen op de Centrale As. De Foarstrjitte kan als 30 km/uur verblijfsgebied worden ingericht.
- **Scenario 4: Noordtangent Miedloane:** De noordelijke ontsluiting van het gebied wordt opgewaardeerd als volwaardige ontsluitingsweg. De Foarstrjitte kan hiermee mogelijk worden ontlast en ingericht als 30 km/uur verblijfsgebied.
- **Scenario 5: Foarstrjitte verblijfsfunctie:** De focus ligt hierbij niet op een betere bundeling van verkeer naar de Centrale as maar op het vergroten van de verblijfsstructuur en het beperken van (de snelheid van het) verkeer in het gebied.

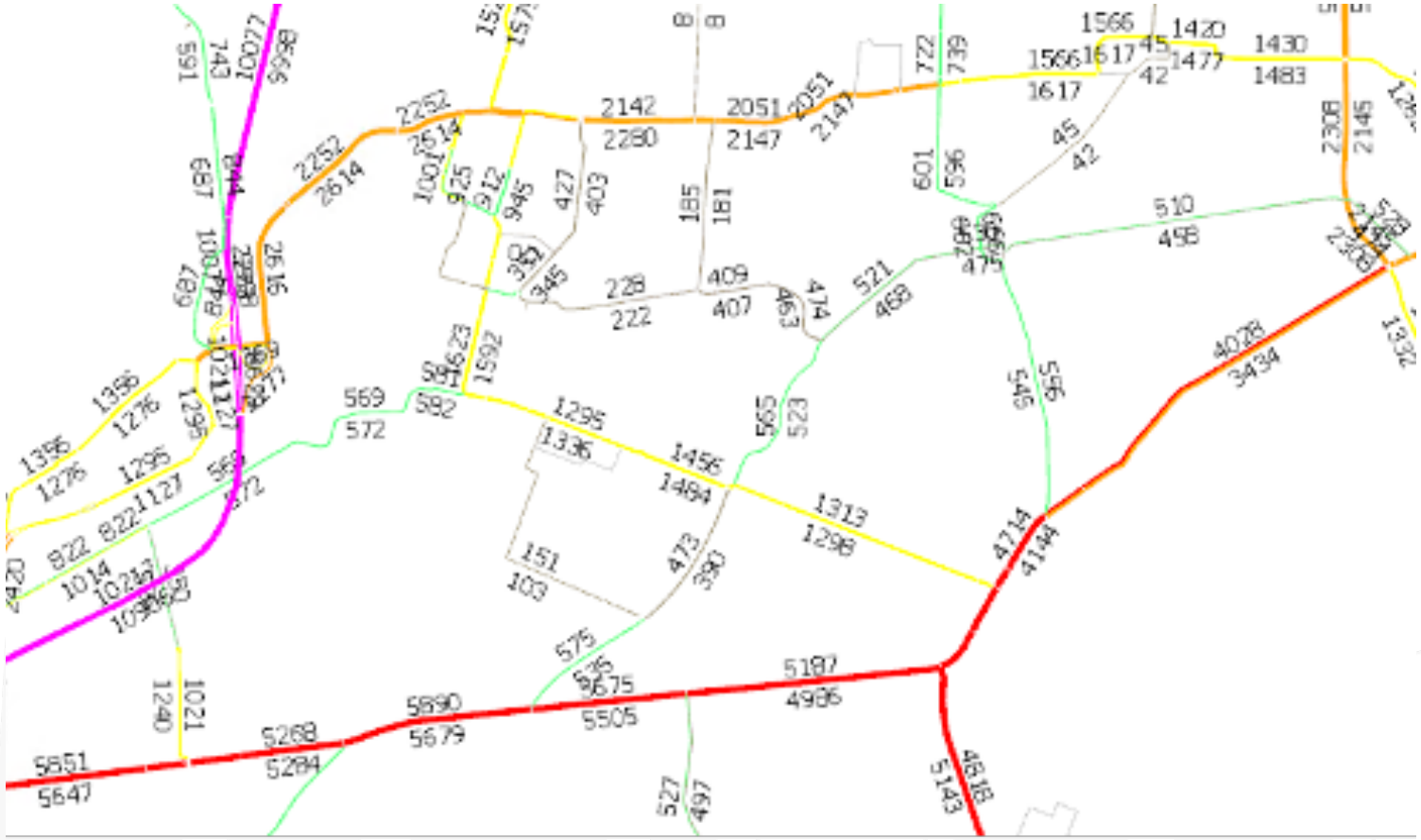
Verkeerseffecten scenario's

Relatie hoeveelheid verkeer, leefbaarheid en verkeersveiligheid

Een beperking van het verkeersaanbod is een belangrijke voorwaarde om de leefbaarheid en verkeersveiligheid op de wegen rondom De Westereen en in de rest van het gebied te vergroten. Het verkeerseffect van de verschillende scenario's is in beeld gebracht met behulp van een verkeersmodel van de provincie, eerder uitgevoerde onderzoeken en verkeerskundige kennis van het gebied. De 0-situatie in 2020 (zie modelplot hiernaast) is hierbij gehanteerd als referentie. Bij de beoordeling van de scenario's is specifiek gelet op:

- Afname verkeer op de Foarwei
- Afname verkeer in De Westereen
- Afname verkeer Trekwei
- Meer bundeling Centrale As / meer bundeling N-wegen
- Geen toename verkeer overige wegen in het gebied

De samengevatte resultaten van de modelstudie zijn opgenomen in de bijlage.



