

Gemeentelijk Mobiliteitsprogramma Noardeast-Fryslân



Reactienota op zienswijzen

Inhoudsopgave

	blz
1. Inleiding	1
Aanleiding voor het Gemeentelijke Mobiliteitsprogramma.....	1
Inspraakprocedure, verwerking en beantwoording.....	1
Vervolg.....	1
2. Aanpassingen Gemeentelijk Mobiliteitsprogramma	2
Tekstuele aanpassingen.....	2
3. Beantwoording zienswijzen	3

datum: 25 augustus 2024

1. Inleiding

Deze Reactienota gaat in op de zienswijzen die zijn ingediend op het Ontwerp Gemeentelijk Mobiliteitsprogramma Noardeast-Fryslân. Het Ontwerp Gemeentelijk Mobiliteitsprogramma heeft tussen 10 april en 24 mei 2024 ter inzage gelegen. In die periode zijn 15 zienswijzen binnengekomen.

Aanleiding voor het Gemeentelijke Mobiliteitsprogramma

Op 1 januari 2019 is de gemeente Noardeast-Fryslân ontstaan uit de voormalige gemeenten Dongeradeel, Ferwerderadiel en Kollumerland & Nieuwkruisland. Als gevolg van verouderde Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplannen (GVVP's) en de veranderende omgeving is het tijd voor een nieuw mobiliteitsprogramma inclusief concreet uitvoeringsprogramma voor de gemeente Noardeast-Fryslân.

Inspraakprocedure, verwerking en en beantwoording

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

In deze reactienota zijn de inhoudelijke punten uit de ingediende zienswijzen integraal opgenomen. Persoonlijke verwijzingen en verwijzingen naar organisaties zijn verwijderd met het oog op privacyoverwegingen.

In deze reactienota zijn de zienswijzen in volgorde van ontvangst onder elkaar gezet. De zienswijzen zijn opgenomen in een tabel. De eerste kolom geeft de indiener aan (bijvoorbeeld 'A') en de tweede kolom het nummer van een aangehaalde punt. Daarna volgt de integrale zienswijze onderverdeeld naar verschillende punten. In kolom vier de reactie van de gemeente op de ingebrachte punten. In de laatste kolom is tenslotte aangegeven of en op welke wijze het Gemeentelijke Mobiliteitsprogramma is aangepast.

Vervolg

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

2. Aanpassingen Gemeentelijk Mobiliteitsprogramma

Tekstuele en/of beeldende aanpassingen:

Paragraaf 2.3: Afbeelding vaarwegen blz 24 is afgestemd met de categorisering in het havenbeleid.

Paragraaf 5.14: Toevoeging in maatregelenoverzicht bij V1: onderzoek (tijdelijke) maatregelen op route Burdaard - Marrum en route Dokkumer Nieuwe Zijlen - Eanjum

Paragraaf 5.15 : Toevoeging paragraaf over monitoring en evaluatie.

Niet alle zienswijzen hebben tot een concrete wijziging in het Mobiliteitsprogramma geleid. Uit het participatieproces is een groot aantal wensen en knelpunten naar voren gekomen. We kunnen alles niet in één keer oplossen. Daarbij is ook niet alles op te lossen met infrastructurele maatregelen voor specifieke locaties en heeft een groot deel van de knelpunten betrekking op het gedrag van de medeweggebruikers. In het Mobiliteitsprogramma is een stroomschema opgenomen op bladzijde 63 met een toelichting op de prioritering van de maatregelen.

3. Beantwoording zienswijzen

Hieronder volgt de beantwoording van de zienswijzen. Het Gemeentelijk Mobiliteitsprogramma wordt daarbij afgekort als 'GMP' in de tabel hierna.

Van	Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing GMP?
Nei oanlieding fan fragen út de ried, dielt wethâlder Braaksma it folgjende mei:				
		- De belijning op de eigen wegen yn it bûtengebiet sil wer yn de goeie kleuren brocht wurde.	It opfrissen fan de belijning is opnaam yn it jierliks ûnderhâldsplan.	gjin oanpassing fan it GMP
		- De kommende tiid sil der aktyf oerlis mei de doarpsbelangen socht wurde oer it ûntwerp gmp.	De doarpsbelangen ha in email krige dat it ûntwerp gmp ter insage leit. Ien it berjocht sit in ferwizing nei de gemeentelike webside.	gjin oanpassing fan it GMP
		- Oangeande de Tochmalaan yn Kollum:		
		• Ynkoarten sil hy wer mei de belutsenen fan Meckema State om tafel;	Yn de ôfrûne tiid binne de ôfritten fan de fuotgongersoerstek flakker makke sadat gebrûkers mei in rolstoel of in rollator makliker oerstekke kinne. Ynkoarten sil Veilig Verkeer Nederland yn Meckama State de 'Opfriscursus voetganger' jaan om alderein langer feilich rinne te litten. De gemeente betellet dit project. Dernei sil de wethâlder wer om tafel mei de belutsenen.	gjin oanpassing fan it GMP
		• By it ûnderhâld sil der in flechtheuvel yn it midden fan de dyk komme;	It is no noch net dúdlik wannear dit weifek oan ûnderhâld ta is.	gjin oanpassing fan it GMP
		• De mooglikheden fan snelheidsbeheinende maatregels sille besjoen wurde.	Dit wurd besjoen by de útwurking fan maatregel V9 út it maatregelenoersjoch.	gjin oanpassing fan it GMP

Van	Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing GMP?
A	1	De verkeersveiligheid op de Nesserwei (gelegen aan de noordzijde van de N358 (Dongerawei) kan verbeterd worden door daar een 30 km zone van te maken. Deze weg wordt hoofdzakelijk gebruikt door langzaam verkeer te weten (voetgangers, ruiters te paard, fietsers, bromfietser etc.). Nu geldt er op deze weg een maximumsnelheid van 80 km/ uur. Stel dan ook voor om deze zone toe te passen vanaf de oostzijde van Ternaard tot de T-kruising met de Wiersterwei.	De Nesserwei is een smalle weg die verschillende percelen ontsluit. Er geldt nu een maximum snelheid van 80 km/uur. Volgens het gmp wordt deze weg als 60 km/uur ingericht zoals alle erftoegangswegen in het buitengebied. De gemeente ziet geen aanleiding om de snelheid te verlagen naar 30 km/uur.	Geen aanpassing van het GMP
A	2	Het voorstel in het gmp is om de maximumsnelheid op de Stasjonswei binnen de bebouwde kom van Ternaard terug te brengen van 50 km/u naar 30 km/uur. Reden is dat er op deze weg te snel zou worden gereden. Dat klopt omdat dezeweg zich daar ook voor leent. Wil je hier een veiligere weg van maken dan zou dit door middel van een herinrichting moeten gebeuren. Punten die hierbij volgens mij zouden kunnen helpen zijn: 1e: Zorg er voor dat deze weg niet meer zo breed oogt, dat kan verholpen worden door: a: Realiseer parkeerhavens aan beide zijden van de rijbaan van de Stasjonswei, hierdoor oogt deze minder breed; b: Verbreed de groenstrook aan de oostzijde van de Stasjonswei en beplant die bijvoorbeeld met lage struiken cq stinzenplanten; c: Verhoog het wegdek van de kruisingen enigszins, dit haalt de snelheid er uit. Betrek de openbaar vervoerder (Arriva) bij de realisatie van het terugbrengen van de snelheid, het moet namelijk niet ten koste gaan van het O.V.	Herinrichting van de weg wordt gecombineerd met planmatig wegenonderhoud. Dan worden ook aanvullende maatregelen overwogen. Op dit moment is nog niet duidelijk wanneer dit wegvak toe is aan groot onderhoud. Als er concrete plannen worden gemaakt betreft de gemeente plaatselijk belang en de aanwonenden hierbij.	Geen aanpassing van het GMP
A	3	Verder wil ik nog opmerken dat de voorgestelde verkeersmaatregelen goed bedoeld zijn, maar in Nederland zijn we goed in het instellen van ge-, en verboden. Daarmee is echter het probleem niet verholpen je zult dan ook daadwerkelijk moeten gaan handhaven.	De gemeente maakt 3 maal per jaar een overzicht van wegvakken met een hoog verkeersrisico en bespreekt deze met de politie. De politie bepaalt vervolgens op welke wegen verkeershandhaving plaatsvindt.	Geen aanpassing van het GMP

Van	Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing GMP?
B	1	Helaas is de aanpak van de geconstateerde verbeterpunten niet compleet volgens mij. Wat mij namelijk erg opvalt is dat er wel geconstateerd wordt op een aantal plaatsen in het Mobiliteitsplan dat de situatie bij de oversteek 'Ronde Rondweg Noord Hantumerweg' in Dokkum onveilig is, met name voor voetgangers en fietsers, en op andere plaatsen in het Mobiliteitsplan aangegeven wordt dat de verkeersdruk in de komende tijd zelfs nog meer gaat toenemen op de Rondweg Noord. Waardoor de onveilige situatie alleen nog maar meer verslechtert. Maar ik lees geen concrete maatregelen waarmee u dit (op korte termijn liefst!) gaat verbeteren.	In de enquête is deze rotonde door veel mensen als knelpunt aangewezen. In het maatregelenoverzicht is opgenomen dat de kwaliteit van de fietsinfrastructuur in Dokkum verbeterd moet worden. De uitvoering wordt gecombineerd met het planmatig wegenonderhoud. Op dit moment is nog niet duidelijk wanneer deze rotonde toe is aan groot onderhoud.	Geen aanpassing van het GMP
C	1	N.a.v. het lezen van het mobiliteitsplan heb ik een opmerking. Het is onverstandig om fietsers op alle rotondes voorrang te geven. Dit zal het aantal ongelukken doen toenemen. Met name voor bussen, bestelbussen, vrachtwagens ed. kunnen levensgevaarlijke situaties ontstaan doordat fietsers in de dodehoek niet te zien zijn en dan doorfietsen. Als fietsers (lees jeugd) voorrang hebben, dan nemen ze die ook, zonder contact te maken met een naderende chauffeur. Daarnaast heeft de jeugd op de fiets in de winterperiode vaak geen goede verlichting waardoor ze altijd niet goed zichtbaar zijn. Nu stoppen ze dan zelf nog, maar als ze voorrang hebben, dan nemen ze die ook. Daarnaast zal dit problemen opleveren bij oa. de rotonde bij Stellema. Het gevolg zal zijn dat er files gaan ontstaan vanuit alle 4 de richtingen op de momenten dat de jeugd naar school gaat en de werkenden naar de zaak gaan	De voorrangssituatie voor fietsers op rotondes in de bebouwde kom is in Fryslân uitzonderlijk ten opzichte van de rest van Nederland. Buiten de provinciegrenzen heeft de fietser voorrang en de ervaring is dat dit niet tot meer onveilige situaties leidt. De wijziging van de voorrang zal weloverwogen en met de nodige voorlichting worden ingevoerd. De invoering doet de gemeente bij voorkeur in afstemming op regionaal of provinciaal niveau.	Geen aanpassing van het GMP

