

Akkrum en Dearsum. De ernst van deze ongevallen valt mee en in de meeste gevallen is er alleen sprake van materiele schade (parkeerschade wordt ook geregistreerd).

- Alle dodelijke en letsel ongevallen zijn aangegeven op kaart 5. Het ongevallen beeld van deze categorie heeft sterke overeenkomst met het overzicht van alle ongevallen. Twee locaties in of in de directe omgeving van de bebouwde moeten door de gemeente verder geanalyseerd worden, de rondweg Jirnsom en kruispunt Leechlân-Rounwei (Warten). De laatst genoemde locatie wordt ook door plaatselijk belang als onveilig aangegeven.
- Alle geregistreerde fiets/bromfietsongevallen zijn aangegeven op kaart 6. Het overzicht van de fiets- en bromfietsongevallen geeft een lichte concentratie van ongevallen aan in Grou. De fiets/bromfietsongevallen in Grou zijn verspreid en niet geconcentreerd op een of meer locaties. In de overige kernen en buiten de bebouwde kom is het ongevallenbeeld diffuus, zonder concentraties.

De belangrijkste conclusies zijn dat de ongevallen op de sluiproutes van het gemeentelijke wegennet opvallen in het ongevallenbeeld. Er is hier echter geen sprake van concentraties van ongevallen. Concentraties van ongevallen worden geconstateerd op de rondweg van Jirnsom en op het kruispunt Leechlân-Rounwei in Warten. De gemeente Boarnsterhim heeft de laatste jaren op een aantal locaties geïnvesteerd in snelheidsremmende maatregelen zoals drempels, plateaus en inritconstructies. Op basis van de ongevallengegevens kan (nog) geen effect van de maatregelen worden bepaald.

De volgende tabel geeft een overzicht in de afloop van een ongeval waarbij een (brom)fietsers betrokken is. Het is duidelijk dat een (brom)fietsers een kwetsbare verkeersdeelnemer is. Bij gemiddeld 50% van de ongevallen met een (brom)fietsers is er sprake van letsel.

tabel 2: overzicht geregistreerde ongevallen met (brom)fietsers in de gemeente Boarnsterhim van de periode 1994 t/m 1998

Afloop	1994	1995	1996	1997	1998	totaal
Dodelijk	1	-	-	-	-	1
Letsel	8	4	5	6	10	33
u.m.s.	10	6	4	10	5	35
Totaal ongevallen	19	10	9	16	15	69

De extra gegevens over de (brom)fietsongevallen worden gebruikt als referentiekader voor het invoeren van de regeling 'bromfiets op de rijbaan'.

5 Beschrijving toekomstige tendensen

In de gemeente Boarnsterhim vinden de komende jaren een aantal ontwikkelingen plaats die van invloed zijn op het aantal verkeersbewegingen en in mindere mate op de routes van het verkeer. In zijn algemeenheid kan gesteld worden dat de verkeersbelasting op alle wegen zal toenemen. Dit is een gevolg van de autonome mobiliteitsgroei en in geringe mate van de toename in de woningbouw en de andere ruimtelijke ontwikkelingen. De volle hoofdwegen zullen leiden tot een toenemende verkeersdruk op de overige wegen. Zonder maatregelen te treffen gaat het autoverkeer zich verspreider verplaatsen; dit komt de verkeersveiligheid en –leefbaarheid in de kernen niet ten goede.

Zonder infrastructurele maatregelen zullen de problemen, die zich in de huidige situatie voordoen, de komende jaren versterkt worden. Met name op de hoofdroutes en de doorgaande routes door de kernen ontstaan doorstromings- en bereikbaarheidsproblemen. De verkeersonveiligheid zal toenemen en de leefbaarheid zal ernstiger worden aangetast.

Gezien de huidige verkeersknelpunten en de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in Boarnsterhim is het met name van belang goede keuzes te maken met betrekking tot de hoofdroutes. Er moet daarom een (lastige) keuze gemaakt worden waarbij de bereikbaarheid op sommige locaties in conflict komt met de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Kiezen tussen een hoofdontsluitingswegennet en een onderliggend wegennet, waar aangepast gereden moet worden, is de kerngedachte van het indelen (het categoriseren) van wegen. Deze categorisering wordt nader uitgewerkt.

