

## Beleidsvisie verkeer en vervoer Boarnsterhim

Documentnr. 16568-17690  
Revisie 03  
juni 2001

### Opdrachtgever

Gemeente Boarnsterhim  
Postbus 40  
9000 AA GROU

Datum vrijgave	beschrijving revisie 03	goedkeuring	vrijgave
22 juni 2001		H. Heijman 	H. Heijman







<b>Inhoud</b>		<b>Bladzijde</b>
1	Inleiding	2
2	Beleidsuitgangspunten	3
3	Ruimtelijke beschrijving gemeente Boarnsterhim	5
3.1	Beschrijving huidige situatie gemeente Boarnsterhim	5
3.2	Beschrijving toekomstige situatie gemeente Boarnsterhim	6
4	Analyse huidige situatie	7
4.1	Inleiding	7
4.2	Gemotoriseerd verkeer	7
4.3	Fietsverkeer	9
4.4	Openbaar vervoer	9
4.5	Verkeersveiligheid	10
5	Beschrijving toekomstige tendensen	12
6	Wat gaat er gebeuren	13
6.1	Inleiding	13
6.2	Vormgeving	13
6.3	Categorisering wegen Boarnsterhim	14
6.4	Deelprojecten Duurzaam Veilig	15
6.4.1	<i>30 km/uur gebieden</i>	15
6.4.2	<i>Bromfiets op de rijbaan</i>	15
6.4.3	<i>60 km/uur gebieden</i>	15
6.4.4	<i>Voorrang fiets van rechts</i>	16
6.5	Overige projecten verkeer en vervoer Boarnsterhim	16
6.5.1	<i>Fietsvoorzieningen</i>	16
6.5.2	<i>Onveilige locaties</i>	17
6.5.3	<i>Parkeren</i>	17
6.5.4	<i>Openbaar vervoer</i>	17
6.6	Wat gaat er in het dorp gebeuren	17



## 1 Inleiding

De aanleiding om deze beleidsvisie op te stellen is tweeledig. Ten eerste staat de gemeente voor de opgave om het landelijk en provinciaal beleid op lokaal niveau te concretiseren. Dit betekent dat de gemeente een beleid moet voeren waardoor de landelijke en provinciale doelstellingen kansen krijgen om gerealiseerd te worden. Ten tweede komen in de gemeente Boarnsterhim problemen voor op het gebied van verkeer en vervoer. Door de toenemende intensiteit van het gemotoriseerde verkeer ontstaat meer overlast bij de inwoners van de gemeente Boarnsterhim.

Deze beleidsvisie verkeer en vervoer Boarnsterhim is een uitstekend middel om de steeds groter wordende problemen op het gebied van verkeer het hoofd te bieden. Deze beleidsvisie dient als leidraad voor te nemen beslissingen in de komende jaren op het gebied van verkeer en vervoer. Het

- beschrijft de huidige verkeer- en vervoersstructuur op het gebied van gemotoriseerd verkeer, fietsverkeer, openbaar vervoer en verkeersveiligheid;
- geeft een richting om bij optredende problemen en inrichtingsplannen in de toekomst een verantwoorde keuze van de oplossingsrichting te kunnen maken.

In deze beleidsvisie wordt invulling gegeven aan de gemaakte afspraken door het opstellen van een categoriseringsplan met een aanzet voor de daaruit voortvloeiende maatregelen. De nieuwe wetgeving en richtlijnen zullen de koers mede bepalen van deze beleidsvisie.

Deze 'Beleidsvisie verkeer en vervoer Boarnsterhim' beschrijft de huidige situatie, beschrijft de kaders en formuleert opdrachten die uitgewerkt moeten worden. Deze beleidsvisie is bewust kort en helder leesbaar geschreven en gericht op haalbare projecten. De beleidsvisie heeft een looptijd van 10 jaar.