Van	Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing GMP?
D	1	In het plan komt de situatie van de Murmerwoudsterweg in Dokkum wel naar voren als knelpunt uit de enquête (p.112), maar deze is vooralsnog niet opgenomen in de maatregelen. Zou er op zijn minst gezorgd kunnen worden dat de witte streepjes en haaientanden ter hoogte van dit oprij-, afslag- en oversteekpunt, weer wit gemaakt kunnen worden? Men is op zo'n klein stukje 80km-weg, weinig bedacht op afslaand/oprijdend/overstekend verkeer en dat heeft al meerdere keren tot onveilige situaties en zelfs een aantal botsingen geleid. Nog veel liever zouden wij grotere maatregelen zien, zoals een snelheidsverlaging (maar hierover is ons al eea. uitgelegd mbt. het bereikbaarheidsbelang) of een midden-eiland welke een kleine kilometer zuidwaarts ook gemaakt is aan de Hoofdweg richting Damwoude. Daar staan minder huizen en rijdt minder verkeer, verder is de situatie vergelijkbaar. Een waarschuwingsbord aan beide zijden van de weg, zou ook al een waardevolle toevoeging kunnen zijn.	De belijning en haaientanden zal bij het regulier onderhoud worden vernieuwd en ter hoogte van deze locatie zullen waarschuwingsborden worden aangebracht.	Geen aanpassing van het GMP
E	1	Wij hebben waardering voor de uitvoering van het mobiliteitsplan 2024-2034. Veel zaken zullen tot stand komen en verdienen veelal lof. Wij zijn <.....>, niet of nauwelijks betrokken bij plannen en uitvoering, maar hopen op een positieve kentering van de zijde van de gemeente Noard East Frysland. Daarvoor zouden wij u zeer erkentelijk zijn. Dat alles neemt niet weg dat wij toch wel wat aan te merken hebben op de inventarisatie van het mobiliteitsplan. Dit geven wij hieronder aan.		
E	2	Algemeen: In de inventarisatie zien wij gelukkig het aspect "inclusiviteit" wel opgenomen, maar helaas wel erg weinig en zeker niet toegespitst. Wij vinden dat onze dorpen en stad bereikbaar en toegankelijk moet zijn voor iedere burger ongeacht zijn/haar beperkingen. En daarin is nog wel de nodige verbetering aan te brengen. ✓ Tevens zijn wij van mening dat het inclusieve aspect structureel in de aandacht dient te staan en daar ontbreekt het nog wel eens aan. ✓ In dat kader vragen wij specifiek aandacht voor de punten uit het VN-verdrag voor de rechten van mensen met een beperking. De uitgangspunten uit die Inclusie Agenda zijn mede door de gemeente onderschreven, maar verdienen meer aandacht te krijgen.	De gemeente betreft structureel de Werkgroep Toegankelijkheid bij projecten. Bij grootschalige onderhoudsprojecten plaatsvinden of nieuwe ontwikkelingen van openbare ruimte, wordt vanaf het begin af aan rekening gehouden met de toegankelijkheid. De gemeente richt de openbare ruimte zoveel mogelijk in conform CROW-richtlijnen die gericht zijn op het vergroten van de toegankelijkheid. Daarnaast is er aandacht voor looproutes met bewegwijzering voor mensen met een visuele beperking.	Geen aanpassing van het GMP

Van	Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing GMP?
		Specifiek: Zonder te detaillistisch op de voorliggende inventarisatie in te gaan, willen wij een aantal voor ons belangrijke punten noemen:		
E	3	▪ Openbaar vervoer: Niet “alle” bushaltes zijn geschikt voor instappen van mensen met een beperking.	Ongeveer de helft van de bushaltes is geheel toegankelijk of deels (voldoet niet aan motorische eisen of niet aan visuele eisen). Vooral veel haltes in het buitengebied zijn niet toegankelijk. Het toegankelijk maken van de bushaltes wordt geraliseerd tijdens het groot onderhoud aan de weg waarbij de focus ligt op de bushaltes binnen de bebouwde kom.	Geen aanpassing van het GMP
E	4	▪ Parkeerplekken: Sommige parkeerplekken voor gehandicapten biedt te weinig ruimte om goed en veilig in en uit te kunnen stappen. De aangebrachte laadpalen voor elektrische auto's zijn door mensen met een beperking niet altijd goed te bereiken en niet te bedienen; ook hierbij ontbreekt de noodzakelijke ruimte soms om de auto (parkeerplaats moet minimaal 3 meter zijn). Als het centrum autoluw gemaakt wordt, iets waar wij wel achter staan, zal het aantal parkeerplaatsen voor mensen met een beperking uitgebreid moeten worden. Daarbij dient dan rekening gehouden te worden met een beperkte actieradius van betrokkenen.	De gemeente volgt zoveel mogelijk de bestaande richtlijnen maar is ook afhankelijk van de beschikbare ruimte. Dat geldt ook voor de plaatsing van laadpalen. Voor knelpunten heeft de gemeente budget beschikbaar om deze op te lossen. Bij het autoluw maken van de binnenstad wordt ook het aantal algemene gehandicaptenparkeerplaatsen onderzocht en zonodig uitgebreid. Hierbij wordt rekening gehouden met de beperkte actieradius van de betrokkenen.	Geen aanpassing van het GMP
E	5	▪ Trottoirs: De onderhoudsstaat van de trottoirs in zijn algemeenheid laat te wensen over; losliggende tegels, hellende bestrating, etc. Nog steeds komt het voor dat er auto's (deels) op de trottoirs worden geparkeerd; dit levert vaak een onveilige situatie op, specifiek ook voor visueel gehandicapten. Terrasjes van de horeca en uitstallingen van de winkeliers belemmeren te vaak een ongehinderde doorgang. Voor iemand met een visuele handicap en mensen met een rolstoel is er soms helemaal geen doorkomen aan. Dit feit dient zich nog meer aan nadat er toestemming vanuit de gemeente gegeven is om de terrassen te mogen vergroten.	De slechte onderhoudstoestand van trottoirs en parkeren op het trottoir kunnen worden gemeld bij de gemeente. Aan de vergunning voor terrassen dient de vergunninghouder rekening te houden met een voetgangersdoorgang van 1,5 m breedte. Ook moet de blinde geleide markeringen vrij worden gehouden. Handhavers van de gemeente controleren op de naleving van de verstrekte vergunningen. Belemmeringen van de doorgang kunnen bij de gemeente worden gemeld.	Geen aanpassing van het GMP

Van	Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing GMP?
E	6	Ambities: De weergegeven ambities zijn omvangrijk, maar verdienen allemaal zijn eigen uitwerking. Het zal veel daadkracht vergen om dat allemaal te kunnen verwezenlijken. Daarom zagen wij graag in de opsomming een prioritering in de doelstellingen aangebracht ten gunste van de burger met een beperking. Te vaak staat er een wat algemene tekst en komt de burger met een beperking te weinig in beeld. Dat verdient een strikte aanpak en een duidelijke “voorrangspositie” voor hen die zich wat moeilijker in het “verkeer” kunnen bewegen.	De gemeente gaat de huidige situatie van de openbare ruimte inventariseren en verbeteren als het gaat om toegankelijkheid. Er wordt een schouw uitgevoerd van de openbare ruimte (inclusief blinden en slechtzienden) in Dokkum en andere grote kernen: Kollum, Hallum, Ferwert en Marrum. Verder wordt de leidraad openbare ruimte gecontroleerd op het aspect toegankelijkheid. Hiermee wil de gemeente een structurele verbetering realiseren tijdens het ontwerpproces.	Geen aanpassing van het GMP
E	7	En tot slot: Er zijn geen goed zichtbare fietsenstallingen in onze stad en dorpen.; met een toenemend aantal toeristen is dit een belangrijk aandachtspunt. Het plan om een (bewaakte) fietsenstalling in Dokkum te realiseren is al een meer jaren plan, en zal nog wel veel tijd gaan kosten om dit van de grond te krijgen. Nog meer inzetten op 30 km/uur wegen in de bebouwde kom. De aandacht voor een toiletvoorziening in het centrum van de stad voor met name mensen met een handicap; mogelijkheid onderzoeken van een samenwerking met de horeca ter plaatse. Veel punten kunnen bespreekbaar zijn.	Geclusterde fietsklemmen zoals in Dokkum worden niet met bebording verwezen. Dit zal als aandachtspunt worden opgelost bij het autoluw maken van de binnenstad. In het gemeentehuis is een openbare toiletvoorziening gerealiseerd. Deze wordt binnenkort geopend. Toiletvoorzieningen in Dokkum en de grotere dorpen worden projectmatig gerealiseerd conform Inclusie Agenda. In het gmp is uitbreiding van 30 km/uur zones opgenomen.	Geen aanpassing van het GMP
F	1	Wij hebben in dit plan gelezen dat het de bedoeling is om de Stationswei opnieuw in te richten als 30 kilometerzone. Het snelheidsprobleem is al meerdere keren aan de orde geweest in de buurtvergadering. Mooi dat hier gehoor aan wordt gegeven vanuit de gemeente. Als bewoners <.....> hebben wij hier ook onze ideeën bij. Het snelheidsprobleem is al meerdere keren aan de orde geweest in de buurtvergadering. Mooi dat hier gehoor aan wordt gegeven vanuit de gemeente. Daarom hebben we een werkgroep gevormd. We willen u vragen ons mee te nemen in de plannen en gaan graag met u in gesprek.	Herinrichting van de weg wordt gecombineerd met planmatig wegenonderhoud. Dan worden ook aanvullende maatregelen overwogen. Op dit moment is nog niet duidelijk wanneer dit wegvak toe is aan groot onderhoud. Als er concrete plannen worden gemaakt betreft de gemeente plaatselijk belang en de aanwonenden hierbij.	Geen aanpassing van het GMP