6 Wat gaat er gebeuren

6.1 Inleiding

De gezamenlijke overheden in Nederland hebben een taakstelling voor de verkeersveiligheid afgesproken. Deze taakstelling houdt in dat in het jaar 2000, ten opzichte van het gemiddelde van de jaren 1984, 1985 en 1986, 25% minder verkeersslachtoffers moeten vallen. De taakstelling voor 2010 wordt aangescherpt naar 40% minder ziekenhuisgewonden en 50% minder doden ten opzichte van 1986. Om dit doel te bereiken is enkele jaren geleden het concept Duurzaam Veilig geïntroduceerd.

Centraal uitgangspunt van duurzaam veilig is dat de mens de maat der dingen is. Dit betekent onder meer dat de wegen en straten zodanig worden ingericht dat rekening wordt gehouden met de mogelijkheden en de beperkingen van de weggebruikers. Door de functie, omgeving, vormgeving en het gebruik van de weg op elkaar af te stemmen, wordt voldaan aan een duurzaam veilig verkeer- en vervoersysteem, waarbij:

- onbedoeld gebruik van infrastructuur wordt voorkomen;
- ontmoetingen met grote verschillen in snelheid, richting en massa worden voorkomen;
- onzekerheden bij verkeersdeelnemers worden voorkomen.

Een duurzaam wegennet kenmerkt zich als volgt:

- zo groot mogelijk aaneengesloten verblijfsgebieden;
- een minimaal deel van een rit wikkelt zich af over onveilige wegen;
- de ritten zijn qua afstand zo kort mogelijk;
- de kortste route valt samen met de veiligste route;
- zoekgedrag wordt vermeden;
- de verschillende wegcategorieën moeten herkenbaar zijn;
- een beperkt aantal uniforme verkeersoplossingen;
- vermijden conflict met tegemoetkomend verkeer;
- vermijden conflict met kruisend en overstekend verkeer;
- scheiden van voertuigsoorten;
- snelheid reduceren op potentiële conflictpunten;
- vermijden van obstakels langs de rijbaan.

6.2 Vormgeving

De eerste stap om te komen tot een duurzaam veilig wegennet is het categoriseren van het wegennet. Dit houdt in dat er functies worden toegekend aan wegen. Aan de functie is een vormgeving en een gebruik gekoppeld. De volgende functies worden onderscheiden:

- stroomweg (verkeersgebied): bedoeld voor een continue doorstroming van het gemotoriseerde verkeer met een hoge snelheid;
- gebiedsontsluitingsweg: vormt binnen het verkeersnetwerk de verbindende schakel tussen erftoegangswegen en stroomwegen;
- erftoegangsweg (verblijfsgebied): bedoeld voor het toegankelijk maken van erven (alle particuliere en openbare percelen).

De vormgeving van de weg is belangrijk voor het gewenste gebruik en gedrag van de weggebruiker. De vormgeving van de diverse wegcategorieën en wegtypen kent diverse ideaalkenmerken zoals: aantal rijstroken, plaats (brom)fiets- en landbouwverkeer, snelheid, verharding, parkeren, markering, verlichting en snelheidsremmers. De belangrijkste kenmerken van deze categorieën en wegtypen worden beschreven in de volgende tabel.