De gegevens voor deze visie zijn op diverse manieren verkregen. Relevante landelijke en provinciale beleidsnota's hebben als basis gediend. Een deel van de onderzoekgegevens komen uit een studieopdracht van studenten van de Noordelijk Hogeschool Leeuwarden over verkeer en vervoer in Boarnsterhim. Deze onderzoeksgegevens zijn door 'Oranjewoud' geactualiseerd en afgestemd op de huidige beleidsontwikkelingen. De bevolking, middels Plaatselijke Belangen, is tussentijds op twee informatieavonden bij het opstellen van deze beleidsvisie betrokken geweest. Op 4 inspraakavonden heeft de bevolking kunnen reageren op deze nota.

In deze nota wordt ingegaan op:

- beleidsuitgangspunten
- ruimtelijke beschrijving Boarnsterhim
- analyse huidige situatie
- analyse toekomstige situatie
- wat gaat er gebeuren





## 2 Beleidsuitgangspunten

### *Landelijke trend*

De verwachting is dat de stijging van het autobezit zich de komende jaren zal doorzetten. Het gevolg van die toename is dat de leefbaarheid (woon- en leefmilieu) en de verkeersveiligheid in het gedrang komt. Het is wenselijk om die problemen op een systematische wijze aan te pakken en te laten aansluiten op het overige beleid.

### *Landelijk en provinciaal beleid*

De landelijke en provinciale doelstellingen zijn verwoord in diverse nota's van Rijk en provincie. De nota's die invloed uitoefenen op het te voeren beleid van de gemeente Boarnsterhim zijn het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II), de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX), het Provinciaal Verkeer en Vervoersplan (PVVP) en het Streekplan Friesland.

### *Uitgangspunten duurzaam veilig*

In 1997 is door de gezamenlijke overheden een intentieverklaring ondertekend voor het Startprogramma Duurzaam Veilig. In dit Startprogramma zijn afspraken gemaakt om de aanpak van de verkeersonveiligheid op de Nederlandse wegen een nieuwe impuls te geven. De afspraken hebben, met betrekking tot de infrastructuur en regelgeving, grote gevolgen voor gemeenten. Het betreft de volgende afspraken:

- alle gemeenten moeten uiterlijk in 1999 hun wegennet, volgens het duurzaam veilig principe, categoriseren in stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen;
- het uitbreiden van 30 km/uur gebieden. Binnen de bebouwde kom krijgt men aaneengesloten verblijfsgebieden met een maximumsnelheid van 30 km/uur.;
- het invoeren van 60 km/uur gebieden buiten de bebouwde kom;
- het regelen van de voorrang op kruisingen met en tussen verkeersaders; Deze maatregel is nodig ten behoeve van de nieuwe wet: 'voorrang bestuurders van rechts' (ingang 1 mei 2001). In de situatie waarin alle kruisingen met en tussen verkeersaders met voorrang geregeld zijn, betekent dit dat de regel 'rechts heeft voorrang' alleen van toepassing is binnen verblijfsgebieden.
- uniformering van rotondes; uiterlijk in 1999 moeten de wegbeheerders de rotondes hebben aangepast. Als regel geldt dat binnen en buiten de bebouwde kom alle gemotoriseerde verkeer op de rotonde voorrang heeft;
- invoeren nieuwe wet 'bromfiets op de rijbaan' (ingang 15 december 1999). Ter voorbereiding op deze wet wordt de bebording aangepast en zullen infrastructurele maatregelen getroffen moeten worden. De bewegwijzering moet worden aangepast op de scheiding tussen fiets- en bromfietsverkeer.

Duurzaam Veilig is een belangrijk uitgangspunt. Volgens het 'duurzaam veilig' principe wordt de weg afgestemd en zichtbaar ingericht op het gebruik van de weg. Eenduidigheid en uniformiteit van het wegbeeld staan hierbij voorop. Het doel van de 'duurzaam veilig' gedachte is de kans op ongevallen drastisch te verminderen en de kans op ernstig letsel, als er toch een ongeval gebeurt, bijna uit te sluiten. De grondbeginselen van een duurzaam veilig wegennet zijn:

- het voorkomen van onbedoeld gebruik van de infrastructuur;
- het voorkomen van ontmoetingen met grote verschillen in snelheid, richting en massa;
- het voorkomen van onzeker gedrag.