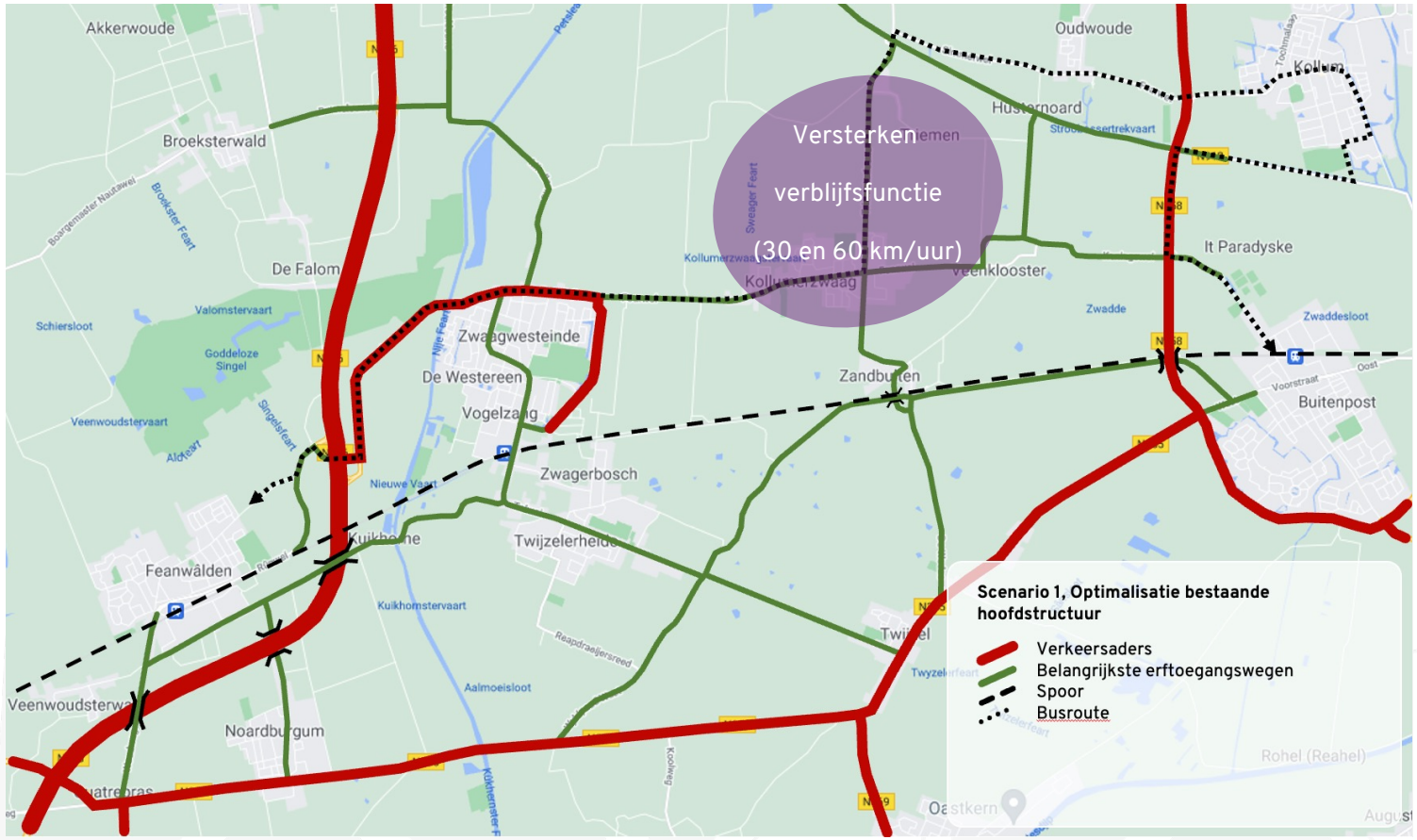
Verkeersintensiteiten gebied 0-situatie 2020 (mvt/etmaal)

Verkeerseffecten scenario's

Scenario 1: Optimalisatie bestaande hoofdstructuur

Het optimaliseren van de structuur betekent dat de route Foarstrjitte de belangrijkste ontsluiting van het gebied richting de Centrale As blijft. De verblijfsfunctie van de routes in en rond Kollumerzwaag worden versterkt (30 en 60 km/uur) De inrichting van de Foarstrjitte in De Westereen kan in dit scenario worden verbeterd ten behoeve van de leefbaarheid en veiligheid maar moet ook geschikt blijven voor het (snel) afwikkeling van relatief veel verkeer. Uitgangspunt blijft hier 50 km/uur. De verkeerseffecten:

- Positief: Afname (doorgaand) verkeer op route Foarwei/Foarstrjitte
- Positief: Toename verkeer op N355
- Negatief: Toename verkeer op routes zuidoostelijk deel van het gebied, zoals Egypte, Wyldpaed, Ikewei, Spoarbuorren Sud, De Dolle

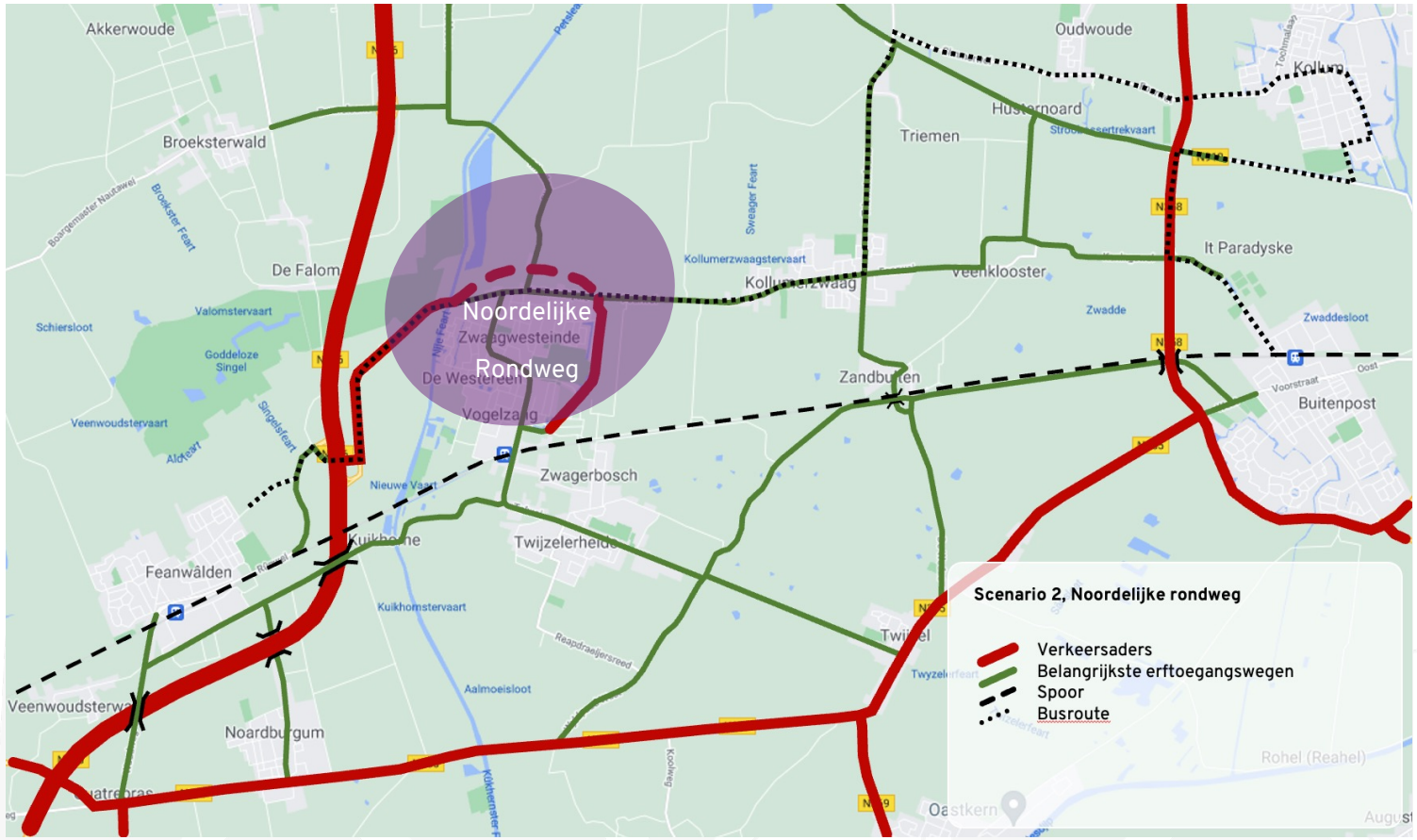


Verkeerseffecten scenario's

Scenario 2: Noordelijke rondweg De Westereen

Het ontlasten van de Foarstrjitte en zuidelijke deel van de Miedloane en het behouden van een bundelende route richting de Centrale As is te verenigen in een noordelijke rondweg. De verkeerseffecten:

- Positief: Afname verkeer Foarstrjitte en wegen in De Westereen
- Positief: Toename verkeer Oasterwei
- Positief: Meer bundeling Centrale As
- Positief: Afname verkeer Trekwei
- Negatief: Toename verkeer Miedloane
- Negatief: Toename verkeer door het gebied via route Foarwei



Verkeerseffecten scenario's

Scenario 3: De sprong over de Zwemmer

De sprong over de Zwemmer omvat een nieuwe verbinding tussen de Centrale As en De Oasterwei, ten noorden van het spoor en ten zuiden van De Westereen. Dit is een scenario dat al langer leeft en al eerder is onderzocht. Het rapport uit 2014 geeft een goed inzicht in de verkeerseffecten:

- Positief: Afname verkeer Foarstrjitte/Foarwei
- Positief: Afname verkeer in De Westereen
- Positief: Afname verkeer Miedloane en Kukhernsterwei
- Positief: Meer bundeling Centrale As
- Positief: Meer gebruik Oasterwei
- Negatief: Toename verkeer Ikewei en route Egypte

Aandachtspunt is de toename van verkeer op de Fogelsang en rond het station in De Westereen. Hier zal op een goede manier, met de juiste weginrichting, invulling aan moeten worden gegeven.