tabel 3: belangrijkste kenmerken van wegcategorieën

categorie	belangrijkste kenmerken
Stroomweg A	<ul style="list-style-type: none"> - autosnelweg - maximale snelheid: 120 km/uur - 2 rijstroken per richting - verharding asfalt
Stroomweg B	<ul style="list-style-type: none"> - auto(snel)weg - maximale snelheid 100 km/uur - 1 of 2 rijstroken per richting - verharding asfalt
Gebiedsontsluitingsweg A	<ul style="list-style-type: none"> - maximale snelheid buiten bebouwde kom 80 km/uur - maximale snelheid binnen bebouwde kom 50 km/uur - parallelweg - verharding asfalt - voorrang geregeld
Gebiedsontsluitingsweg B	<ul style="list-style-type: none"> - maximale snelheid buiten bebouwde kom 80 km/uur - maximale snelheid binnen bebouwde kom 50 km/uur - vrijliggend fietspad - verharding asfalt of klinkers - voorrang geregeld
Erftoegangsweg	<ul style="list-style-type: none"> - maximale snelheid buiten de bebouwde kom 60 km/uur - maximale snelheid binnen de bebouwde kom 30 km/uur - fietser op de rijbaan - verharding buiten kom asfalt of klinkers, binnen kom klinkers - voorrang niet geregeld

6.3 Categorisering wegen Boarnsterhim

Voor het categoriseren van het wegennet in de gemeente Boarnsterhim is aangesloten op het Categoriseringsplan wegennet Fryslân (provincie Fryslân, 1998). Voor Boarnsterhim worden in tabel 4 de functies aan de wegen toegekend. Deze gegevens zijn ook op kaart 7 aangegeven.

tabel 4: categorisering wegen Boarnsterhim

Stroomweg A:	A32 en N31 (Waldwei)
Stroomweg B:	N354 (Snitserdyk)
Gebiedsontsluitingsweg A:	geen wegen in de gemeente Boarnsterhim
Gebiedsontsluitingsweg B:	N384 en N352 t/m industrieterrein Jirsum
Intentie Erftoegangsweg voorlopig 80 km/uur	Jinshuzen/Terhernsterdyk Boarnsterdyk/Beetsedyk (deels provincie) Overijsselsestraatweg/De Trije Romers (buiten dorp) Rijksweg/Meskenwier Reinderswei Wergeasterdyk/Wartensterdyk/Midsbuorren/Stukkenwei
Erftoegangsweg:	rest van de wegen/straten in de gemeente Boarnsterhim (30/60 km/uu straten/wegen)

De N352 (gedeelte Jirsum-Terherne) heeft in het PVVP de functie van gebiedsontsluitingsweg B. In deze beleidsvisie wordt de functie van N352 opgesplitst in gebiedsontsluitingsweg B tot en met het industrieterrein van Jirsum. Het gedeelte tussen het industrieterrein en Terherne krijgt de functie de intentie van een erftoegangsweg waarbij de snelheid voorlopig 80 km/uur blijft. Met de categorisering van het wegennet sluit de gemeente Boarnsterhim aan bij omliggende gemeenten. Alleen de gemeente Leeuwarden kent geen 'intentie erftoegangsweg' en wil de erftoegangswegen direct inrichten tot 60 km/uur wegen.

6.4 Deelprojecten Duurzaam Veilig

Op basis van de categorisering van het wegennet van de gemeente worden de volgende deelprojecten uit het startprogramma duurzaam veilig nader toegelicht..

- invoeren 30 km/uur gebieden;
- invoeren 'bromfiets op de rijbaan';
- invoeren 60 km/uur gebieden;
- invoeren 'voorrang fiets van rechts'.

6.4.1 30 km/uur gebieden

In alle dorpen van Boarnsterhim zal uiteindelijk het 30 km/uur regiem worden ingevoerd. Dit kan nu nog niet overal. Waar het nu eenvoudig, met sobere maatregelen mogelijk, is zal een 30 km/uur regime, voor 2003 worden ingevoerd. Sobere maatregelen zullen veelal een markering of bebording zijn. Maatregelen zoals een drempel of plateau zullen incidenteel en op maat worden toegepast.

De Sudkant in Aldeboarn, de Rounwei in Warten, de Terprane in Jirnsum, de Snitzerdyk in Dearsum en de Albadawei in Poppenwier hebben een afwijkend snelheidsregiem. De industrieterreinen in Grou (Biensma) en Akkrum (Spikerboor) blijven een 50 km/uur regiem houden.