Er moet volgens 'duurzaam veilig' gestreefd worden naar een simpele indeling van de wegen naar functies. Dit kan op basis van de volgende driedeling:

- stroomwegen (hoofdwegen en regionale wegen);
- gebiedsontsluitende wegen (wegen die gebieden aansluiten op het hoofdwegennet);
- erftoegangswegen (wegen in een verblijfsgebied).

*Overige beleidsuitgangspunten*

Hoewel het Startprogramma Duurzaam Veilig het verkeersbeleid voor de komende jaren voor een belangrijk gedeelte zal bepalen wordt het verkeersbeleid ook, nog steeds, bepaald door continuering van bestaand beleid. Dit bestaande beleid is gericht op het stimuleren van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer en op het verminderen van het autogebruik. Dit beleid zal moeten leiden tot een vermindering van de verkeershinder, een vermindering van de milieubelasting door het gemotoriseerde verkeer en tot een verbetering van de verkeersveiligheid.

Het verminderen van het autogebruik mag niet ten koste gaan van economische ontwikkelingen in de gemeente. De dorpen en bedrijfsterreinen zullen, ook in de toekomst, bereikbaar blijven voor het noodzakelijke verkeer.

Het verkeersbeleid van de gemeente Boarnsterhim zal erop gericht zijn de maatregelen, die naar aanleiding van deze beleidsvisie genomen zullen worden, zorgvuldig in te passen in de omgeving.



## 3 Ruimtelijke beschrijving gemeente Boarnsterhim

### 3.1 Beschrijving huidige situatie gemeente Boarnsterhim

Boarnsterhim is een plattelands gemeente met een oppervlakte van 168,8 km<sup>2</sup> met ruim 18.000 inwoners en bevindt zich tussen de vier grote Friese steden Leeuwarden, Drachten, Heerenveen en Sneek. De gemeente bestaat uit 18 woonkernen. Op kaart 1 is een overzicht van de gemeente Boarnsterhim weergegeven.

De belangrijke verkeersroutes in Boarnsterhim zijn de autosnelweg A32 gecombineerd met een noord-zuid spoorverbinding en de autoweg N31 Drachten-Leeuwarden. Deze routes verdelen de gemeente in grofweg vier segmenten. Deze barrières hebben invloed op de bereikbaarheid binnen het gebied.

De dorpen Grou, Jirsum en Akkrum hebben een station (NS). Daarbij moet opgemerkt worden dat Jirsum en Grou hetzelfde station gebruiken.

Het onderliggende wegennet in Boarnsterhim is gebaseerd op de ontsluiting van het gemotoriseerde verkeer van de dorpen naar de belangrijkste verkeersroutes. Daarnaast zijn deze wegen belangrijk voor het landbouwverkeer.

De laatste jaren wordt een aantal van deze wegen veel gebruikt door sluisverkeer. Met name waar het sluisverkeer door de dorpen rijdt ontstaat overlast bij de bewoners.

De belangrijke scheepvaartroutes in Boarnsterhim zijn: het Van Harinxmakanaal en het Prinses Margrietkanaal.

Boarnsterhim is een van de gemeenten in Friesland, waar watersport een belangrijke plaats inneemt. Belangrijke plaatsen voor de watersport zijn Grou, Akkrum, Terherne en Wergea. Daarnaast zijn er nog vele bekende meren en gebieden zoals het Pikmar, de Terkaplerster Poelen en de Alde Feanen. De Alde Feanen is voor een gedeelte ook nog een beschermd natuurgebied.

De volgende dorpen hebben een verbinding met het (vaar)water: Wergea, Warten, Grou, Jirsum, Akkrum, Nes, Terherne en Aldeboarn. Bij de dorpen Terherne, Akkrum en Grou die vlak bij of aan het Prinses Margrietkanaal liggen zijn veel passantenhavens en campings. Zo'n 25% van de gemeentelijke beroepsbevolking is werkzaam in de recreatie. Ook dient de gemeente als forensengemeente voor hoofdzakelijk Leeuwarden. De carpoolplaatsen, in Boarnsterhim, zijn gesitueerd langs de A32. Deze bieden de forensen een mogelijkheid om te carpoolen.