Van	Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing GMP?
G	1	We zijn blij om in het stuk te lezen dat de westelijke rondweg Dokkum weer bespreekbaar is. Dat is terecht. In de visie komt duidelijk naar voren dat de Rondweg-West de grootste verkeersstromen kent en terecht wordt ook gewezen op de geplande ontwikkelingen aan de westzijde van Dokkum die de verkeersdruk alleen maar doen toenemen. Gelet op de omvang en complexiteit van een dergelijk project willen wij met klem vragen om hier urgentie en prioriteit aan te geven, waarbij uiteraard zorgvuldigheid voorop gaat om hinderlijke onderbrekingen in het proces te voorkomen. Graag blijven we geïnformeerd over de ontwikkelingen rondom de westelijke rondweg.	In omgevingsprogramma Regiostad Dokkum wordt de noodzaak van de westelijke rondweg wederom benadrukt. Het is de bedoeling dat in Omgevingsprogramma Regiostad Dokkum de westelijke rondweg opgenomen wordt als maatregel waaraan een prioritering wordt toegekend.	Geen aanpassing van het GMP
G	2	Één van de grootste obstakels, met name in de zomer, is de EE-brug. De brug is dermate laag dat deze zelfs voor sloepjes omhoog moet. In de zomer staat deze brug geregeld omhoog wat leidt tot file vorming op de Rondweg-West (zelfs tot de rotonde Zuidschans/Trije Terpen). Zoals ook op de kaart van pagina 24 te zien is, loopt er een vaarweg (categorie overige vaarweg) vanaf de EE naar de Woudvaart, achter het ziekenhuis langs en komt dan bij het centrum uit. Ons verzoek is deze vaarweg op te waarderen naar mogelijk DM klasse, maar minimaal naar een hoogte dat sloepen hierover kunnen. Dit zal de druk op de EE-brug en daarmee op de rondweg-west verminderen, daarnaast biedt het Dokkum voor toerisme en recreatie iets extra's. Daarbij zijn wij in gesprek geweest met de werkgroep Noordelijke woudroute. Zij hebben met ons een ambitieus, maar niet onrealistisch plan gedeeld om de Murk weer bevaarbaar te maken. Deze sluit dan bij De Trije Terpen aan op De Woudvaart. Opwaardering van De woudvaart vindt dus ook een mooie aansluiting op dit plan. Ook hier vragen wij jullie aandacht voor en blijven we graag over in gesprek.	De problematiek van de Eebrug en de wens voor bevaarbaar maken van de Woudvaart is bij de gemeente bekend. In het omgevingsprogramma Regiostad Dokkum zal worden afgewogen of het bevaarbaar maken van de Woudvaart een plek in het beleid krijgt.	Geen aanpassing van het GMP

Van	Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing GMP?
H		Sinds 2021 proberen wij <.....> voor de leefbaarheid en veiligheid van onze bewoners, medebewoners van Kollum, schoolkinderen en de omliggende seniorenwoningen de aandacht te vragen voor een aanleg van 2 zebrapaden. Dit ter hoogte van de Andreastraat waar nu een drempel ligt en op de Tochmalaan ter hoogte van Meckema State. Er doen zich hier steeds schrijnende situaties voor die wij al jaren kenbaar maken doch de verkeersdeskundige van de Gemeente verschuilt zich telkens achter schijnveiligheid. Ook de scholen hebben hier al meerdere malen aandacht voor gevraagd. Als mede, de bewoner tegenover MeckamaState <.....> heeft al meerdere malen schriftelijk heeft gereageerd In de raadsvergadering van 21 maart 2024 hebben wij mogen inspreken en getracht ons standpunt duidelijk te maken. Na de inspreekbuurt kwam wethouder Braaksma aan het woord en hiervan zijn wij nogal geschrokken. Naar onze mening, was wat de wethouder vertelde niet geheel correct. Na afloop hebben we nog persoonlijk met de wethouder hier kort over gesproken. Wij hebben zelf onderzoek gedaan, en een gesprek gehad met veilig verkeer Nederland en deze betreurde het dat de gemeente ons zo vaak met een kluitje in het riet stuurt. Het advies om via de omweg onder de brug door te gaan komt niet van veilig verkeer Nederland, maar van de verkeersdeskundige van de Gemeente. Op verzoek van buurtbewoner(s) heeft veilig verkeer Nederland metingen gedaan. Deze liegen er niet om er worden zeer hoge snelheden behaald op de Tochmalaan. Men wenste ons veel succes om toch tot een juiste oplossing te komen. Tevens hebben wij contact gehad met de ouderen bond, men zat met de oren te klapperen hoe er werd gereageerd door de gemeente. (Verkeersdeskundige)		
H	1	Nogmaals vragen wij aan U allen om in overweging te nemen om een zebrapad aan te leggen met Solar led wegdek verlichting die 24u per dag knippert op de Andreastraat zodat men veilig bij de winkels kan komen.	De Mr. Andreastraat ligt in een 30 km/uur zone. Voor de aanleg van een voetgangersoversteekplaats (vop) of zebrapad hanteert de gemeente de landelijke richtlijnen. Hieruit blijkt dat de verkeerintensiteiten ter plaatse is te laag zijn om over te gaan tot de aanleg van een voetgangersoversteekplaats.	Geen aanpassing van het GMP

Van	Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing GMP?
H	2	En een beveiligd zebrapad met brede platte doorgang tussen de vluchtheuvel (s) op de Tochmalaan met 24 u per dag Solar led wegdek knipperlichten Verlaagde stoepranden zodat men fatsoenlijk en veilig met Rollator, scootmobiel en rolstoel van het troitair af kan komen om bestemming te bereiken. Bij buurt gemeente inlichtingen gevraagd over de Solar led wegdek verlichting men is hierover zeer te spreken en worden veel aangelegd.	Tijdens de raadsvergadering is door portefeuillehouder toegezegd dat bij het groot onderhoud aan de weg een verkeersgeleider met een oversteekvoorziening wordt aangelegd. De gemeente ziet op dit moment geen aanleiding dit te heroverwegen. De verkeerssituatie bij Meckama State zal worden onderzocht bij maatregel V9 'mogelijke afwaardering Van Limburg Stirumweg - Tochmalaan - Willem Loréweg. Inmiddels is de trottoirband ter plaatse van de oversteek verlaagd zodat de oversteek gemakkelijker is te gebruiken.	Geen aanpassing van het GMP
H	3	Tevens zou het ook handig zijn als het stuk weggedeelte langs MeckamaState 30km zou worden dit voor de veiligheid bij oversteken en bij de de uitvaarten.	Tijdens de raadsvergadering is door de portefeuillehouder toegezegd dat de huidige snelheid op de Tochmalaan nader wordt onderzocht. Het verlagen van de snelheid ter hoogte van de oversteek zal bij dit onderzoek worden betrokken.	Geen aanpassing van het GMP
I	1	Ons bestuur <.....> maakt met dit schrijven een zienswijze aan u kenbaar in reactie op het ter inzage liggend ontwerp gemeentelijk mobiliteitsplan Noardeast-Fryslân. Wij hebben de inhoud van de stukken van de gemeentelijke mobiliteitsplannen voor Noardeast-Fryslân en afzonderlijk ook buurgemeente Dantumadiel tot ons genomen. Hoewel wij niet kunnen uitsluiten dat een enkele inwoner geen of minder moeite zal hebben met voorgestelde maatregelen merken wij dat het ontbreekt aan voldoende draagvlak onder onze inwoners om de maximum snelheid op de 2200 meter lange Foarwei en verder ook op de Triemsterloane fors in te perken als voorgesteld in dit ontwerp mobiliteitsplan. Wij krijgen signalen door dat inwoners pleiten voor een referendum over deze vergaande verkeersmaatregelen als u dit hier lokaal serieus zou willen doorzetten.	Uit de enquête onder inwoners en belangenorganisaties scoort de verkeerveiligheid slecht. Respondenten geven aan dat er knelpunten op de Foarwei zijn en dat er te hard wordt gereden. In de risico-analyse (bijlage A van het gmp) staan de Foarwei en de Triemsterloane op plaats 1 en 2 op de lijst van risicovolle gemeentelijke wegen. In het maatregelenoverzicht van het gmp is een hoge prioriteit gegeven aan maatregelen voor de Foarwei en Triemsterloane. Verlaging van de snelheid draagt bij aan verbetering van de verkeersveiligheid, leefbaarheid en maakt de route minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer. De maatregel is overeenkomstig het landelijk vastgestelde Duurzaam Veilig beleid.	
I		De Foarwei van Kollumersweach en de Foarstrjitte in de Westereen liggen in elkaars verlengde. Vóór de herinrichting van de Foarwei in Kollumersweach kende deze hoofdweg een identieke verkeerssituatie als vandaag de dag nog zichtbaar in de Westereen. Wij brengen u hierbij het moment de wegconstructie in 2005 in herinnering: https://www.rtvnof.nl/foarwei-kollumerzwaag-weer-open-voor-alle-verkeer/97839/ https://www.waldnet.nl/wn/nieuws/10792/Foarwei_Kollumerzwaag_aan_gepakt.html		