De consequenties van het invoeren van 30 km/uur gebieden moeten in Boarnsterhim nog nader worden uitgewerkt (voor 2003).

6.4.2 Bromfiets op de rijbaan

De regeling 'bromfiets op de rijbaan' zal vanaf 15 december 1999 worden ingevoerd. Dit betekent niet dan in Boarnsterhim de bromfiets direct van het fietspad wordt verbannen. Uiteindelijk zal de bromfiets in Boarnsterhim in alle gevallen op de rijbaan rijden in plaats van het fietspad. De wegen waar de bromfietser dan niet meer op het fietspad rijdt zijn aangegeven op kaart 8.

Buiten de bebouwde kom liggen de fietspaden in Boarnsterhim langs wegen waar voorlopig nog 80 km/uur zal worden gereden. Deze wegen zullen eerst moeten worden aangepast naar 60 km/uur wegen voordat de bromfiets op de rijbaan zal rijden. Tot die tijd blijft de bromfiets op het fietspad.

Binnen de bebouwde is de lengte van de fietspaden te beperkt (minder dan 1 km) om de regeling in te voeren.

Vanwege de uniformiteit voor de weggebruiker wordt de regeling in Boarnsterhim in één keer ingevoerd. De bebording zal wel aangepast moeten worden volgens de nieuwe wetgeving. Als de bromfiets voorlopig op het fietspad blijft zal het nieuwe bord voor fiets/bromfietspad gebruikt moeten worden.

De consequenties van de regeling 'bromfiets op de rijbaan' wordt in Boarnsterhim nader uitgewerkt (1999/2000).

6.4.3 60 km/uur gebieden

Het grootste deel van het buitengebied in Boarnsterhim is bij de categorisering van het wegennet aangewezen als een 60 km/uur gebied (erftoegangswegen). Dit kan niet direct worden gerealiseerd omdat soms aanvullende snelheidsremmende maatregelen noodzakelijk zijn.

Een groot aantal wegen kan binnen 3 jaar, met eenvoudige maatregelen, zoals markering en bebording, worden omgezet naar een 60 km/uur regime. Dit zijn meestal smalle landbouwwegen waar nu al niet harder dan 60 km/uur wordt gereden.

De wegen die de komende vijf jaar zullen worden aangepast zijn:

- Bûtlânswei met aansluitende wegen zoals Albadawei, Grienedyk, Mardyk en Wiersterwei;
- Leechlân/Hoflân met aansluitende wegen zoals Hoflânswei en Greate Kritewei.

Voor de Bûtlânswei zijn al concrete voorstellen gedaan. Voor het Leechlân/Hoflân zal naar aanleiding van deze beleidsvisie gestart worden met de voorbereiding van planvorming. Naast een reductie van de snelheid van het gemotoriseerde verkeer moeten de aanpassingen van deze wegen leiden tot een (totale) afname van het sluipverkeer.

Een aantal wegen in de gemeente Boarnsterhim krijgt de intentie van erftoegangsweg als functie. Voorlopig houden deze wegen nog een 80 km/uur regime. Dit geldt voor de wegen:

- Jinshûzen/Terhernsterdyk;
- Boarnsterdyk/Beetsedyk;
- Overijsselsestraatweg/De Trije Romers (buiten de bebouwde kom);
- Rijksweg/Meskenwier;
- Reinderswei;
- Wergeasterdyk/Wartensterdyk/Midsbuorren/Stukkenwei.

De raad van de gemeente Boarnsterhim zal in de toekomst de functie van deze definitief vaststellen. De inschatting is dat deze wegen pas na 2010 worden aangepakt. Het veranderen van de functie en daarmee het snelheidsregiem kan niet zonder het treffen van (grootschalige en meestal dure) maatregelen. Deze maatregelen zullen een afstemming moeten met openbaar vervoervoorzieningen.

De consequenties van het invoeren van 60 km/uur moet in Boarnsterhim nog nader worden uitgewerkt. Bij het uitwerken van de consequenties wordt gebruik gemaakt van de ervaringen die zijn opgedaan bij het aanpassen van de Bûtlânswei.