Vier bedrijfsterreinen zijn gesitueerd aan het water in de dorpen Terherne, Akkrum, Grou en Jirsum. Bedrijven op deze terreinen, zoals botenbouw en zand- en grindhandel hebben een relatie met het water. De overige bedrijfsterreinen bevinden zich in de dorpen Wergea, Warten en Aldeboarn.

In de grote dorpen bevinden zich winkels, sportterreinen en kerken. Zeven dorpen beschikken over postagentschappen. Negen dorpen hebben basisonderwijs. Grou en Akkrum beschikken over middelbaar onderwijs (OSG Sevenwolden), op termijn wordt deze voorziening geconcentreerd in Grou. Zo heeft Grou een zwembad en een bibliotheek, ook staat in Grou het gemeentehuis. Akkrum heeft een sportcomplex. Samen met Reduzum hebben deze twee dorpen als enige een Groene Kruis instelling. Politieposten zijn in Grou, Akkrum, Terherne, Aldeboarn en Wergea gevestigd. Ze zullen vooral in de zomermaanden actief zijn i.v.m. het toerisme. In de dorpen Dearsum, Poppenwier, Tersoal en Sibrandabuorren zijn geen winkelvoorzieningen.

### 3.2 Beschrijving toekomstige situatie gemeente Boarnsterhim

In de toekomstplannen van de gemeente voor de periode 2000-2010 op het gebied van ruimtelijke ordening ligt het accent op continuering van reeds bestaande ontwikkelingen en op kleinschalige uitbreidingen.

#### *Woningbouw*

De ontwikkeling van woningbouw is, voor de periode 2000-2010, gericht op ongeveer 100 nieuwe woningen per jaar. De woningbouw zal met name geconcentreerd plaatsvinden in de grotere dorpen zoals Grou, Akkrum, Jirnsum en Wergea.

#### *Bedrijfsterreinen*

Bij de ontwikkeling van bedrijfsterreinen wordt rekening gehouden met een gronduitgifte van 2 á 3 hectare per jaar. Voor de periode 2000-2010 betekent dit een uitgifte van ongeveer 25 hectare. De belangrijkste ontwikkelingen vinden plaats in Grou, Akkrum en Jirnsum. In Grou is, de komende 10 jaar behoefte aan 7 tot 12 hectare bedrijfsterrein. In Akkrum kan aan de zuidwestzijde nog 6 á 10 hectare ontwikkeld worden. In Jirnsum kan het bestaande bedrijfsterrein aan de zuidkant uitgebreid worden met ongeveer 10 hectare. Een kansrijke locatie voor ontwikkeling van een bedrijfsterrein is ten noorden van Grou op het kruispunt van de A32 en N354. In Wergea, Warten, Terherne en Aldeboarn zal de uitbreiding van bedrijfsterreinen beperkt zijn. De uitbreiding in Reduzum, Raerd, Tersoal en Sibrandabuorren zal gering en kleinschalig zijn. De uitbreiding van industrie- en/of bedrijfsterreinen zal vaak een uitbreiding van bestaande bedrijven zijn.

#### *Recreatie*

Op het gebied van recreatie zijn de komende jaren geen grootschalige projecten te verwachten. Het voor de vaarrecreatie geschikt wateroppervlak bij Grou wordt vergroot terwijl bij Akkrum het aantal ligplaatsen voor vaarrecreanten moet worden uitgebreid. De overige uitbreidingen van recreatievoorzieningen zullen gering en kleinschalig zijn en met name gericht zijn op versterking van bestaande voorzieningen.