Van	Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing GMP?
I		De Foarwei was oorspronkelijk een voorrangsweg van 9 meter breed net als de Foarstrjitte in de Westereen. De gemeente van Kollumerland c.a. heeft bij de wegreconstructie de voorrangssituatie gewijzigd en hierbij besloten om de maximum snelheid van 50 km/uur voor de Foarwei in de bebouwde kom te handhaven. Volgens verkeersdeskundige bij die reconstructie van de sindsdien smallere Foarwei zou de aanwezigheid van fietsers maken dat het verkeer zich beter aan deze maximum snelheid zou gaan houden.		
I		Daarbij is toen door de gemeente gekozen voor gelijkwaardige kruisingen, omdat die ook een remmend effect hebben op de verkeerssnelheid. Daarbij is toen in Kollumerland c.a. besloten om de maximum snelheid van de Koarteloane in Kollumersweach terug te brengen naar 30 km/uur en de verkeerssnelheid in de bredere Triemsterloane niet af te waarden.		
I		Sindsdien is sprake van een verschillend voorrangsgereguleer op de Foarstrjitte in de Westereen ten opzichte van de Foarwei in Kollumersweach. Voor mensen welke lokaal wat minder bekend zijn leidt deze verschillende voorrangssituatie in deze doorlopende weg van de Westereen naar Kollumersweach in de praktijk soms tot verwarring. Vanuit de besturen van Dorpsbelangen is in dit verband eerder al gepleit voor harmonisatie van de verkeerssituatie van deze hoofdroute door beide dorpen. Binnen buurdorp De Westereen leeft overigens nog altijd de wens van een toekomstige herinrichting van de Foarstrjitte.		
I		In afwijking van de gemeente Noardeast-Fryslân heeft de raad van de buurgemeente Dantumadiel voorafgaand aan de ter inzage legging van het ontwerp gemeentelijk mobiliteitsplan daar besloten dit mobiliteitsplan te amenderen. Wij maken u attent op dit amendement in de vergadering van de gemeenteraad daar op 23 april 2024 (citaat):		

Van	Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing GMP?
I		<i>'In het ontwerp GMP (blz 54) het college van B&W het standpunt heeft ingenomen om de Foarwei-Doniawei Driezum-Damwâld en de Foarstrjitte in De Westereen niet op voorhand af te waarderen naar 30 km/u. De derde alinea op diezelfde pagina, ruimte geeft voor andere interpretatie (namelijk wel 30km invoeren, inclusief de Rûnwei Feanwâlden en Oasterwei De Westereen zie oranje wegen pg. 53). Overwegend dat:</i> <i>- De keuze voor een bepaalde maximumsnelheid niet een principiële keuze moet zijn, maar een keuze die past bij het gebruik en de bebouwde situatie rondom de weg.</i> <i>- Wij het standpunt van het college toejuichen om niet op voorhand de snelheden vast te leggen maar dit in samenspraak met omwonenden en belangenbehartigers te doen, zoals we in Dantumadiel gewend zijn.</i> <i>Besluit:</i> <i>- Te schrappen uit pagina 54 van het Ontwerp Gemeentelijk Mobiliteitsplan de derde alinea, namelijk de tekst: "Naast het herinrichten van de route Foarwei – Doniawei is het daarbij ook wenselijk om ook op de overige (oranje) wegen in Damwâld de maximumsnelheid nog te verlagen naar 30 km/h." '</i>		
I	2	Dit amendement heeft in de praktijk tot gevolg dat voor de Foarstrjitte in de Westereen een maximum snelheid van 50 km/uur van toepassing blijft. Uw college en gemeenteraad van Noardeast-Fryslân staan als gevolg hiervan voor de keuze om voor Kollumersweach een soortgelijk amendement door te voeren. Daarmee geeft u het streven naar harmonisatie van verkeerssituatie van de doorlopen hoofdwegen door de beide buurdorpen concreet invulling, omdat een verschillend snelheidsregiem in een doorlopende weg tot gevolg kan hebben dat de verkeersveiligheid onbedoeld negatief wordt beïnvloed.	Wat de snelheid op de Foarstrjitte in De Westereen wordt is nu nog onbekend. Dit zal uit de nadere uitwerking blijken die de gemeente Dantumadiel opstelt. De gemeente streeft geen harmonisatie van de snelheden in beide dorpen na maar verbetering van de verkeersveiligheid en de verblijfskwaliteit op de Foarwei.	Geen aanpassing van het GMP

Van	Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing GMP?
I	3	Het ontwerp mobiliteitsplan lijkt principieel geen ruimte te willen bieden voor handhaving van een maximum snelheid van 50 km/uur in doorlopende hoofdwegen in een dorp als zich daarop ook fietsers bevinden. Dit is een andere insteek dan de gemotiveerde bestuurlijke keuze van destijds de gemeente Kollumerland c.a. om met oog voor de praktijk en het lokale draagvlak een handhaving van die maximum snelheid verantwoord te vinden. De keuze voor een wegreconstructie in de vorm van een smallere Foarwei zou volgens dat vroegere gemeentebestuur niet tot gevolg hebben dat de maximum snelheid door de gemeente in de toekomst zou worden aangepast. De actieve herinnering aan die eerdere bestuurlijke afwegingen van Kollumerland c.a. als destijds gekozen lokale maatwerkoplossing ontbreekt in dit Ontwerp Gemeentelijk Mobiliteitsplan.	De gemeente richt haar wegnnet in op basis van de principes van Duurzaam Veilig; dit is landelijk vastgesteld beleid. Verlaging van de snelheid op de Foarwei en Triemsterloane is overeenkomstig duurzaam veilig beleid en draagt bij het verminderen van de verkeersrisico's. Sinds de herinrichting van de Foarwei in 2005 is de landelijke aanpak van de verkeersveiligheid veranderd omdat het aantal verkeerslachtoffers niet daalt maar zelf stijgt. De verkeersrisico's worden in de nieuwe aanpak teruggebracht. Fietsers samen met gemotoriseerd (vracht)verkeer op de rijbaan is 1 van de risico's want bij ongevallen kan dit bij kwetsbare verkeersdeelnemers tot (zeer) ernstig letsel leiden. Om deze risico's te beperken kiest de gemeente voor verlaging van de snelheid.	Geen aanpassing van het GMP
I	4	Als de maximum snelheid bij een in 2004 bepaalde wegreconstructie ter discussie komt te staan als voorgesteld in dit ontwerp dan kan dit binnen de kortste keren gaan leiden tot een oproep over een nieuwe herinrichting van de Foarwei richting uw college en gemeenteraad naar een nieuw ontwerp met vrijliggend fietspad. Dat scenario kunt u bij het vaststellen van dit document nog afwenden.	De overwegingen voor een verlaging van de snelheid zijn de fietsers op de rijbaan en de vele oversteek en afslaande bewegingen naar woningen en bedrijven. Bij de uitwerking van de maatregel zal worden uitgezocht hoe dit vormgegeven wordt.	Geen aanpassing van het GMP
I	5	Ook is niet uit te sluiten dat een ingrijpende afwaardering van dergelijke gebiedsontsluitingswegen zonder lokaal draagvlak juist tot meer veiligheidsrisico's kan gaan leiden, omdat een deel van de bevolking zich mogelijk niet die lage maximum snelheid laat opleggen met risicovol inhaalgedrag als mogelijk gevolg.	Als de afwaardering tot ongewenst gedrag leidt dan zal dit met gerichte maatregelen worden aangepakt.	Geen aanpassing van het GMP
I	6	Vanuit de overheid wordt zuinig rijden steeds meer gestimuleerd. De voorgestelde lage maximum snelheid over de lange Foarwei heeft juist minder zuinig rijden als gevolg.	De verschillen in CO2-uitstoot bij 50 of 30 km/uur zijn verwaarloosbaar, is de inschatting van deskundigen. Exacte cijfers hieromtrent zijn er niet door het ontbreken van gericht onderzoek.	Geen aanpassing van het GMP

Van	Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing GMP?
I	7	Uw gemeentebestuur stelt in dit ontwerp mobiliteitsplan dat specifiek voor de omgeving De Westereen, Kollumersweach en Twijzelerheide een uitwerkingsopgave voor de leefbaarheid wordt geformuleerd. Volgens de gemeente betreft dat een apart proces welke vanuit de regionale samenwerking Agenda Netwerk Noordoost wordt opgepakt. Uit die studie moet vervolgens blijken welke maatregelen nodig zijn (maatregel L3). Uit het feit dat hier binnen ontwerp mobiliteitsplan met deze zinnen bij wordt stilgestaan halen wij dat er is blijkbaar nagedacht over een link tussen versterking van de leefbaarheid en mobiliteit in (onze) buurdorpen in dit grensgebied de gemeente Dantumadiel, Noardeast-Fryslân en Achtkarspelen. Bij uw college en gemeenteraad leggen we in dat verband de vraag bij u neer waarom er met een ontwerp mobiliteitsplan met ingrijpende verkeersmaatregelen rond Kollumersweach (zonder lokaal draagvlak) voorruit wordt gelopen op deze beschreven uitwerkingsopgave voor de leefbaarheid?	De studie naar het gebied tussen de N355, N356, N358 en N910 is inmiddels afgerond. Het is 1 de bouwstenen van het gmp en de gekozen snelheidsverlaging op de Foarwei en Triemsterloane in Kollumerzwaag. In het stuk wordt aanbevolen de verblijfskwaliteit in het gebied te verbeteren ten gunste van de fiets en de leefbaarheid. Een afgewogen inrichting van de wegen in het gebied kan hier een belangrijke bijdrage in leveren. In het gmp wordt dus niet vooruitgelopen op de uitkomst van de opgave.	Geen aanpassing van het GMP
I	8	Voor het voorstel om de kaarsrechte Triemsterloane met losliggend fietspad af te waarden van 80 km/uur naar 60 km/uur wordt een parallel met de bochtige Willem Loréweg ten noorden van Kollum getrokken in het ontwerp mobiliteitsplan. Voor dit ingrijpende voorstel ontbreekt eveneens het lokaal draagvlak. De keuze om deze vergelijking te maken met de Willem Loréweg gaat volledig mank. Een opgelegde lagere maximum snelheid op de kaarsrechte Triemsterloane kan tot grotere verschillen in snelheid gaan leiden met meer risico's voor de verkeersveiligheid. Als de Boppewei vanaf de Westereen naar De Sintrale As 80 km/uur kan blijven dan kan uw college en gemeenteraad er toch ook voor kiezen om op de Triemsterloane tot aan de Dôlle de maximum snelheid van 80 km/uur te handhaven? Richting de Trekwei waar de straatnaam De Triemen geldt is 60 km/uur verder wel een prima voorstel wat voor dat stuk wel aansluit bij de praktijk.	De huidige inrichting van de Triemsterloane/De Trieme en met name de wegbreedte is onvoldoende om op een veilige manier een snelheid van 80 km/uur te handhaven. Daarnaast is het op netwerkniveau gezien niet logisch 80 km/uur te handhaven van 80 km/uur want dit wegvak is dan de enige erftoegangsweg in de omgeving zijn waarbij deze hogere snelheid geldt. Daarbij sluit de Triemsterloane aan de noordkant aan op de Trekweg, een erftoegangsweg met 60 km/uur.	Geen aanpassing van het GMP