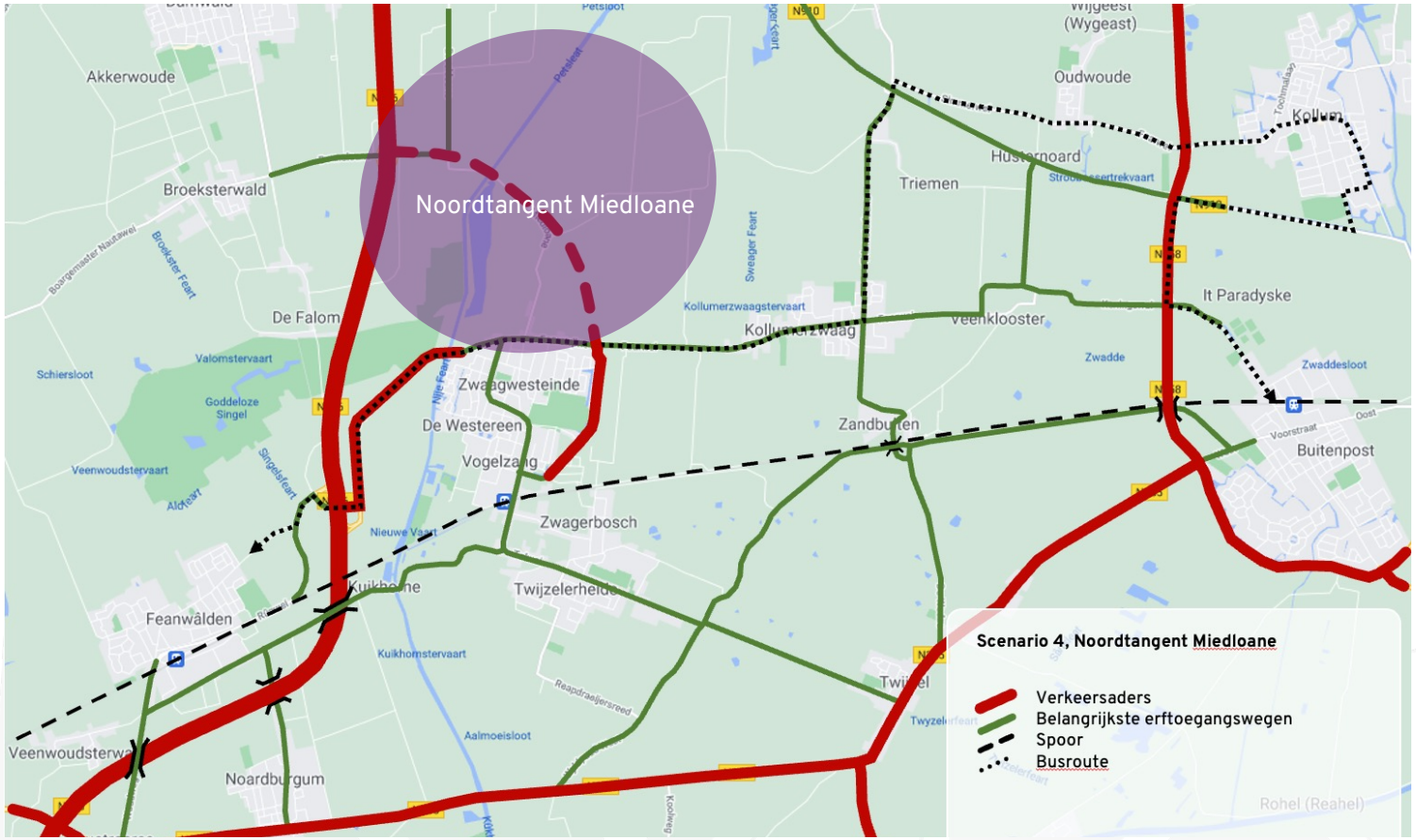
Verkeerseffecten scenario's

Scenario 4: Noordtangent Miedloane (noordelijke aansluiting)

Het opwaarderen van de Miedloane (vanaf de Centrale As) en het doortrekken richting Oasterwei is een ander scenario om de Foarstrjitte te ontlasten en het verkeer sterker te bundelen richting de As. Het verkeerseffect:

- Positief : Toename gebruik Oasterwei
- Positief: Afname verkeer wegen in De Westereen
- Positief: Minder verkeer op de Trekwei
- Negatief: meer verkeer op de route Foarwei
- Negatief: Meer verkeer op de Ikewei

Aandachtspunt is de inrichting van de Miedloane. Naast de nieuwe verbinding richting Oasterwei (type GOW), zal het noordelijke deel van de route geschikt moeten worden gemaakt voor de veilige afwikkeling van verkeer.