#### *Infrastructuur*

Na de voltooiing van de A32, met aquaducten tot autosnelweg worden geen grootschalige infrastructurele ontwikkelingen verwacht. De wens blijft bestaan om de Waldwei (N31) uit te breiden met twee rijstroken en met een ongelijkvloers kruispunt aan te laten sluiten op de A32. Ook de Snitserdyk moet aangepast naar de functie, stroomweg B, van deze weg. Een goede doorstroming op deze wegen voorkomt een deel van het, ongewenste, sluipverkeer door de gemeente.

#### *Gemeentelijke plannen*

Voor het verbeteren van het gemeentelijk wegennet ligt de prioriteit bij het realiseren van een veilige fietsverbinding Grou/Warten/Fonejacht. Daarnaast zal 'duurzaam veilig' aanleiding geven voor aanpassing van het wegennet. Deze aanpassing is de komende jaren gericht op het inrichten van verblijfsgebieden, 30 en 60 km/uur, en op oplossen van verkeersonveilige locaties.



## 4 Analyse huidige situatie

### 4.1 Inleiding

Voor de beleidsvisie verkeer en vervoer is op verschillende manieren informatie verzameld over de huidige verkeerssituatie in de gemeente Boarnsterhim. Geïnventariseerd zijn het wegennet, fietsvoorzieningen, openbaar vervoervoorzieningen en parkeervoorzieningen. De gegevens over de verkeersveiligheid zijn geactualiseerd. Op de Bûtlânswai is, in 1997, verkeersonderzoek gedaan naar de intensiteit en snelheid van het gemotoriseerde verkeer en naar de verkeersveiligheid. In twee informatieavonden met belangengroepen van de dorpen in de gemeente Boarnsterhim zijn, voor het stellen van deze nota, reacties op toekomstige verkeerskundige ontwikkelingen gepeild. Op deze avonden zijn door de belangengroepen ook huidige knelpunten aangegeven.

### 4.2 Gemotoriseerd verkeer

#### *Intensiteiten*

Er is een inschatting gemaakt van de intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer. De voor Boarnsterhim drukke wegen met intensiteit boven 10.000 motorvoertuigen/dag zijn: A32, Waldwei (N31) en Snitserdyk (N354). Deze wegen zijn van landelijk en provinciaal belang. Deze wegen zijn bedoeld om het verkeer te laten stromen en hebben ook een duidelijke verkeersfunctie. De overige wegen in de gemeente hebben, in het algemeen een verblijfsfunctie met een intensiteit van minder dan 5.000 motorvoertuigen/dag.

#### *Sluipverkeer*

De intensiteiten geven geen inzicht op de hoeveelheid sluipverkeer. Op basis van informatie- en inspraakavonden zijn de volgende wegen aangegeven als sluiproute

- Bûtlânswai;
- Leechlân/Hoflân;
- Overijsselsestraatweg/ De Trije Romers;
- Wergeasterdyk/Wartensterdyk/Stukenwei;
- Rijksweg/Jinshûzen/Terhernsterdyk;
- Boarnsterdyk/Beetsterdyk.

*Deze gegevens worden gebruikt om, globaal, de consequenties van de categorisering van wegen aan te geven.*

#### *Snelheid*

Op de Bûtlânswai is naar aanleiding van klachten een snelheidsmeting gehouden. De meting geeft aanleiding om maatregelen te treffen. Van de overige wegen zijn geen snelheidsgegevens bekend. Van een aantal wegen, met name de genoemde sluiproutes, wordt aangegeven dat te snel wordt gereden (het wegbeeld kan aanleiding geven om harder te rijden dan gewenst is). De praktijk leert dat niet alleen het sluipverkeer de neiging heeft harder dan gewenst te rijden, ook bewoners van Boarnsterhim rijden in eigen gemeente te hard.

*Deze gegevens worden gebruikt voor (eventuele) maatregelen in 60 km/uur gebieden op basis van de categorisering van wegen.*

### *Inrichting*

Het beeld van de weg bepaald voor een deel het gedrag van de weggebruiker. Bij een brede weg is de automobilist snel geneigd sneller te rijden. Voor alle wegen buiten de bebouwde kom is een inventarisatie gemaakt naar wegbreedte, verharding en aanwezigheid van een fietspad.