Van	Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing GMP?
J	1	Algemeen Er staan veel positieve voornemens in dit mobiliteitsprogramma. We kunnen bijna wel spreken van een trendbreuk, koerswijziging naar een beleid waar de mens meer centraal komt te staan. Een ontwikkeling overigens die op het ogenblik meerdere Friese gemeenten doormaakt. Concrete genoemde verbeteringen zijn: • het voornemen om 50 km in de bebouwde kom terug te brengen naar 30, tenzij vrijliggende fietsvoorzieningen; • het voornemen om 80 km buiten de kom wegen terug te brengen naar 60, met een mogelijke enkele uitzondering voor wegen met vrijliggende fietsvoorzieningen; • het voornemen om fietsers in de bebouwde kom voorrang te geven op rotondes; • investeren in zogenaamde F-wegen, ook wel doorfietsroutes genoemd; • enige aandacht voor voetgangers en het ondertekende charter for walking; • de aandacht voor Hoogwaardige OV overstappunten, met ook goede faciliteiten voor fietsparkeren en deelfietsen; • Expliciet STOMP benoemen als standaard ontwikkelmethodiek bij de (her)inrichting / ontwikkeling van wijken / gebieden; Toch willen we als Fietzersbond nog wel een aantal aandachtspunten benoemen, die niet benoemd zijn dan wel onderbelicht.		

Van	Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing GMP?
J	2	Trias Mobilica In het mobiliteitsplan staan veel goede en ambitieuze doelstellingen, juist ook op het gebied van klimaat en uitstoot. 55% minder CO2 uitstoot in 2030 is de internationaal vastgestelde doelstelling mbt mobiliteit. Om dit te realiseren zal echt alles uit de kast moeten worden gehaald. De Trias Mobilica geeft daarin een duidelijke prioriteitsvolgorde aan voor omgang met vervuילend (gemotoriseerd) verkeer: 1. Minder 2. Anders 3. Schoner. Helaas beperkt hier de uitwerking zich vooral tot 3. schoner. Door te elektrificeren denken we de doelstelling te halen. TNO rapport gaf eerder al aan, dat elektrificatie slechts 30% CO2 uitstoot winst oplevert. Nog los van alle nieuwe maatschappelijke nadelen die elektrificatie oplevert, zoals een wereldwijde run op Lithium en andere grondstoffen voor de productie, wellicht een openbare ruimte vol met laadpalen, en auto-obesitas, waarbij goedkopere brandstof zich gaat vertalen naar grotere en veel zwaardere auto's. De echte uitdagingen zijn de stappen 1 en 2 van de Trias Mobilica. 1. Minder verplaatsingen en 2. Op een andere manier. Grofweg van de auto naar de fiets, lopend of met OV. En voor de verdere afstanden in combinatie met elkaar.	In het GMP wordt sterk ingezet op duurzaamheid. Uit evaluatie moet blijken of de maatregelen voldoende effect hebben. Als het nodig is wordt het beleid daarna bijgesteld en kunnen ook eventuele aanvullende maatregelen worden opgenomen.	Het GMP wordt hierop aangepast.
J	3	Erf 15 De snelheidsverlaging van gemotoriseerd verkeer zou een enorme verbetering zijn. Snelheid van het gemotoriseerd verkeer is cruciaal voor de verkeersveiligheid. Zeker in het licht van de toename van het aantal verkeersdoden waarbij vooral ook de automobilist als tegenpartij betrokken is. We hebben ook nog de inrichting mogelijkheid van een gebied als ERF met een maximale snelheid van 15 km. In woonwijken is ook 30 vaak te hard. Landelijk is sprake van een revival van het ERF15 principe als inrichtingsvorm. Ook om wijken weer geschikt te maken voor het spelende kind en het maken van een ommetje.	Het GMP is er op gericht om de verkeersveiligheid verder te vergroten met concrete maatregelen voor de locaties met de hoogste risico's. Daar ligt op dit moment de prioriteit. Het invoeren van 15 km/u in alle woongebieden binnen de gemeente maakt hier geen onderdeel van uit.	Geen aanpassing van het GMP

Van	Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing GMP?
J	4	Terug naar 30 Afwaarderen van de snelheid van 50 naar 30 binnen de kom juichen wij toe. Waarom niet de hele bebouwde kom naar 30 km/h? De maatregel is heel goed voor het beperken van uitstoot, maar ook 1 die het minder aantrekkelijk maakt om met de auto door de bebouwde kom te rijden. Daar waar 50 mogelijk blijft gelden, ook al is dat met vrijliggende fietsvoorzieningen, moet er extra aandacht komen voor snelheidsremming op de gelijkvloerse kruispunten. Een rotonde is daarvoor een goede oplossing.	Bijna alle wegen binnen de bebouwde kom zijn reeds afgewaardeerd en geldt een maximum snelheid van 30 km/u. Voor een aantal wegen ligt er nog een uitwerkingsopgave. Alléén als het veilig kan, wordt een maximum snelheid van 50 km/u gehandhaafd.	Geen aanpassing van het GMP
J	5	Stimuleren Fietsverkeer Het is heel mooi dat het fietsen gestimuleerd gaat worden dmv betere fietsvoorzieningen. Maar om daadwerkelijk een verandering in de modal split te bewerkstelligen is heel veel voor nodig. Wellicht zijn daar ook een aantal zure maatregelen voor nodig. Het meeste effect op het fietsgebruik heeft een sturend parkeerbeleid. De gemeente kiest daar helaas niet voor. Het beperken van de parkeermogelijkheden en het verhogen van parkeertarieven kunnen juist het gebruik van fiets stimuleren. 80% van de verplaatsingen vinden plaats binnen 7,5 km. Een afstand die zeker met de E Bike makkelijk te fietsen valt. Helaas vindt ruim de helft van deze verplaatsingen plaats met de auto. Een auto die in toenemende mate de openbare ruimte is gaan domineren. Passend hierbij is de inrichting van een autoluw centrum in Dokkum. Iedere overheid heeft het over meer fietsen en lopen, maar het is een overheid te prijzen als ze daar concrete meetbare doelstellingen aan koppelen. Bijv. een groei in aandeel fietsen van bijv. 10%.	In het GMP zijn maatregelen opgenomen om het fietsgebruik te stimuleren. Mocht dit op lange termijn onvoldoende blijken kunnen mogelijk aanvullende maatregelen worden overwogen. Vooralsnog is hier niet in voorzien.	Geen aanpassing van het GMP
J	6	In het coalitieakkoord 2022-2026 staat: ' Een autoluwe binnenstad biedt, naast een meer verkeersveilige situatie ook kansen voor een aantrekkelijker Dokkum en voor de horeca'. Dit is niet concreet gemaakt in de mobiliteitsvisie. Het zal onderdeel worden van de nog te verschijnen 'Toekomstvisie Binnenstad'. Deze toekomstvisie zal moeten leiden tot concrete doelen en maatregelen in de tijd.	De gemeente is al enige tijd met de bewoners en ondernemers van de binnenstad in gesprek over de autoluwe binnenstad. Dit proces moet leiden tot een maatregelenpakket waarna tot realisatie kan worden overgegaan.	Geen aanpassing van het GMP

Van	Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing GMP?
J	7	De Reigersbrug Dat we een paar jaar geleden de Reigersbrug zijn kwijtgeraakt als belangrijke fietsverbinding tussen 2 stadsdelen in Dokkum, doet ons Fietzersbond nog steeds pijn. Om onduidelijke redenen moest dat een hooghout voetgangersbrug worden. Terwijl er ruimte genoeg was om er, ook al zou het een hogere worden, fietsbrug van te maken. Juist dit soort doorsteekjes stimuleert het fietsen en biedt jongeren ook de kans om eerder zelfstandig te worden in het verkeer, en vervolgens op de fiets naar school, winkel of de sportvereniging te fietsen.	Doorsteekjes hebben inderdaad een belangrijke functie. De gemeente houdt deze dan ook zoveel mogelijk in stand en creëert nieuwe doorsteekjes waar mogelijk.	Geen aanpassing van het GMP
J	8	Het F-netwerk Dat klinkt goed. Landelijk noemen we het inmiddels doorfietsroutes. Er zijn wel inrichtingscriteria vwb deze fietspaden, zoals breedte, voorrang en verharding. Goed om deze ook te benoemen in het beleidskader. Niet ieder fietspad kan zomaar de titel doorfietsroute krijgen. Wat zou dit betekenen voor bijv. de route Dokkum-Leeuwarden? Dit is een route zonder fietspaden. Ook voor de andere genoemde routes ontbreken concrete maatregelen en een gewenste realisatiedatum.	Dit is onderdeel van een nadere uitwerking waarbij niet alle informatie opgenomen kan worden in het GMP.	Geen aanpassing van het GMP
J	9	Voorrang voor fietsers langs hoofdverkeersroutes Binnen de gemeente zijn er verschillende plaatsen waar een doorgaande fietsroute een ETW kruist en de fietsers voorrang moeten geven aan het verkeer op de ETW. Een voorbeeld hiervan is het fietspad Betterwird langs de provinciale weg N356, ter hoogte van het bedrijf Probo, zie de afbeelding hieronder. Fietspaden langs de rijbaan is ook onderdeel van de weg. Die horen voorrang te hebben op de zijwegen.	Op verschillende locaties in de gemeente heeft de fietser al voorrang gekregen op het autoverkeer. Dit zal de komende jaren vaker worden toegepast. De maatregelen zullen zoveel mogelijk worden gecombineerd met het planmatig wegenonderhoud.	Geen aanpassing van het GMP
J	10	OV en OV hubs Een belangrijk onderdeel van de energietransitie in de verkeerswereld is weggelegd voor het OV. Juist als onderdeel van de ketenmobiliteit heeft OV veel potentie. Vooral de first en last mile moet dan wel goed worden gefaciliteerd. Zoals de beschikbaarheid van deelfietsen, maar ook het goed kunnen stallen van fietsen bij bushaltes. Dat betekent o.a. met goed aangelegde en onderhouden aanrijroutes, overkapping, fietsparkeren en aanbind- mogelijkheden. Niet zoals de bushalte op de Hearewei in Moarre	Binnen de gemeente en ook in regionaal verband zien we ook kansen om de ketenmobiliteit verder te versterken waaronder het creëren van ov-hubs. Dit is in het GMP reeds genoemd. De maatregelen dienen echter nog nader te worden uitgewerkt.	Geen aanpassing van het GMP