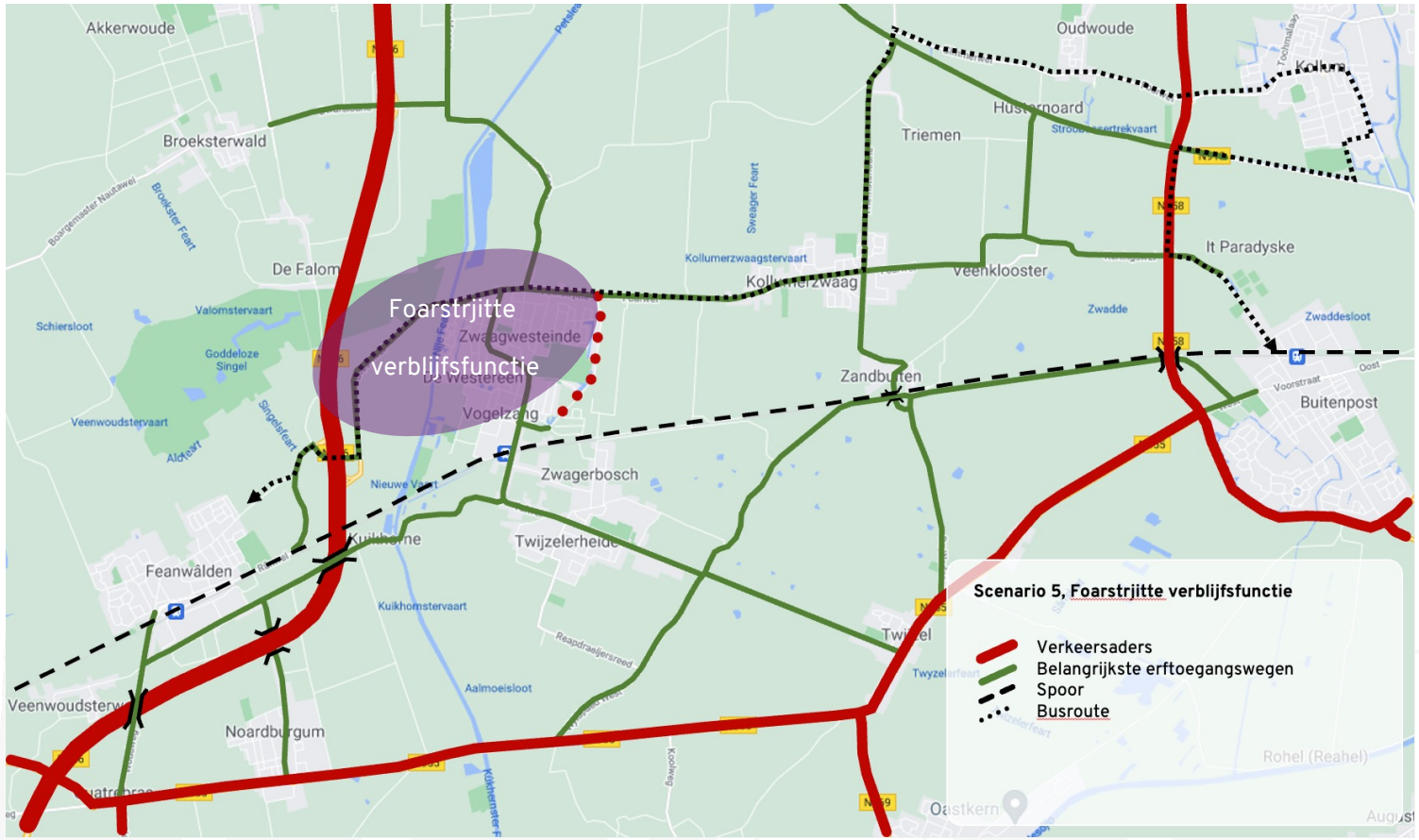


Verkeerseffecten scenario's

Scenario 5: Foarstrjitte verblijfsfunctie

Het laatste scenario omvat het opwaarderen van de verblijfskwaliteit door het verkeer in het gebied juist minder te bundelen en uit te gaan van een diffuse structuur bestaande uit 30 en 60 km/uur wegen. Ongewenst verkeer door het gebied wordt op deze manier tot een minimum beperkt. Verkeerseffecten:

- Positief: Meer bundeling op de Centrale As en N355
- Positief: Minder verkeer op de route Foarstrjitte / Foarwei
- Negatief: Bijna alle andere wegen in het gebied worden zwaarder belast



Een integrale keuze

Verkeerseffecten

De modelstudie maakt goed inzichtelijk wat de verkeerseffecten zijn van de verschillende scenario's. Nieuwe infrastructuur en meer bundeling richting de Centrale As draagt niet per definitie bij aan een afname van verkeer op de (kwetsbare) wegen in het zuidoostelijke deel van het gebied. Er ontstaan zelfs nieuwe sluiproutes door het gebied en hieruit blijkt ook dat de balans qua verdeling van verkeer over het diffuse wegennet kwetsbaar is.

De nieuwe infra heeft primair een positief effect voor de situatie in De Westereen, de Foarstrjitte en directe omgeving. Daarbij komt een positief effect op de Trekwei. Het scenario "Sprong over de Zwemmer" heeft daarbij de meeste positieve impact op de situatie op de Miedloane en Kukhernsterwei.

Meer dan verkeer

Leefbaarheid is een breed begrip en niet alleen afhankelijk van en gekoppeld aan het verkeersaanbod en de verkeersstructuur in het gebied. Andere factoren spelen een minstens zo belangrijke rol in de te kiezen ontwikkelrichting. De ambities voor het gebied reiken ook verder dan veiligheid en leefbaarheid in de bestaande situatie.

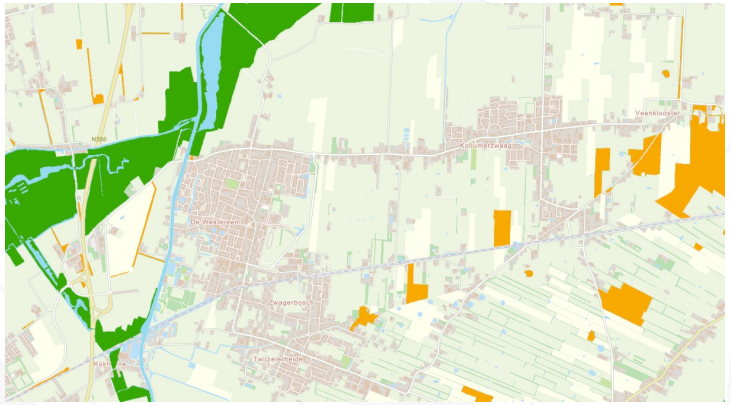
De vitaliteit van het gebied en het welzijn van de bewoners staan voorop. Bereikbaarheid is hierbij ook van belang vanuit een economisch perspectief. Ook willen we graag de natuurwaarden en de karakteristieken van het gebied behouden en moet worden ingespeeld op trends, ontwikkelingen en de opgaven met betrekking tot duurzaamheid en woningbouw. Het ene scenario biedt kansen en het andere vormt juist een bedreiging bekeken vanuit andere perspectieven.