*De gegevens worden gebruikt om de consequenties aan te geven van (eventuele) maatregelen in 60 km/uur gebieden*

### *Parkeren*

Negen dorpen zijn geïnventariseerd op de aanwezige parkeervoorzieningen en het gebruik hiervan. De conclusie is dat er geen grote parkeerproblemen worden geconstateerd, het aantal parkeerplaatsen in de dorpen is voldoende. Met een stijgend autobezit ontstaat wel een grotere behoefte aan parkeerplaatsen. Door Plaatselijk Belang van Warten, Raerd en Reduzum is aangegeven dat er incidenteel een tekort aan parkeerplaatsen wordt geconstateerd. Dit komt voor in historische buurten en in uitbreidingsbuurten uit de jaren '60/'70. In de directe omgeving zijn echter nog voldoende parkeerplaatsen beschikbaar.

In het centrum van Grou ontstaat een probleem met langparkeren door waarschijnlijk personeel van bedrijven en in de zomermaanden door recreanten. De gemeente en Plaatselijk Belang zien problemen ontstaan in de beschikbare parkeerplaatsen voor de bewoners en voor de bezoekers van de voorzieningen. Grou heeft voor een klein gebied in het centrum een 'blauwe zone' ingesteld. Ontheffingen voor parkeren in de 'blauwe zone' worden in redelijkheid afgegeven. In de buurt ten oosten van de Gedempte Haven tot de Meersweg geldt een parkeerverbod met uitzondering voor vergunninghouders. De indruk bij de gemeente en Plaatselijk Belang bestaat dat met behulp van bewegwijzering de parkeervoorzieningen beter benut kunnen worden.

De gemeente Boarnsterhim heeft carpoolplaatsen aan de A32 bij Akkrum, Grou en Reduzum. De capaciteit van deze carpoolplaatsen is tot dusver toereikend geweest.

*Deze gegevens geven aanleiding voor een parkeeronderzoek, in de zomer, in Grou.*

### *Bereikbaarheid*

In de gemeente Boarnsterhim zijn een aantal barrières, in het bijzonder de autosnelweg (A32), het Van Harinxmakanaal, het Prinses Margrietkanaal, de Alde Feanen (bij Eernewoude), het Pikmar en het Sneekermeer. In het algemeen kan gesteld worden dat de dorpen en de voorzieningen goed bereikbaar zijn voor het verkeer. In Grou en Raerd wordt, door Plaatselijk Belang, geconstateerd dat niet alle straten berekend zijn op grote voertuigen. Dit komt voor in het oude/historische deel van de dorpen. De bedrijfsterreinen van Grou en Akkrum zijn goed bereikbaar voor het gemotoriseerde verkeer. Het terrein in Jirsum is, door de ligging aan de zuidzijde, vanaf de A32 alleen bereikbaar door het dorp of door Akkrum. Met name voor grote voertuigen is dat lastig. Daarnaast geven grote voertuigen, zoals een vrachtauto of bus, in een dorp bij de bewoners een gevoel van onveiligheid.

*Deze gegevens zijn gebruikt voor de categorisering van het wegennet van de gemeente Boarnsterhim.*

### *Milieu*

De milieuproblematiek in de gemeente Boarnsterhim wordt sterk beïnvloed door het verkeer. Het gemotoriseerde verkeer veroorzaakt hinder voor de omgeving en tast, door uitstoot van stoffen, het milieu aan. In het kader van het Nationaal Milieu Beleidsplan zijn beperkingen gesteld aan de uitstoot van zwaveldioxide, stikstofdioxide, koolstofdioxide en vluchtige gassen door het gemotoriseerde verkeer. In het provinciale milieubeleidsplan (2000) zullen de richtlijnen op provinciaal niveau duidelijk worden.



Zonder het een en ander te staven met behulp van berekeningen wordt aangenomen dat in de gemeente Boarnsterhim het gemotoriseerde verkeer geen knelpunten op het gebied van luchtverontreiniging veroorzaakt.