Van	Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing GMP?
J	11	De auto is niet perse nodig Er wordt nogal makkelijk en snel gesproken over de noodzaak van het bezitten van een auto op het Friese platteland. De afstanden zijn te ver en de OV mogelijkheden te gering. Maar is dat wel zo. Wanneer we volwaardige OV hubs realiseren op de grotere overstapstations, met daarbij goede fietsenstallingen, deelfietsen, frequent vervoer, goede fietsroutes dan is er veel mogelijk met de combi OV-fiets. Met een Ebike is het toch niet te veel gevraagd om 5 km af te leggen naar een OV halte / station. Met een straal van 5 km om de stations in de grotere kernen, is Fryslân bijna volledig dekkend zoals onderstaande kaart aangeeft.	In het GMP wordt ingezet op het stimuleren van schone en gezonde vervoerswijzen (lopen, fiets en OV). De gemeente heeft geen direct invloed op de keuzes die inwoners maken over de aanschaf en gebruik van de auto.	Geen aanpassing van het GMP
J	12	60 of 80 met vrijliggende fietspaden De afwaardering van 80 naar 60 is een positieve intentie. Wel willen wij hierbij aanmerken, dat de aanleg van vrijliggende fietspaden langs 60 km wegen voor fietsers de voorkeur heeft. 80 km wegen zonder vrijliggende fietsvoorzieningen zijn vanuit fietsveiligheidsperspectief uit den boze en moeten eigenlijk per direct worden afgewaardeerd naar 60. Ook al is dat in eerste instantie met zone borden 60. Voor wegen die wel 80 km zouden moeten blijven en waarvoor vrijliggende fietsvoorzieningen aangelegd zullen worden zoals langs de Nieuweweg tussen Marrum en Wânswert (maatregel F4) en langs de Saatsenwei en Skânswei nabij Eanjum (maatregel F5), moeten ook tot realisatie hiervan eerst worden afgewaardeerd naar 60 km.	In het maatregelenoverzicht van het gmp hebben de door u genoemde wegen een hoge prioriteit. De maatregelen dienen echter nog nader te worden uitgewerkt. Hierbij zullen ook tijdelijke maatregelen worden overwogen.	Geen aanpassing van het GMP

Van	Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing GMP?
J	13	Veilige schoolomgevingen: kinderen vanaf 8 zelfstandig naar school Een negatieve maatschappelijke ontwikkeling is de verkeerssituatie rond basisscholen. In toenemende mate worden kinderen door de ouders met de auto naar school gebracht. Vooral het kind onthoudt je zo een belangrijke fysieke en mentale ontwikkeling. Het ontwikkelt minder fietsvaardigheid en ook inschatting van het verkeer en verkeersonveilige situaties. Daarnaast is het bij elke school elke ochtend voor de school en de omgeving een bron van irritaties. In Gelderland zijn een aantal gemeenten die als doelstelling in het mobiliteitsplan hebben opgenomen, dat kinderen vanaf 8 jaar zelfstandig naar school moeten kunnen fietsen of lopen. Een prachtige doelstelling, die ook in de gemeente Noardeast-Fryslân niet zou misstaan.	Het is wenselijk dat kinderen zo weinig mogelijk met de auto worden gebracht zodat ze hun verkeersvaardigheden kunnen ontwikkelen. De gemeente wil graag samen met de scholen inzetten op een ander gedrag van ouders en leerlingen.	Geen aanpassing van het GMP
J	14	Ontwikkeling grootschalige schoollocatie Dokkum Als maatregel is in het plan opgenomen dat de Parklaan en de Woudweg worden afgewaardeerd naar een maximumsnelheid van 30 km/h. Op dit moment zijn de fietspaden, vooral langs de Woudweg, in zeer slechte staat. Maatregelen die worden genomen om de weg af te waarderen moeten ervoor zorgen dat er voldoende ruimte is voor fietsers om naar de scholen te gaan. Dit houdt in dat de fietspaden breder gemaakt zouden moeten worden en van materiaal dat niet snel verzakt of de gemeente knapt de paden bij verzakking sneller op. Het is voor ons fietsers wrang te constateren dat het onderhoud van fietspaden ver achterblijft bij die van de rijbaan voor het autoverkeer. En dat terwijl fietsers slechts op 2 wielen rusten zonder enige vering.	De rijbaan en fietspaden van de Woudweg zijn toe aan onderhoud. De gemeente treft op dit moment voorbereidingen voor een herinrichting waarbij 30 km/uur het uitgangspunt is.	Geen aanpassing van het GMP

Van	Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing GMP?
J	15	Obstakels en fietspaaltjes In het mobiliteitsplan wordt gesproken over het verwijderen van obstakels met name om eenzijdige fietsongevallen te voorkomen. Hier zou je fietsers erg mee helpen. Niet gesproken wordt er expliciet over de fietspaaltjes. Een middel erger dan de kwaal. In maart 2024 stond in bijlage C van de kamerbrief verkeersveiligheid dat het verwijderen van fietspaaltjes verreweg de meest kosteneffectieve verkeersveiligheidsmaatregel is. Is relatief goedkoop en levert heel veel verkeersveiligheid winst op. Elke geïnvesteerde euro levert € 95,-- aan veiligheid op. Een voorbeeld van totale onnodige fietspaaltjes zijn te vinden langs het fietspad van de Dokkumer Ee zoals onderstaande bij Tergracht.	De gemeente heeft de afgelopen jaren al vele fietspalen weggehaald. Als een fietspaal nodig is, wordt deze conform de richtlijnen gerealiseerd.	Geen aanpassing van het GMP
J	16	Landbouwverkeer en fietsers Terecht wordt in het beleidskader gewezen op het gevaar van landbouwverkeer i.c.m. fietsers. Door de alsmaar groter wordende trekkers is het delen van de weg met fietsers eigenlijk niet mogelijk. • Het lijkt ons wenselijk dat beide modaliteiten zo veel mogelijk worden gescheiden. • Graag zien wij ook grote terughoudendheid met het verlenen van ontheffingen aan LVT, zodat ze zelfs 3,5 meter breed mogen zijn. In ieder geval moeten deze ontheffingen niet gelden voor de bebouwde kom. • Daar waar landbouwverkeer zich mengt met fietsverkeer, dan graag de snelheid terugbrengen naar 25 km/hr zoals dat ook gold voor de snelheidsverhoging naar 40 km/hr	Noardeast-Fryslân is een uitgestrekte agrarische plattelandsgemeente met vele kilometers plattelandswegen. Bij veel gebruikte fietsroutes is vaak al een vrijliggend fietspad aangelegd. Het volledig scheiden van fietsers en landbouwverkeer, het aanscherpen van de vergunningscriteria en en het verlagen van de snelheid vindt de gemeente onrealistisch en niet handhaafbaar.	Geen aanpassing van het GMP

Van	Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing GMP?
J	17	Ontsluiting van de wijken aan de westkant van Dokkum De Rondweg West is de drukste weg in beheer van de gemeente. Er zullen de komende jaren meer woningen aan de westzijde van Dokkum gebouwd worden (Trije Terpen, Prins terrein, Oer de Feart en het Mollema complex. De gemeente zet al lang in op de aanleg van een nieuwe rondweg, niemand weet hoe lang het nog duurt voordat deze weg klaar is. Daarnaast is het gezien de duurzaamheidsdoelstellingen niet goed om extra wegen aan te leggen. Een nieuwe weg leidt namelijk tot extra motorvoertuigbewegingen. Daarom zouden wij als Fietzersbond graag zien dat de gemeente een plan opstelt voor de inrichting van de Rondweg West. Onderdeel hiervan is dat de fietsers voorrang moeten krijgen op de rotondes. Hierin kunnen ook de mogelijkheden van een fietsbrug worden onderzocht om de kinderen uit de wijken De Trije Terpen en de Woudhorne veilig de weg over te kunnen laten steken naar de (nieuwe) scholen.	Voorrang van fietsers op rotonde is reeds als uitwerkingsmaatregelen opgenomen in het gmp. Een nieuwe westelijke rondweg wordt in het omgevingsprogramma Regiostad Dokkum opnieuw tegen het licht gehouden. De onderbouwing van de rondweg zal in dit programma worden gelegd.	Geen aanpassing van het GMP
J	18	De voetganger In de inleiding hebben we reeds aangegeven dat we blij zijn dat ook de voetganger/wandelaar aandacht krijgt in deze mobiliteitsvisie. Het nut en belang hiervan kan niet worden onderschat. Eigenlijk is iedereen een voetganger, ook als is het om naar en van de auto te lopen. Ook de inventarisatie van knelpunten is hoopgevend. Wel denken we dat dit gezien de bestaande achterstand in onderhoud en voorzieningen met prioriteit zou moeten worden opgepakt in het uitvoeringsprogramma. Want juist voor de voetganger moet er heel veel gebeuren. Van het auto en obstakelvrij maken van de stoep, tot beter onderhoud, het plaatsen van op- en afritjes bij oversteek en entree van de stoep, tot het beter oversteekbaar maken van wegen. Wandelnet heeft in het project voetlicht een analyse gemaakt van het lopen in NoardEast-Fryslân met ook een aantal knelpunten op kaart en foto. De ondertekening van het Charter for Walking brengt ook verplichtingen met zich mee. Een Stoepenplan lijkt ons een goede start van een uitvoeringsprogramma.	De gemeente gaat de huidige situatie van de openbare ruimte inventariseren en verbeteren als het gaat om toegankelijkheid. In het kader van de Inclusie agenda wordt een schouw uitgevoerd van de openbare ruimte in Dokkum en andere grote kernen: Kollum, Hallum, Ferwert en Marrum.	Geen aanpassing van het GMP