Een integrale keuze

Natuur en landschap

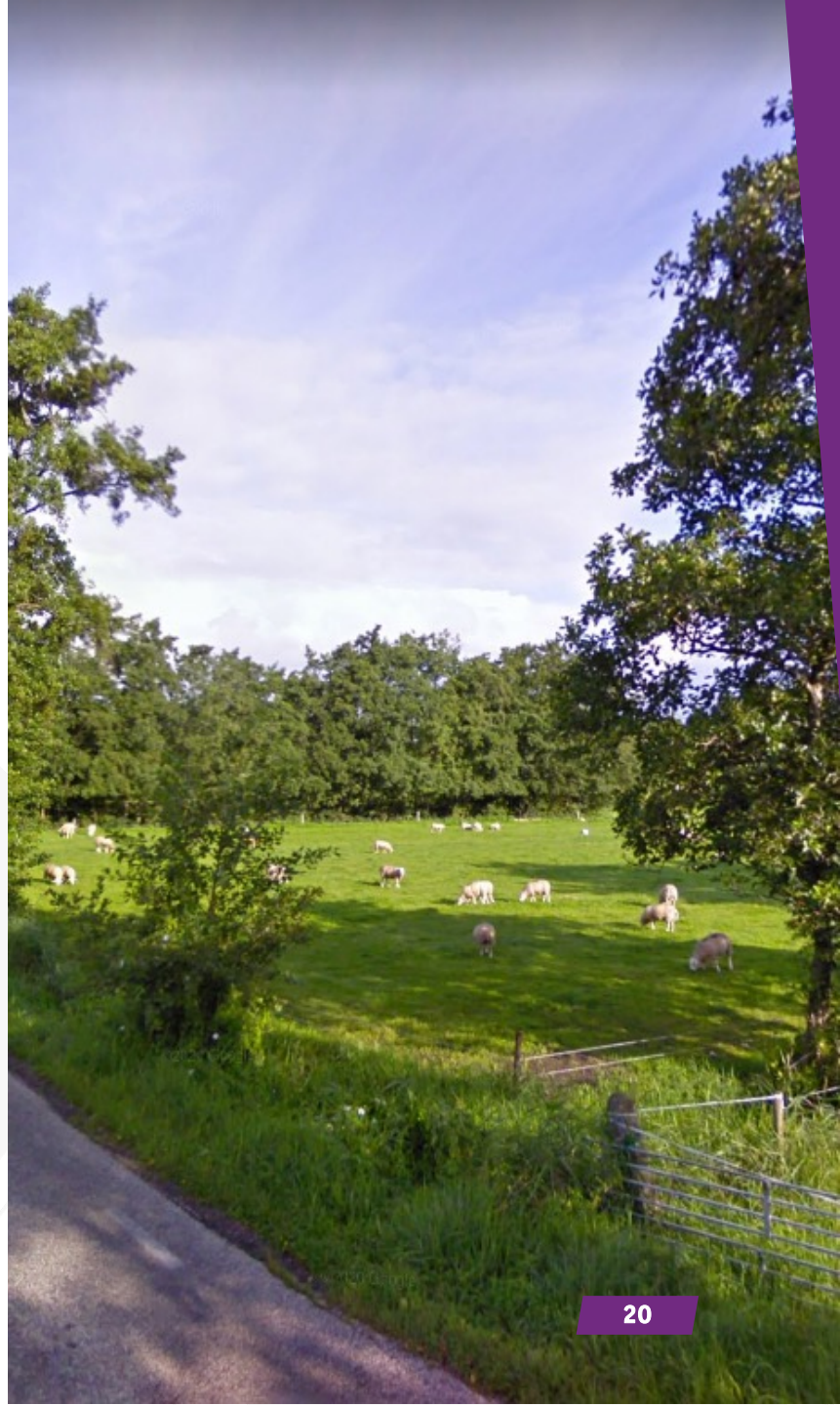
Het gebied rondom De Westereen heeft een hoge landschappelijke waarde. Zowel vanuit het oogpunt van recreatief gebruik als vanuit het streven naar biodiversiteit is het behoud van dit landschap belangrijk. Nieuwe infrastructuur tast in meer of minder mate het landschap aan en vanuit dit perspectief zijn de scenario's waarin nieuwe bundelende verkeersaders zitten verweven, zoals de "sprong" of een noordelijke rondweg, minder wenselijk.

Het NatuurNetwerk Nederland, dat door en langs het gebied loopt is hierbij een randvoorwaardelijke factor.



Duurzaamheid

De opgave op het gebied van duurzaamheid raakt ook sterk aan de mobiliteit. Fossiel aangedreven auto's zullen langzaam plaats maken voor elektrische voertuigen. Maar ook deze laatste vragen om energie en grondstoffen die nog niet altijd duurzaam zijn in te winnen. Een gebied waarin verplaatsingen met meer duurzame vervoerwijzen zoals de fiets en/of het openbaar vervoer gestimuleerd worden is wenselijk. In dit kader is het investeren in infrastructuur primair gericht op de auto zoals bij de "sprong", noordelijke rondweg en/of het opwaarderen van de Miedloane niet de meest logische keuze voor de lange termijn.



Een integrale keuze

Bereikbaarheid en mobiliteit

Economische vitaliteit en bedrijvigheid vragen om een goede bereikbaarheid. Goede bereikbaarheid is echter niet alleen een kwestie van zo snel mogelijk met de auto van A naar B. Niet de snelheid maar toegankelijkheid, vindbaarheid en ook de keuzevrijheid qua vervoerswijze spelen steeds belangrijkere rol.

Het behoud van de busroute door het gebied is van belang maar de gewenste rijsnelheid van de bus mag geen randvoorwaarde worden voor de inrichting van de wegen. Met name de verknoping van bus – trein – auto – fiets rondom het station Westereen biedt kansen voor het optimaliseren van de mobiliteit.

De kernen en bedrijven moeten toegankelijk blijven, ook voor vracht- en landbouwverkeer, maar een brede asfaltweg tot aan de voordeur waar 50 of 80 km/uur mag worden gereden is hierbij geen vereiste.

Toekomstbestendig

De keuzes die we de komende jaren maken moeten aansluiten op de behoeftes van de toekomst. Het rekening rijden zal mogelijk een beperking van het aantal gereden autokilometers opleveren. De kortste in plaats van de snelste route wordt interessant en de (deel)auto als onderdeel van de keten wordt steeds meer een alternatief. Vanuit deze optiek is een sterkere bundeling en investering in nieuwe auto infra op langere termijn mogelijk niet meer heel effectief.

Daarbij speelt dat in plaats van de ooit voorspelde krimp in het gebied, eerder gedacht moet worden aan een groei van inwoners en woningen. Een gelijkmatige groei in verschillende delen van het gebied vraagt om een structuur waarin verschillende wegen geschikt zijn om het verkeer op een veilige manier af te wikkelen zonder dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid. Een concentratie van woningen rondom bijvoorbeeld De Westereen vraagt om een meer specifieke ontsluiting en een goede bundeling van verkeer richting hoofdwegennet.



Keuze en vervolg

Verkenning

In deze pragmatische verkenning is teruggegrepen op eerdere onderzoeken en inzichten van de deskundigen in het gebied. Het is geenszins een studie waarin verschillende scenario's en de varianten volgens een MER-methodiek zijn afgewogen. De verkenning geeft echter al wel een inkijk in de problematiek, de af te wegen factoren en te nemen vervolgstappen.

Conclusie's

- De Centrale As heeft een bundelende werking en het zuidoostelijke deel van het gebied is rustiger geworden qua verkeer. In het westelijke deel, o.a. op De Foarstrjitte, is het verkeer toegenomen.
- Er is nog steeds sprake van problemen met betrekking tot de leefbaarheid en verkeersveiligheid in het gebied.
- Het verkeer van- en naar het gebied verdeeld zich gelijkmatig over het diffuse wegennet van het gebied. De bestaande balans is zodanig dat de verschillende wegen (nog) niet overmatig worden belast. De balans is echte fragiel en "knijpende" maatregelen aan de ene kant kunnen leiden tot een overbelasting aan de andere zijde.
- De problemen in het zuidoostelijke deel van het gebied vragen eerder om lokale maatregelen gericht op het gedrag van het verkeer en de positie van de fietser, dan om structuurwijzigingen in het gebied;
- De problemen in het noordwestelijke deel, in en rondom De Westereen, zijn in beginsel gebaat bij een oplossing gericht op het beperken van (de snelheid van) het verkeer op de Foarstrjitte en andere kwetsbare wegen. Nieuwe infrastructuur heeft hier een positief effect op, echter:
  - Nieuwe infrastructuur ten behoeve van de bundeling van verkeer, vormt nieuwe barrières en betekent een inbreuk in het landschap.
  - Een sterkere bundeling vanuit het gebied richting de Centrale As heeft nauwelijks een verdere daling van het verkeer in het zuidoostelijk deel van het gebied tot gevolg en leidt op bepaalde wegen zelfs tot een toename van (sluip)verkeer.
  - De duurzaamheidsopgave en de hiermee gepaard gaande ontwikkelingen vragen steeds vaker om oplossingen waarbij niet het snel(ler) afwikkelen van het autoverkeer centraal staan, maar juist het gebruik van OV en fiets bevorderd worden.