### 4.3 Fietsverkeer

#### *Voorzieningen voor het fietsverkeer*

In de gemeente Boarnsterhim liggen langs de belangrijkste wegen fietsvoorzieningen. Deze voorzieningen bestaan uit fietspaden of parallelwegen. Een overzicht hiervan is weergegeven op kaart 2. Het is belangrijk dat de voorzieningen, zoals scholen en winkels, goed bereikbaar zijn met de fiets.

Uit de inventarisatie blijkt dat tussen de meeste grote dorpen (meer dan 500 inwoners) in de gemeente fietspaden of ventwegen aanwezig zijn. Tussen Grou en Wergea/Warten, tussen Grou en Akkrum en tussen Reduzum en Wergea ligt geen fietsvoorziening.

De meeste voorzieningen, zoals gemeentehuis en voortgezet onderwijs, in de gemeente Boarnsterhim zijn gesitueerd in Grou. De afstand tot deze voorzieningen is voor inwoners van de gemeente is maximaal 15 km. Bij een gemiddelde snelheid van 15 km/uur voor fietsers betekent dat de fiets binnen de gemeente goed gebruikt kan worden voor intern verkeer. De deel van de inwoners van Boarnsterhim zijn ook op Leeuwarden georiënteerd. Naar Leeuwarden kunnen de fietsers gebruik maken van fietspaden en/of ventwegen. Ook naar Heerenveen kunnen fietsers van dergelijke voorzieningen gebruik maken.

De volgende routes worden door de gemeente en/of bewoners aangemerkt voor het realiseren van fietsvoorzieningen:

- Hoflân/Leechlân, veilige fietsroute Grou naar Wergea/Warten;
- Warten naar Fonejacht, aansluiten bij plannen gemeente Tytsjerksteradeel;
- Akkrum naar Grou, kortsluiting Bokkumer Omwei naar Burstumerdyk;
- Warten naar Leeuwarden, kortsluiting Oeble Omwei naar Hempens.

Er is onderzocht of er bij bushaltes en NS-stations ook stallingsvoorzieningen voor de fiets aanwezig zijn. Alleen bij de stations en bij overstaphaltes van de bus is een stalling voor fietsen. Deze voorzieningen worden frequent gebruikt. In de dorpen zijn bij de winkels, scholen en sportvoorzieningen stallingsmogelijkheden voor fietsen aanwezig. Alleen in het centrum van Akkrum wordt door Plaatselijk Belang aangegeven dat er een tekort aan stallingsmogelijkheden bij de winkels, met name bij de supermarkt, wordt geconstateerd.

*Deze gegevens worden gebruikt voor het verbeteren van de fietsvoorzieningen. Daarnaast zijn de gegevens nodig voor het invoeren van de regeling 'bromfiets op de rijbaan'.*

### 4.4 Openbaar vervoer

Bij het terugdringen van het niet-noodzakelijke autogebruik is een belangrijke rol weggelegd voor het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer zal een waardig alternatief moeten zijn voor de auto. Het openbaar vervoer moet een verbindend netwerk tussen de woonkernen vormen. De relatie met Leeuwarden, Heerenveen en Sneek wordt aantrekkelijk in een provinciaal netwerk van openbaar vervoervoorzieningen. De gemeente Boarnsterhim is relatief dun bevolkt. De fiets en de auto zullen in veel gevallen nodig zijn voor het voor- en natransport.

Het openbaar vervoer in de gemeente Boarnsterhim wordt verzorgd door de Nederlandse Spoorwegen (NS) en Noordned. Daarnaast maakt de gemeente Boarnsterhim gebruik van de WVG (Wet op het Vervoer van Gehandicapten). Deze vorm van vervoer wordt verzorgd door taxibedrijf Boekema in Grou.

De trein op de route Leeuwarden-Heerenveen loopt door Boarnsterhim parallel aan de A32. De trein stopt, per richting, eens per uur op de stations Grou/Jirnsum en Akkrum.