Van	Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing GMP?
J	19	Water barrière voor het lopen in Dokkum Dat het water een barrière is voor het lopen in Dokkum blijkt uit onderstaande kaart. Hierbij is 500 meter lopen vanuit het centrum afgezet tegen de hemelsbrede afstand. Nergens is het verschil zo groot als in Dokkum blijkt uit het onderzoek dat voetlicht uit heeft laten door de RUG Geodienst in Groningen. Een fiets- en met name wandelbrug(gen) over het water zou de barrière werking kunnen beperken en is ook dienstbaar aan het maken van een ommetje door de stad.	De gemeente hecht aan het historische karakter van de binnenstad en de bolwerken. De aanleg van nieuwe bruggen tast het historische karakter aan en dit vindt de gemeente niet passend.	Geen aanpassing van het GMP
J	20	De wandelaar Ook de wandelaar komt er vooralsnog bekaaid af in de gemeente Noardeast-Fryslân. Wandelen heeft zich de laatste jaren ontwikkeld tot actieve hobby nr. 1 in NL. De voorzieningen zijn hier nog niet op afgestemd. Heel veel wandelen ook langs het wandelknooppuntennetwerk is noodgedwongen op de openbare weg, die altijd gedeeld moet worden met fietsers en vaak ook met autoverkeer. Over het wandelknooppuntennetwerk in NoardEast-Fryslân heeft voetlicht deze analyse gemaakt. Dat er per streekmerk twee belevingsroutes worden ontwikkeld (één voor fietsers en één voor wandelaars) is een goed beleidsvoornemen.	De gemeente kiest ervoor 2 belevingsroutes (route rond een intrigerend verhaal, geworteld in de regio) te ontwikkelen in plaats van verdere verfijning van het wandelnetwerk. Met de verlaging van de rijsnelheid binnen en buiten de bebouwde kom verbeteren we de verblijfskwaliteit wat de wandelaar ten goede komt.	Geen aanpassing van het GMP

Van	Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing GMP?
J	21	Handhaving essentieel Met name de verkeersveiligheid, maar ook de leefbaarheid in de gemeente is gebaat bij een goede handhaving. In het concept mobiliteitsprogramma wordt bij veel maatregelen aangegeven dat er wordt ingezet op gedragsbeïnvloeding en handhaving. Uit de praktijk moeten wij constateren, dat de verkeershandhaving erg beperkt is. Graag zien wij meer concrete maatregelen om dit te intensiveren. Onze suggesties in deze zijn: • gebruik meer geautomatiseerde systemen om snelheid te controleren. Zoals (mobiele) flitspalen en trajectcontroles. Volg hierbij het initiatief van de 4 grote steden om eigen flitspalen te plaatsen en verkeerscontroles door BOA's uit te laten voeren. Belangrijk bijkomstig voordeel is, dat de inkomsten dan ook de gemeente zelf ten goede komen, waarmee weer allerlei infrastructurele gewenste projecten mee uitgevoerd kunnen worden. • Specifiek willen we ook meer aandacht voor fout geparkeerde auto's. In toenemende mate constateren we dat de stoep steeds meer het domein wordt voor auto parkeren. Iets wat wettelijk niet mag en niet past in het nieuwe mobiliteitsbeleid. • Ook zien we graag dat er meer gecontroleerd wordt op de breedte van het landbouwverkeer en of wanneer breder dan 3 meter ze daar wel een ontheffing voor hebben gekregen. Een controle die met de komst van de verplichte kentekening goed mogelijk is.	Handhaving is reeds als belangrijk onderdeel opgenomen. De gemeente maakt 3 maal per jaar een overzicht van wegvakken met een hoog verkeersrisico en bespreekt deze met de politie. De politie bepaalt vervolgens op welke wegen verkeershandhaving plaatsvindt. In het maatregelenoverzicht van het gmp is een pilot opgenomen met als inzet om positief gedrag te belonen.	Geen aanpassing van het GMP
J	22	Over de planning en het budget Mooi dat er een hele lijst met maatregelen is opgenomen. Kan ook worden aangegeven wat de planning is van de maatregelen en of er budget voor is. Plannen zijn natuurlijk mooi, maar het moet wel tot uitvoering komen. Wellicht kan het relatief weinig budget al grote aanpassingen plaatsvinden. Als voorbeeld heeft de gemeente Leeuwarden destijds alle rotondes in de bebouwde kom in 1 weekend omgebouwd tot fietsers in de voorrang rotondes.	Voor de periode 2024 - 2025 heeft de gemeente budget beschikbaar voor de uitvoering van maatregelen uit het gmp. Op dit moment is nog geen besluit genomen welke maatregelen worden uitgevoerd. Voor de periode 2026 - 2027 is budget aangevraagd. Bij de begrotingsbehandeling in november wordt duidelijk of dit budget beschikbaar wordt gesteld.	Geen aanpassing van het GMP
K	1	In het ontwerp gmp wordt plotseling gesproken over de aanleg van een nieuw fietspad langs de Saatsenwei tussen De Skâns bij Eanjum en Engwierum. Een onderzoek naar nut en noodzaak van een miljoeneneninvestering van de gemeente voor dit idee van een nieuw losliggend fietspad naast de bestaande Saatsenwei ontbreekt echter in dit rapport.	Op de route Saatsenwei-Skânswei is het wenselijk om de maximum snelheid van 80 km/h te handhaven voor het autoverkeer. Om dat mogelijk te maken is het noodzakelijk om vrijliggende fietsvoorzieningen te realiseren, maatregel F5. Bij de uitwerking van de nieuwe fietsvoorzieningen wordt gekeken of zoveel mogelijk gebruik kan worden gemaakt van bestaande infrastructuur. De route via Ezumakeeg komt dan zeker in beeld.	Geen aanpassing van het GMP

Van	Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing GMP?
K		Bestaande populaire fietsroute van Iezumasyl via Ezumakeeg richting Dokkumer Nije Silen Er bestaat al een recreatieve fietsroute vanaf Iezumasyl over de oude zeedijk via de brede weg door het natuurgebied Ezumakeeg en Nijlan (onder Engwierum) naar Dokkumer Nije Silen. Over de Saatsenwei rijden relatief weinig fietsers. In plaats van een kostbare miljoeneninvestering in een nieuw niet noodzakelijk fietspad kunt u er toch veel beter voor kiezen om deze mooie bestaande fietsroute op te waarderen? Zo kunt u bijvoorbeeld het stukje fietsverbinding tussen de brede asfaltweg in het natuurgebied Ezumakeeg en de openbare weg van Nijlan op die plek wat verbreden. Daarmee wordt die nu al populaire bestaande fietsroute een stuk aantrekkelijker en zullen minder mensen over de Saatsenwei gaan fietsen.		
K		Bewuste keus voor een kostbare investering door de gemeente? In het rapport wordt de stelling betrokken dat voor de Saatsenwei voor het behoud van de maximum snelheid van 80 km/uur moet worden gekozen. Daarbij is onvoldoende gekeken naar de lokale situatie en de bestaande alternatieve route voor fietsers. De aanwezigheid van een beperkt aantal fietsers op de Saatsenwei maakt het voor u toch onmogelijk een doordachte bestuurlijke keuze te maken voor de aanleg van een nieuw losliggend fietspad? Bij dit ontwerpplan missen wij een financieringsparagraaf. Hoe gaat u dit allemaal bekostigen? Of wilt u de lokale belastingen misschien gaan verhogen om z'n kostbare investering uit te gaan betalen? Wij hebben trouwens geen idee waar het idee van een nieuw losliggend fietspad hier plotseling vandaan komt. Als er een inwoner een enquête invult met dit wensbeeld wordt dit dan meteen zonder onderzoek naar haalbaarheid en nut en noodzaak meteen in zo'n rapport overgenomen? Of is dit misschien vooral ook een idee van het bureau welke dit rapport voor uw gemeente heeft geschreven? De veiligheidsrisico's van de gastransportleiding parallel aan de Saatsenwei zijn in dit mobiliteitsplan bij dit idee van een los liggend fietspad ook nog niet meegenomen.		

Van	Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing GMP?
K		Onrealistisch plan uit het mobiliteitsplan halen en kiezen voor goedkopere alternatieven Kortom wij vinden dat u het idee van een losliggend fietspad langs de Saatsenwei als onrealistisch bij de vaststelling van dit mobiliteitsplan zou moeten willen schrappen. Daarbij kunt u de koers verleggen en in gaan zetten op het veel goedkopere alternatief van het opwaarderen van de bestaande fietsroute via Iezumasyl via Ezumakeeg richting Dokkumer Nije Sylen. Van Eanjum kunnen fietsers daarnaast ook nog gebruik maken van een 60 km/uur route door De Kolken via de Hjellingswei, Kriensenswei, Fjellingsreed via Engwierum richting Dokkumer Nije Silen.		
L		Met belangstelling hebben wij kennis genomen van het mobiliteitsplan van uw gemeente. In grote lijnen onderschrijven wij de beschrijving van de huidige situatie, de ontwikkelingen die op ons afkomen, uw visie en maatregelen. Wel hebben wij de volgende opmerkingen:		
L	1	Rondom Burdaard hebben zich de afgelopen jaren meerdere ongevallen op verschillende locaties voorgedaan, waarvan enkele met dodelijke afloop. Inmiddels is 1 van de locaties (kruising Kolkhuizerweg-Dokkumerstraatweg) zodanig aangepast, dat dit een veiliger verkeerssituatie geeft. Wij vragen wel uw aandacht voor de verlichtingsituatie op de ovonde met name voor de overstekende fietsers. Ook een hek op de Dokkumerstraatweg (na de ovonde richting Dokkum) die het einde van het fietspad markeert achten wij van belang. (aan de dorpskant staat wel een hek, dat het einde fietspad markeert)	Deze punten zijn bekend bij de gemeentelijk projectleider van de ovonde en worden via het project afgehandeld.	Geen aanpassing van het GMP