Keuze en vervolg

Balans en brede toekomstvaste scope

De aard en omvang van de problematiek in het gebied vraagt om een ontwikkelrichting die recht doet aan het behoud van een goede balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Er moet hierbij worden ingespeeld op de duurzaamheidsopgave en mogelijke toekomstige ontwikkelingen. De fragiele maar niet ongunstige balans in het gebruik van de wegen in het (buiten)gebied moet hierbij worden gekoesterd.

Nieuwe infrastructuur in de vorm van de Sprong of een rondweg biedt lokale voordelen in en rond De Westereen, denk hierbij aan een afname van verkeer op de Foarstrjitte. De lokale problemen kunnen echter ook anders worden aangevlogen en investeringen in nieuwe infrastructuur moeten in dit licht kritisch worden afgewogen tegen de neveneffecten en impact in het landschap. Daarnaast moet bekeken worden hoe deze past in het toekomstplaatje, zowel wat betreft de ambities op het gebied van duurzaamheid als de mogelijke ontwikkelrichting van woningbouw in De Westereen.

Ontwikkelrichting zuidoostelijke deel

- Blijven monitoren van de verkeersintensiteiten op de wegen in het gebied. De fragiele balans kan verstoord raken door maatregelen op het wegennet in en rondom het gebied, bijvoorbeeld op de N355.
- Opwaarderen verblijfskwaliteit Kollumerzwaag door lokale maatregelen met als uitgangspunt 30 km/uur, zonder de doorstroming te veel te frustreren. Dit in verband met de belangen van het OV en het voorkomen van alternatieve (sluip)routes.
- Verbeteren positie van de fiets in het gebied door aanleg [redacted] fietspaden, fietsstroken en fietsstraten op en langs de belangrijkste routes door het gebied en de aansluitingen op het hoofdwegennet. Met de aanleg van het fietspad langs het Wyldpaed wordt op dit vlak een goede stap gezet.
- Doorgaan met de uitrol van maatregelen op het gebied van infra, educatie en handhaving om de snelheid van 30 en 60 km/uur in het gebied beter af te dwingen. Bij fysieke (remmende) maatregelen moet altijd de balans in het gebied in ogenschouw worden genomen.
- Inzetten op handhaving van de busroute door het gebied

Ontwikkelrichting noordwestelijke deel

- De afweging voor nieuwe bundelende infrastructuur koppelen aan de ontwikkelingen op het gebied van de uitbreiding van woningen en/of bedrijvigheid rondom De Westereen. Nut en noodzaak wegen nog niet op tegen de ruimtelijke en landschappelijke impact en neveneffecten.
- Uitwerken plannen voor de herinrichting van de Foarstrjitte in De Westereen met als uitgangspunt aandacht voor de positie van de fiets en veilige oversteken op de kruispunten (mogelijk lokaal 30 km/uur of GOW 30).
- Verdichten maatregelen op het gebied van infra, educatie en handhaving binnen de 30 km/uur gebieden De Westereen en Twijzelerheide.
- Specifiek aandacht voor het optimaliseren van de fietsroutes van en naar het station van de De Westereen (mobiliteitsknooppunt).

Met het benutten, opwaarderen en veiliger maken van de bestaande structuur en de inzet op de fiets en het OV, in plaats van de aanleg van nieuwe wegen, wordt niet alleen de leefbaarheid in het gebied vergroot, maar ook een breder doel gediend op het gebied van duurzaamheid.

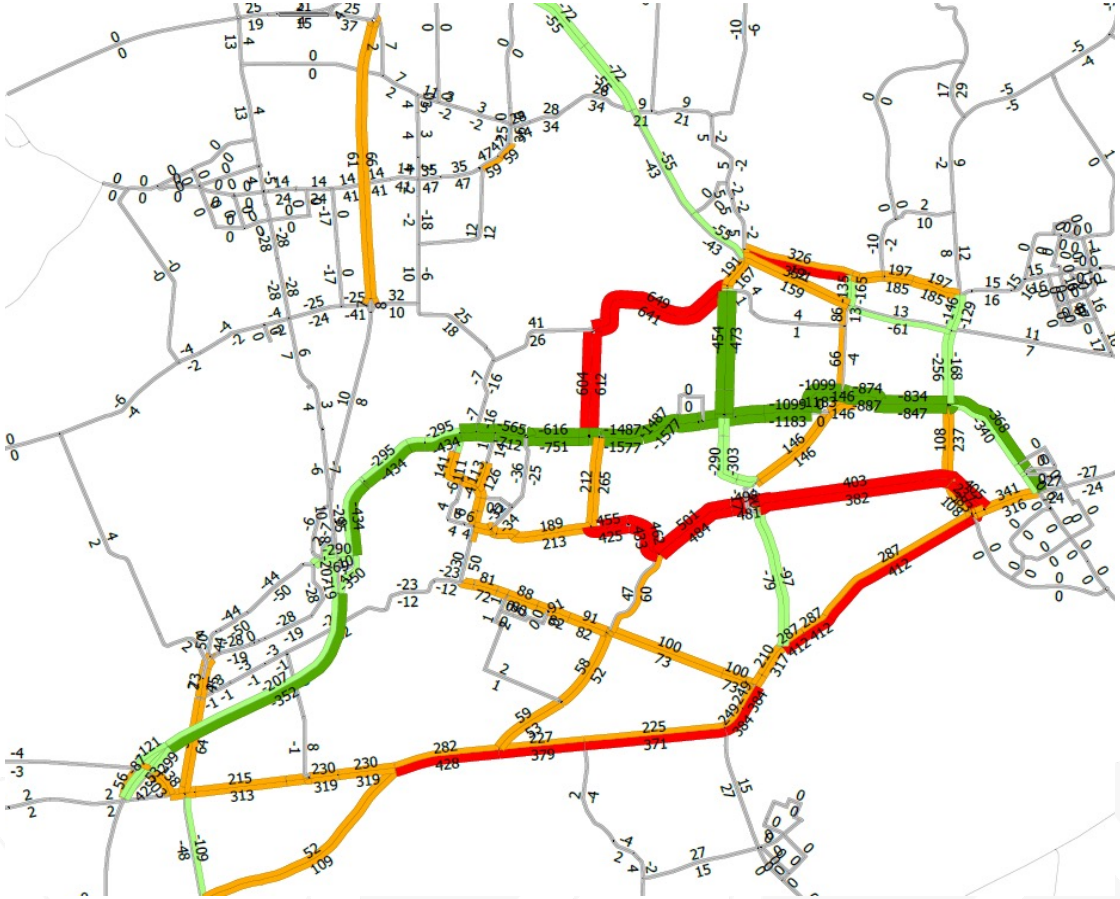
Bijlage: Resultaten modelstudie scenario's