6.4.4 Voorrang fiets van rechts

Als gevolg van uniformiteit in Europese verkeersregels wordt in het startprogramma 'duurzaam veilig' de regel 'voorrang fiets van rechts' geïntroduceerd. De regeling wordt op 1 mei 2001 ingevoerd. De regeling kan worden toegepast in verblijfsgebieden, zowel voor 30 km/uur als 60 km/uur. Dit betekent dat in dorpen, en uiteindelijk ook in een groot deel van het buitengebied, de fiets van rechts voorrang zal hebben op al het verkeer.

In afwachting van de landelijke richtlijnen werkt de gemeente de regeling uit (2001).

6.5 Overige projecten verkeer en vervoer Boarnsterhim

6.5.1 Fietsvoorzieningen

Het realiseren van nieuwe fietsvoorzieningen is sterk afhankelijk van het tempo van het invoeren van verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom. In deze verblijfsgebieden met een snelheidsregime van 60 km/uur zijn geen aparte fietsvoorzieningen nodig. Bij lang uitblijven van het invoeren een 60 km/uur regime kunnen maatregelen nodig zijn. In de gemeente Boarnsterhim worden vooralsnog 3 trajecten nader uitgewerkt voor het

realiseren van fietsvoorzieningen. Dit zijn:

- kortsluiting Bokkumer Omwei - Burstumerdyk;
- fietspad Warten - Fonejacht;
- kortsluiting Oeble Omwei - Hempens

De drie trajecten staan ook aangegeven op kaart 2.

Deze plannen moeten worden uitgewerkt in samenwerking met omliggende gemeenten, provincie Fryslân en Rijkswaterstaat.

Voor 2003 moet duidelijk zijn welke projecten kunnen worden uitgevoerd.

6.5.2 Onveilige locaties

De ongevalgegevens geven aanleiding de rondweg van Jirnsum en het kruispunt Leechlân-Rounwei in Warten nader analyseren. Op basis van deze analyse zullen, in 2000 eenvoudige maatregelen worden voorgesteld. In Aldeboarn wordt oversteek naar de sportvelden aangepakt. Voor de Bûtlânswei en omgeving zijn voorstellen gedaan om de verkeersveiligheid te vergroten.

6.5.3 Parkeren

In Grou is in de zomermaanden sprake van langparkeren in het centrum. De gemeente onderzoekt, middels een parkeeronderzoek in de zomer van 2000, de schaal en omvang van het probleem. Met de gegevens uit het onderzoek kan de onderlinge uitwisseling van parkeervoorzieningen op maat worden afgestemd (bijvoorbeeld een parkeerterrein aan de rand van het dorp voor vaarrecreanten).

In een aantal dorpen kunnen, waar noodzaak maar ook ruimte is, extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

6.5.4 Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer in de gemeente Boarnsterhim geeft geen invulling aan de relatie tussen Grou en Wergea/Warten. De wens van de gemeente blijft bestaan om deze relatie te bedienen met een openbaar voorziening. Met een aanvullend openbaar vervoernet in de vorm van collectief vraagafhankelijk vervoer (CVV) moeten boven genoemde routes en andere lage bezette routes worden bediend. Door alle vormen van vraagafhankelijk vervoer te koppelen ontstaat een netwerk van CVV met een grotere effectiviteit. Zo kan de verbinding Grou-Wergea/Warten versterkt worden met een openbaar vervoer voorziening. De verbindingen naar Leeuwarden en in mindere mate Heerenveen zijn van groot belang. Dit omdat de meeste inwoners van de gemeente Boarnsterhim in deze plaatsen onderwijs volgen, er werken of winkelen. Vooral in de spits is de vervoersstroom naar Leeuwarden groot. De gemeente hecht grote waarde aan het in stand houden van deze voorzieningen. Hierbij is het belangrijk dat de bus door het centrum van Grou blijft rijden.