De bus rijdt op 5 buslijnen door de gemeente, dit zijn de volgende lijnen:

- Lijn 53 Leeuwarden - Wergea - Warten - Garyp - Burgum - Dokkum;
- Lijn 28 Leeuwarden - Jirnsom - Akkrum - Heerenveen - Noordwolde;
- Lijn 34 Akkrum - Aldeboarn - Drachten;
- Lijn 94 Leeuwarden - Reduzum - Raerd - Sibrandabuorren - Sneek;
- Lijn 95 Leeuwarden - Grou - Jirnsom - Terherne - Joure - Heerenveen.

Al deze lijnen hebben een frequentie van één bus per uur in beide richtingen.

Tussen Grou en Wergea/Warten ontbreekt een busverbinding. Deze gegevens staan aangegeven op kaart 3. Door Plaatselijk Belang in Warten en Wergea wordt aangegeven dat deze busverbinding wordt gemist.

Op basis van het PVVP werkt de provincie Fryslân aan een vervoerplan. Het collectief vraagafhankelijk vervoer (CVV) is hierbij belangrijk voor de gemeente Boarnsterhim. Op deze manier kan de bereikbaarheid van de kleine dorpen met het openbaar vervoer aanzienlijk worden verbeterd. Dit kan worden versterkt door een bundeling van de diverse regelingen die op dit moment worden gehanteerd.

In de gemeente Boarnsterhim loopt tot en met 2002 een experiment met bundeling van diverse regelingen op het gebied van collectief (vraagafhankelijk) vervoer. Met het experiment wordt geprobeerd een betere ontsluiting voor de kleine kernen te realiseren. Bewoners van deze dorpen kunnen dan, met deze flexibele vervoersmogelijkheid, optimaler gebruik maken van voorzieningen in andere dorpen.

#### 4.5 Verkeersveiligheid

Aan de hand gegevens van de geregistreeerde ongevallen is de verkeersveiligheid beoordeeld. De ongevallen in de periode 1994-1998 binnen de gemeente Boarnsterhim zijn geïnventariseerd. In totaal zijn in die tijdsperiode 1013 ongevallen geregistreerd, waarbij 129 slachtoffers (waarvan 15 dodelijk) te betreuren waren. Deze gegevens zijn verwerkt in tabel 1.

tabel 1: overzicht geregistreeerde ongevallen in de gemeente Boarnsterhim van de periode 1994 t/m 1998

afloop	1994	1995	1996	1997	1998	totaal
dodelijk	4	2	4	1	4	15
letsel	26	24	17	19	28	114
u.m.s.	161	160	166	176	221	884
totaal ongevallen	191	186	187	196	253	1013

\* u.m.s.: uitsluitend materiële schade

*De periode 1994 t/m 1997 geeft een stabiel beeld in het aantal ongevallen. In 1998 is sprake van sterke toename van het aantal ongevallen. De toename van het aantal ongevallen is niet uniek voor Boarnsterhim. Ook landelijke gegevens geven een toename aan. Een verantwoorde verklaring is hiervoor nog niet te geven. Pas op basis van ongevallengegevens van 1999 kan de toename van het aantal ongevallen in 1998 beter worden verklaard. Dan zal blijken of de toename in 1998 incidenteel dan wel structureel was.*

De ongevallen in Boarnsterhim zijn op drie kaarten aangegeven. De kaarten geven een overzicht van alle ongevallen, van alle dodelijke en letselongevallen en van alle fiets/bromfietsongevallen. Het ongevallenbeeld beslaat een periode van vijf jaar

- Alle geregistreeerde ongevallen zijn aangegeven op kaart 4. Het ligt voor de hand dat op wegen met hoge intensiteiten meer ongevallen plaatsvinden. De A32, N31 en N354 zijn duidelijk maar ook (sluip)routes zoals Grou-Warten, Grou-Sneek, Wergea-Warten, N352 en Terherne-N352 vallen op. Binnen de bebouwde kom zijn er lichte concentraties van ongevallen waar te nemen in Grou,