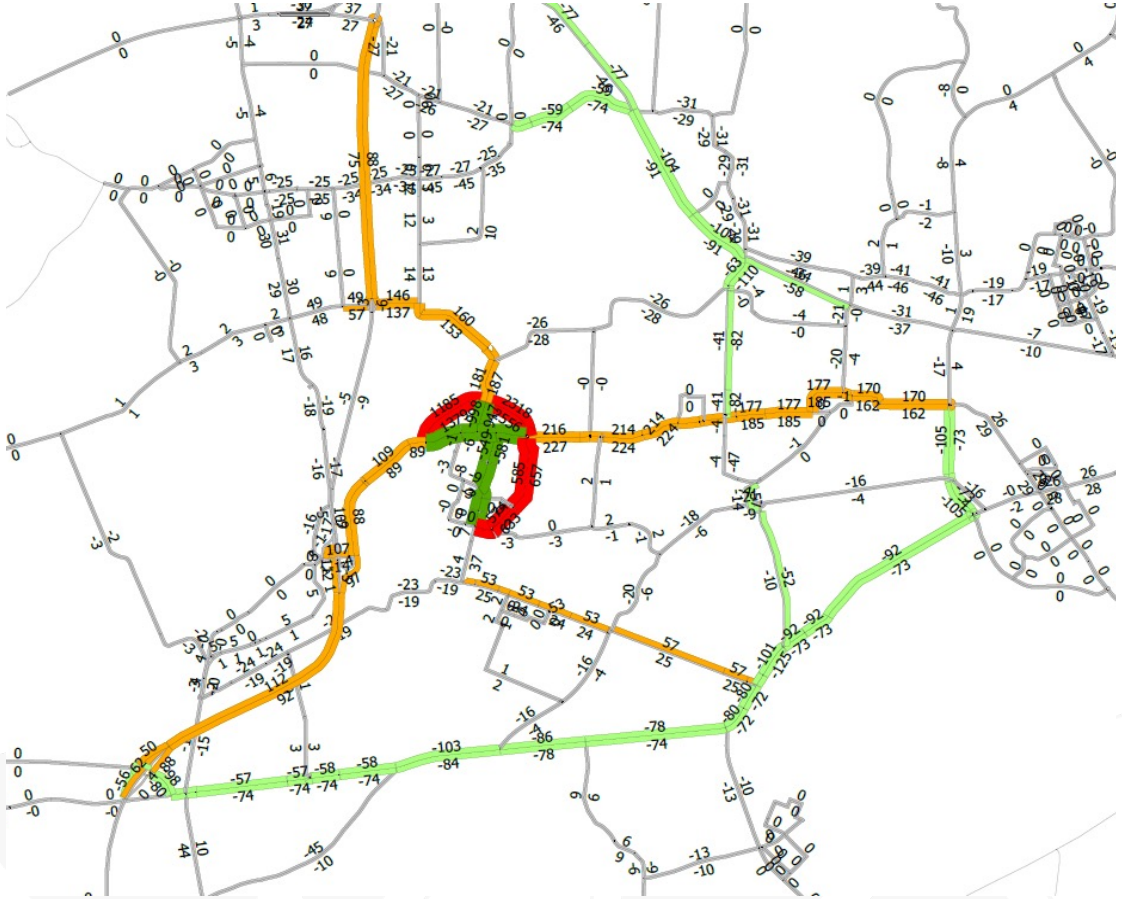
Locatie	2020, ref	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4	Variant 5
1. Centrale As	18.143	18.101	18.154	18.158	18.142	18.084
2. Centrale As	21.123	20.564	21.328	21.956	21.099	19.724
3. Centrale As	20.075	20.093	20.060	21.082	20.056	20.254
4. Boppewei	4.866	4.137	5.064	1.337	4.786	2.870
5. N910	2.824	2.697	2.702	2.737	2.614	2.726
6. Miedloane	3.190	3.233	3.502	1.722	3.731	3.409
7. De Oasterwei	830	769	2.071	2.441	2.121	686
8. Wyldpaed West	1.110	1.222	1.091	936	1.122	1.363
9. De Dôlle	85	1.376	31	82	10	1.207
10. Triemsterloane	1.461	534	1.339	1.367	1.257	536
11. Foarwei	3.183	901	3.545	3.068	3.399	900
12. Egypte	968	1.754	948	1.190	968	1.727
13. Mounewei	2.611	2.784	2.692	2.804	2.747	2.747
14. N355	10.173	10.770	10.022	10.052	10.183	10.934
15. N355	7.462	8.162	7.298	7.335	7.447	8.329
16. Zomerweg	1.442	1.603	1.387	1.311	1.441	1.705
17. Sprong over de Zwemmer	-	-	-	**6.353**	-	-
18. Noordelijke rondweg	-	-	**4.874**	-	-	
19. Miedloane opwaardering	-	-	-	-	**2.993**	-

Note: In bovenstaande kaart en tabel (uit het rapport modelstudie) is de Kûkhernsterwei niet opgenomen. Het beperken van (doorgaand) verkeer op deze weg is wel een aandachtspunt. In de scenario's 1,2 en 4 is nauwelijks een effect zichtbaar op deze weg. De sprong over de Zwemmer (scenario 3) zorgt voor een afname van verkeer op de Kûkhernsterwei en de variant Foarstrjitte verblijfsfunctie (scenario 5) zorgt voor een toename (zie ook modelplots).