6.6 Wat gaat er in het dorp gebeuren

In deze paragraaf worden de eerder genoemde maatregelen vertaald naar een overzicht per dorp. Op deze manier wordt het duidelijk wat de inwoner kan verwachten. Het uitwerken van de maatregelen vindt per dorp plaats in samenwerking met Plaatselijk Belang. Op kaart 9 staan de meeste maatregelen aangegeven.

Akkrum

Akkrum wordt binnen 3 jaar in het geheel een 30 km/uur gebied. Het industriegebied Spikerboor blijft 50 km/uur. De komgrenzen zullen worden gemarkeerd. Aanvullende maatregelen worden in overleg met Plaatselijk belang bepaald. In Akkrum zijn onvoldoende stallingsmogelijkheden voor de fietsers. In het centrum worden extra rekken

geplaatst. De bebording van het fietspad wordt in het kader van de bromfiets op de rijbaan aangepast

Aldeboarn

Aldeboarn wordt binnen 3 jaar voor het grootste deel een 30 km/uur gebied. Alleen de Boarnsterdyk, Beetserdyk en Braksdyk (deels van provincie) blijven binnen de bebouwde kom voorlopig 60 km/uur. De oversteek naar de sportvelden wordt nader geanalyseerd. Als nodig zullen maatregelen worden getroffen. De bebording van het fietspad wordt aangepast in het kader van de bromfiets op de rijbaan.

Dearsum

Uitgezonderd de Snitserdyk wordt de bebouwde kom van Dearsum een 30 km/uur gebied. Het parkeerprobleem bij het restaurant wordt nader geanalyseerd.

Eagum

Eagum wordt binnen 3 jaar een 30 km/uur gebied. De komgrenzen worden extra gemarkeerd.

Friens

Friens wordt binnen 3 jaar een 30 km/uur gebied. De komgrenzen worden extra gemarkeerd.

Grou

Grou wordt binnen de bebouwde kom, uitgezonderd het industrieterrein (Biensma), binnen 3 jaar in het geheel een 30 km/uur gebied. De Stationsweg wordt gefaseerd heringericht waarbij de fietspaden eerst zullen verdwijnen. In 2000/2001 wordt een parkeeronderzoek in het centrum uitgevoerd om inzicht te krijgen in het langdurig gebruik van parkeerplaatsen. Na het onderzoek kan een voorstel worden gedaan voor eventuele aanvullende parkeervoorzieningen. De bebording van het fietspad wordt aangepast. Het openbaar vervoer moet het centrum van Grou blijven bedienen.

Idaerd

Idaerd wordt binnen 3 jaar een 30 km/uur gebied. De komgrenzen worden extra gemarkeerd. Het dorp is onlangs al heringericht, aanvullende maatregelen voor een 30 km/uur regiem zijn niet nodig.

Jirnsom

De bebouwde kom van Jirnsom wordt binnen 3 jaar een 30 km/uur gebied, uitgezonderd de Douwemastraat, een deel van de Bûtlânswei en de Terprane, deze wegen blijven 50 km/uur. De komgrenzen worden extra gemarkeerd. Als vervolg op de herinrichting van de Bûtlânswei (buiten de bebouwde kom) wordt de omgeving bij de 'Twee Gemeente' aangepast.

De ongevallen op rondweg van Jirnsom worden nader geanalyseerd. Op basis van analyse zullen eenvoudige maatregelen uitgevoerd. De bebording van het fietspad wordt aangepast.

Poppenwier

Poppenwier wordt binnen 3 jaar een 30 km/uur gebied. De komgrenzen worden extra gemarkeerd. In overleg met Plaatselijk Belang worden eventuele aanvullende maatregelen bepaald

Raerd

Raerd wordt binnen 3 jaar een 30 km/uur gebied. De komgrenzen worden extra gemarkeerd en aanvullende maatregelen worden in overleg met Plaatselijk Belang bepaald.

Reduzum

Reduzum wordt binnen 3 jaar een 30 km/uur gebied. De komgrenzen worden extra gemarkeerd. In overleg met Plaatselijk Belang worden eventuele aanvullende maatregelen bepaald. De Overijsselsestraatweg en De Trije Romers (binnen de bebouwde kom) worden ook 30 km/uur. De bebording van het fietspad wordt aangepast.

Terherne

Terherne wordt binnen 3 jaar een 30 km/uur gebied. De komgrenzen worden extra gemarkeerd. Een deel van het dorp is binnenkort heringericht. De bebording van het fietspad wordt aangepast.

Tersaal

Tersaal wordt binnen 3 jaar een 30 km/uur gebied. De komgrenzen worden extra gemarkeerd en aanvullende maatregelen worden in overleg met Plaatselijk Belang bepaald.

Sibrandabuorren

Sibrandabuorren wordt binnen 3 jaar een 30 km/uur gebied. De komgrenzen worden extra gemarkeerd en aanvullende maatregelen worden in overleg met Plaatselijk Belang bepaald.

Warstiens

Warstiens wordt binnen 3 jaar een 30 km/uur gebied. De komgrenzen worden extra gemarkeerd. Het buitengebied van Warstiens kan zonder extra maatregelen een 60 km/uur gebied worden.

Warten

Warten wordt binnen 3 jaar een 30 km/uur gebied. De komgrenzen worden extra gemarkeerd en aanvullende maatregelen worden in overleg met Plaatselijk Belang bepaald. De Rounwei blijft voorlopig 80 km/uur, uiteindelijk zal de snelheid worden teruggebracht naar 60 km/uur. Het kruispunt Rounwei-Leechlân wordt in 2001 op basis van geregistreerde ongevallen geanalyseerd. Als mogelijk worden verbeteringsvoorstellen gemaakt. De bebording van het fietspad wordt aangepast in het kader van bromfiets op de rijbaan.

Wergea

Wergea wordt binnen 3 jaar een 30 km/uur gebied. De komgrenzen worden extra gemarkeerd en aanvullende maatregelen worden in overleg met Plaatselijk Belang bepaald. De doorgaande weg (Wergeasterdyk, Leeuwarderweg, Kerkbuurt en Wartensterdyk) wordt binnen de bebouwde kom ook 30 km/uur. De bebording van het fietspad wordt aangepast in het kader van bromfiets op de rijbaan.

Bijlage :	kaart 1	Overzicht gemeente
	kaart 2	Fietsvoorzieningen
	kaart 3	Openbaar vervoervoorzieningen
	kaart 4	Alle ongevallen periode 1994 t/m/ 1998
	kaart 5	Ongevallen met slachtoffer periode 1994 t/m 1998
	kaart 6	Fiets-/bromfietsongevallen periode 1994 t/m 1998
	kaart 7	Categorisering wegen
	kaart 8	Bromfiets op de rijbaan
	kaart 9	Wat gaat er gebeuren?



-  Stroomweg A
-  Stroomweg B
-  Gebiedsontsluitingsweg B
-  Intentie Erftoegangsweg (60 km)
voorlopig 80 km
-  Erftoegangsweg 60km
-  Erftoegangsweg 30km

	 N	GEMEENTE BOARNSTERHIM BELEIDSVISIE VERKEER EN VERVOER
CATEGORISERING WEGEN		KAART 7A
september 2000	17690/02	 oranjewoud