Bijlage: Resultaten modelstudie scenario's

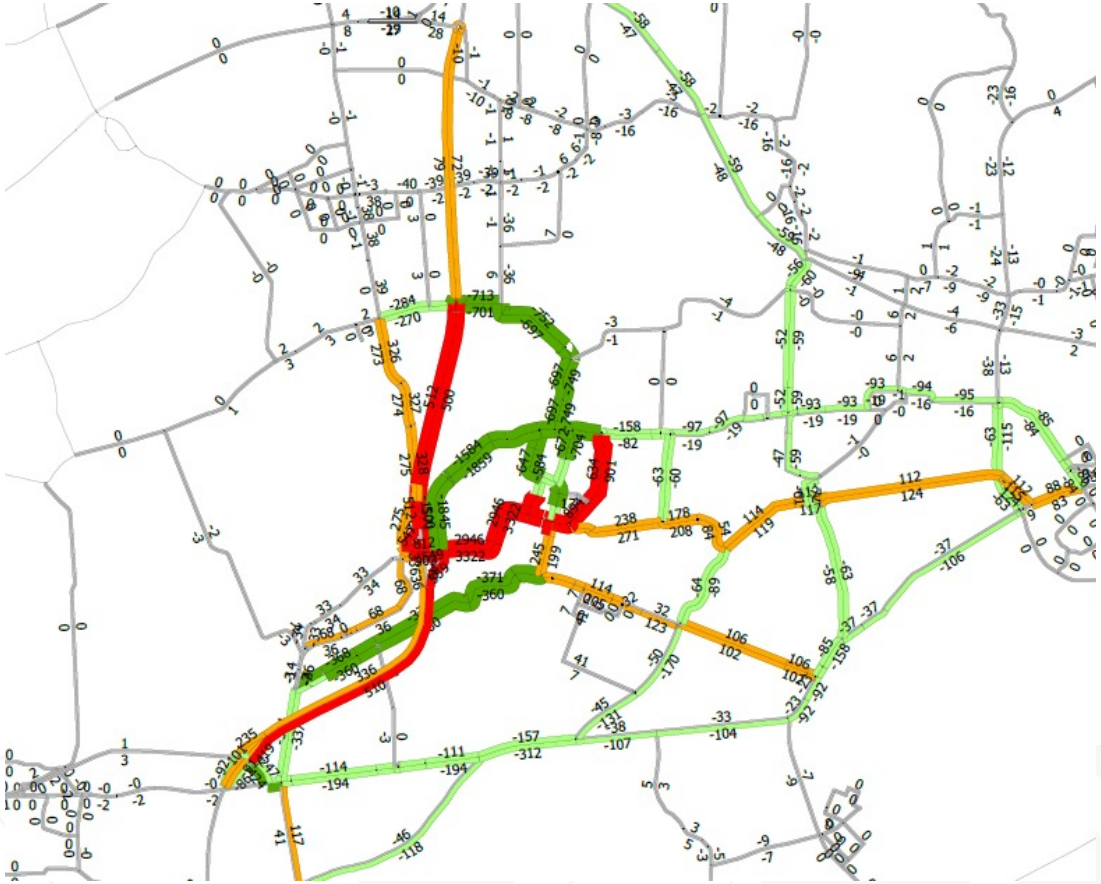


Scenario 1

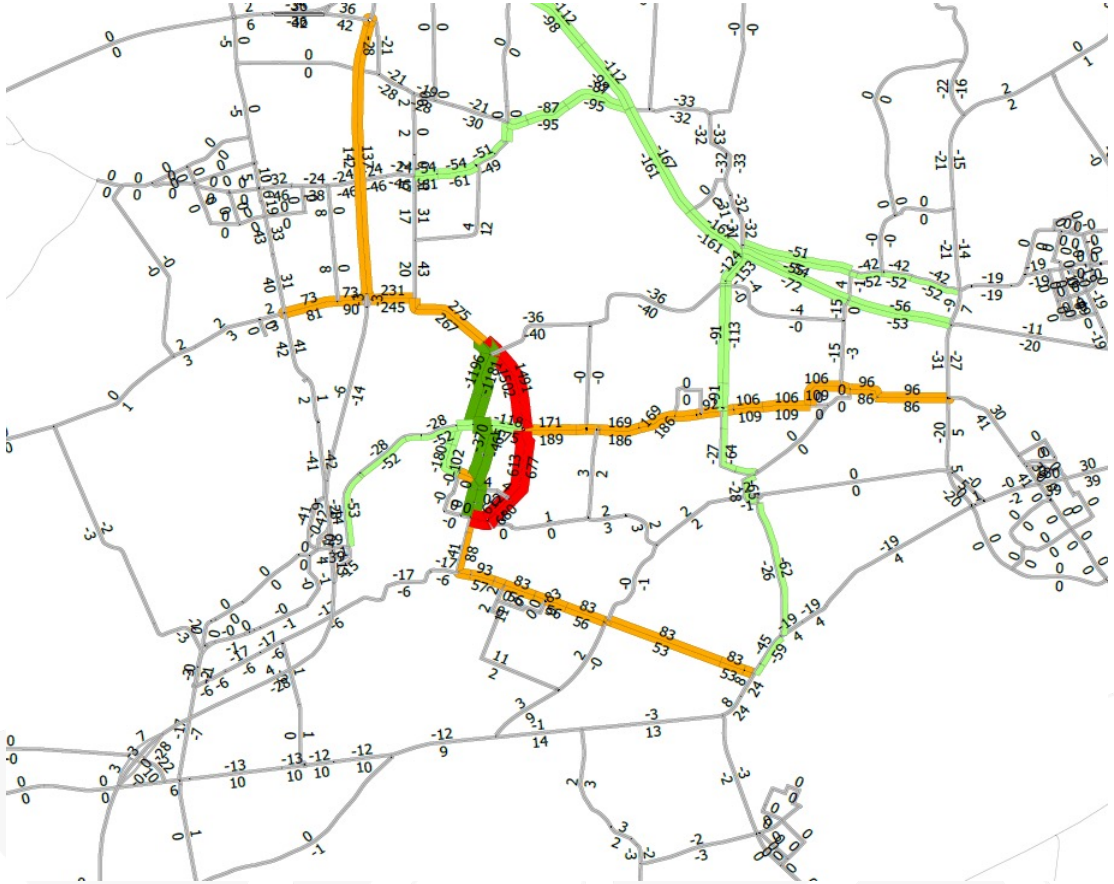


Scenario 2

Bijlage: Resultaten modelstudie scenario's

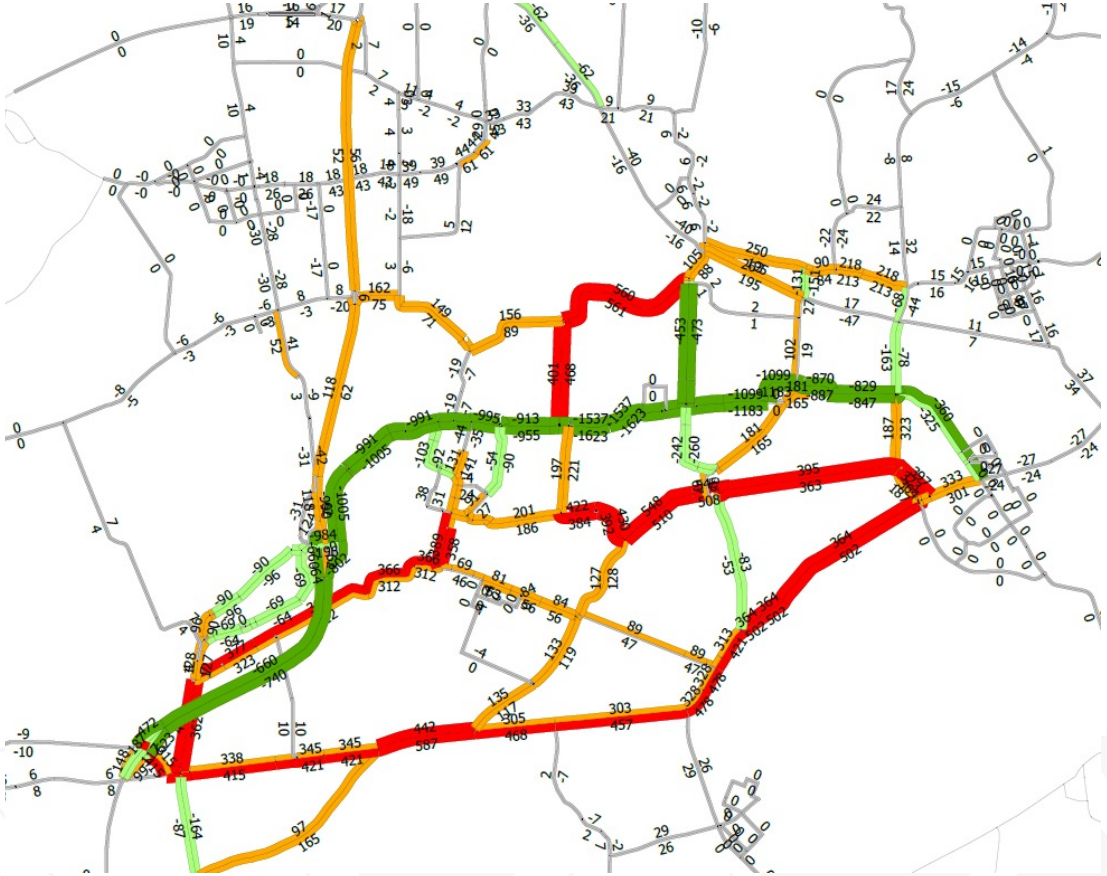


Scenario 3



Scenario 4

Bijlage: Resultaten modelstudie scenario's



Scenario 5



BonoTraffics

Leefbaarheidsopgave Westereen e.o.

Projectomschrijving:	Leefbaarheidsopgave Westereen e.o.
Projectnummer:	22.0145/001
Opdrachtgever:	ANNO gemeenten | Provincie Fryslân
Datum:	28 december 2022
Status:	Definitief
Auteur(s):	