 Bromfiets op de rijbaan



GEMEENTE BOARNSTERHIM
BELEIDSVISIE VERKEER EN VERVOER

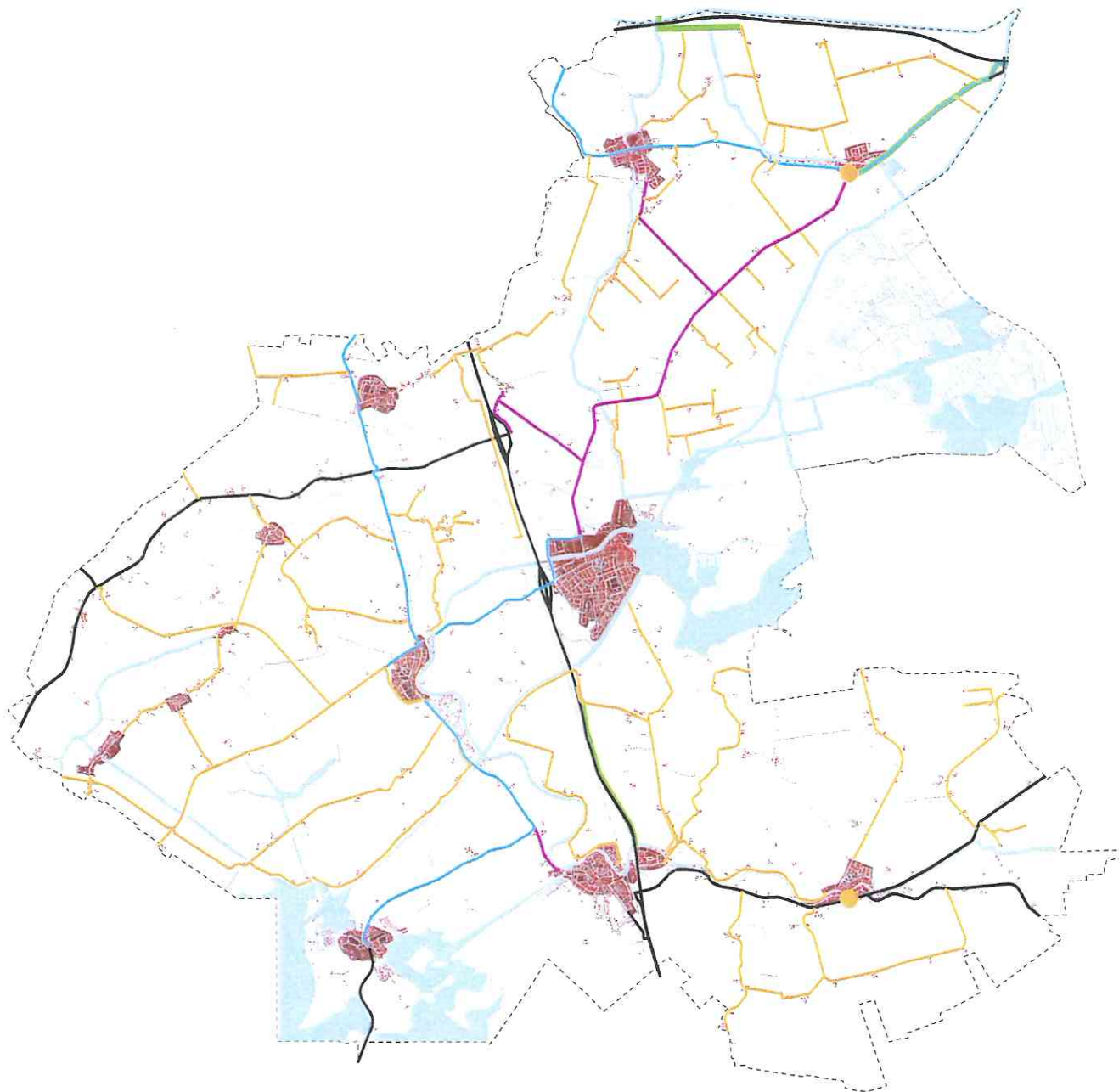
BROMFIETS OP DE RIJBAAN
EINDBEELD (NA 2010)








KAART 8

november 1999

17690/02

 oranjewoud



-  oplossen knelpunt binnen 3 jaar
-  overige wegen
-  sober inrichten tot 60 km/uur binnen 3 jaar
-  sober inrichten tot 60 km/uur binnen 5 jaar
-  voorlopig geen uitvoering/wijziging
-  gewenste fietspaden
-  sober inrichten tot 30 km/uur binnen 3 jaar



GEMEENTE BOARNSTERHIM
BELEIDSVISIE VERKEER EN VERVOER

WAT GAAT ER GEBEUREN?

KAART 9

november 1999

17690/02