Van	Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing GMP?
L	2	Zorgpunt blijft voor ons de kruising Wanswerterdyk – Iedyk. Elk jaar vinden hier meerdere ongevallen plaats, vorig jaar zelfs met dodelijk afloop. Hoewel wij hebben vernomen dat dit kruispunt in het kader van de EE-vallei ook aangepakt wordt, zouden wij hier tijdelijke maatregelen willen zien om de verkeersveiligheid te vergroten. Een ander zorgpunt is de verkeerssituatie vanaf de nieuwe ovonde richting het industrieterrein aan It Spyk en verder. Dit blijft volgens het mobiliteitsplan een 80 km weg, maar aan weerszijden bevinden zich ontsluitingswegen naar de camping/jachthaven en het industrieterrein. Ook hier hebben zich al ongevallen voorgedaan. Tot nu toe gelukkig alleen met blikshade. Verkeersremmende maatregelen, invoeg- of uitvoeg stroken, bebording of snelheidsbeperking zijn hier op zijn plaats.	Vooruitlopend op de aanleg van de rondweg Wânsert zal worden onderzocht of (tijdelijke) maatregelen nodig zijn op de route Burdaard - Marrum. Het kruispunt Wânsertedyk - Iedyk en de verkeerssituatie bij It Spyk maken hier deel van uit. Deze studie zal worden uitgevoerd tijdens maatregel V1.	Het GMP wordt hierop aangepast.
L	3	In Burdaard leidt de combinatie van industrieterrein (met brede wegen voor vrachtverkeer) en woongebied aan de Jislumerdyk tot verkeersonveilige situaties met name door automobilisten die de brede weg als een racebaan zien. Verkeersdrempels bij de ingang van het dorp via deze weg of andere snelheidsbeperkende maatregelen kunnen hier tot betere veiligheid leiden.	De gemeente overweegt de aanleg van dergelijke maatregelen bij het planmatig onderhoud aan deze weg. Op dit moment is nog niet bekend wanneer dit wegvak aan onderhoud toe is.	Geen aanpassing van het GMP
L	4	De provincie wil de Lauwersseewei afwaarderen tot 80 km-weg en zo ook open stellen voor landbouwverkeer. Dit kan leiden tot meer sluipverkeer over de Burdaarderstraatweg: een route die ook door veel fietsverkeer wordt gebruikt. Dit is wat ons betreft een ongewenste situatie.	Uit de analyse van de provincie blijkt voorsnog niet dat de afwaardering tot meer sluipverkeer leidt. De provincie en de gemeente blijven de verkeerssituatie met verkeersmetingen monitoren.	Geen aanpassing van het GMP
L	5	De gemeente heeft een grote opgave wat betreft de vrijliggende fietspaden langs 80 km wegen. We stellen voor dat u prioriteit geeft aan de fietspaden die veel door scholieren worden gebruikt o.a uit Jislum/ Flieterpen. Daarbij tevens aandacht voor de wegverlichting bij kruisingen e.d.	De meeste wegen buiten de bebouwde kom worden afgewaardeerd naar 60 km/uur. Bij wegen waar 80 km/uur de maximum snelheid blijft, wordt een vrijliggende fietspad of fietsroute gerealiseerd. Op kruispunten past de gemeente alleen oriëntatieverlichting toe.	Geen aanpassing van het GMP
L	6	Wat de recreatieve fietspaden betreft zien wij dat deze steeds vaker ook door racefietsers/ elektrische fietsen worden gebruikt. Het snelheidsverschil met de "gewone" fietser is groot en dat levert in combinatie met smalle fietspaden gevaarlijke situaties op. Als voorbeeld denken wij hier aan fietspad van Burdaard naar Dokkum langs de Dokkumer Ee. Het fietspad is smal en is hier en daar ook aan onderhoud toe. Verbreding is naar onze mening wenselijk.	Er is budget gereserveerd voor de verbreding van dit fietspad naar 2,3 m. De voorbereidingen zijn gaande en de gemeente is in overleg met It Wetterskip. De gemeente hoopt volgend jaar met de uitvoering te kunnen starten.	Geen aanpassing van het GMP

Van	Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing GMP?
L	7	Helaas besteedt het mobiliteitsplan weinig aandacht aan wandelroutes. Wij zien een toenemende behoefte aan wandelroutes in en rondom Burdaard en omstreken. Vaak zijn 80 km wegen onderdeel van de wandelroute. Waar mogelijk zouden wij graag nieuwe of bestaande fietsroutes gecombineerd willen zien met wandelroutes. Als voorbeeld denken wij aan route vanuit Burdaard langs de Wanswerterdyk, Iedyk en via het fietspad langs de Dokkumer Ee weer terug naar het dorp	Bijna alle wegen in het buitengebied worden afgewaardeerd naar 60 km/uur waaronder de Iedyk en de Wânswerterdyk. Door de aanleg van de rondweg zal er naar verwachting minder verkeer over dit wegvak rijden. Door deze maatregelen wordt de verblijfskwaliteit verbeterd en zal de wandelroute aantrekkelijker worden.	Geen aanpassing van het GMP
M	1	Op 25 maart 2024 is voor ons bekend geworden dat er voorstellen liggen voor een maximale snelheid van 30 km op de Foarwei in Kollumersweach. Middels deze zienswijze willen wij uw dringend vragen nog eens goed naar deze plannen te kijken. In 2023 is de Foarwei wegens aanpassingen aan het wegdek een paar weken afgesloten geweest. Daar zijn verschillende verbeteringen aangebracht, fijn! Echter is het buitengebied op en om Kollumersweach die weken zwaar belast geweest. De wegen zijn gebruikt als racebanen, en de berm en de bermen zijn eruit gereden en verzakt. Hierdoor is het buitengebied onveilig geworden om te wandelen en fietsen met kinderen wordt helemaal een uitdaging.	De gemeente wil niet dat door het verlagen van de snelheid op de Foarwei verkeer zich gaat afwikkelen via andere routes. Als de afwaardering tot ongewenst gedrag leidt dan zal dit met gerichte maatregelen worden aangepakt. Handhaving lijkt een oplossing maar de beschikbare capaciteit van de politie in onze regio is onvoldoende. Voor de plaatsing van flitspalen is het Openbaar Ministerie verantwoordelijk. De OM toetst aanvragen aan vastgestelde criteria voor onder andere verkeersintensiteit, veiligheid en de inrichting van de weg. De Foarwei te Kollumerzwaag voldoet niet aan deze criteria.	Geen aanpassing van het GMP
M		Wij maken ons dan ook ernstige zorgen wat dit gaat betekenen voor het gebied en dan met name: de Dolle, Eastbroeksterwei en de Jan Aukeswei als de Foarwei een 30 km zone zal worden. Sluipverkeer zal op de loer liggen om de 30 km zone te ontlopen.		
M		Daarom denken wij dat er onvoldoende is gekeken wat voor effect het zla hebben ale een weg afgewaardeerd wordt en hierbij is landbouwkundig gebruikt na ons idee ook niet in mee genomen. Wij denken dan ook dat je goed in kaart zal moeten brengen wat voor effect een aanpassing zal hebben. Hier aan de Dolle, Eastbroeksterwei en de Jan Aukeswei wordt ook veel gewandeld en gefiets om even van de natuur te genieten, maar dat is nu al lastig door de hoeveelheid auto's en door de foarwei 30km te maken denk ik dat die aantal zal toenemen. Ook de natuur zoals oversteken van wild (weidevogels en eenden) zullen het lastiger krijgen natuurlijk.		

Van	Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing GMP?
M		Wij snappen dat de Foarwei in kollumerzwaag beter kan kwa veiligheid, maar zijn ook van mening dat de maximale snelheid van 30km niet de oplossing is. Wij weten dat daar ook hard wordt gereden, dus zou handhaving op snelheid denk ik logische eerst stap zijn. We hebben tegenwoordig van die mobiele flitspalen die er dan 3 maand staan, probeer dit eerst. Dan kan je na mijn mening ook echt zien hoe het met 50km per uur is. Je zou ook alleen gedeelte dan bij de trei doarpen 30km kunnen maken omdat daar ook al redelijke verkeers afremmende maatregelen aanwezig zijn.		
M		Ook wordt er gezegd in de mobiliteitsplan dat er geen mogelijkheid is tot fietspad, ook daar is de mening anders over. Dit omdat voordat het zo was de weg breder was met weerzeides een fietspad, wel vast aan elkaar. Dan zou je kunnen zeggen dat het nu wel mogelijk moet zijn om een los fiets pad te maken		
M		Al met al denk dat er nog heel wat mogelijk is, maar zo maar naar 30km afwarderen lijkt mij voor de buitengebieden om kollumerzwaag een ramp en dan zal je een probleem verplaatsen en dat lijkt mij ook geen oplossing.		
M		Heb nu wat toegespits op kollumerzwaag, maar voor het hele mobiliteits plan heb ik gevoel dat de focus op bepaalde wegen liggen en daar dan een voorstel tot aanpassing is, maar dat er nog niet verder is gekeken wat voor effect dit zal hebben om het gebied er om heen. Ook rekening houden in buiten gebieden met landbouw hebben wij onze vraagtekens bij.		

Van	Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing GMP?
N	1	Wij willen graag onze bezorgdheid uiten over het nieuwe mobiliteitsplan van de gemeente, waarin wordt voorgesteld om de maximumsnelheden op de wegen te verlagen van 80 km/u naar 60 km/u en van 50 km/h naar 30 km/u. Wij begrijpen en waarderen de intentie van de gemeente om de veiligheid op de wegen te verbeteren. Na grondige overweging en discussie binnen ons team zijn wij echter van mening dat deze maatregelen niet bijdragen aan een verhoogde verkeersveiligheid, maar wel de mobiliteit binnen de gemeente verslechteren. Nadelen van het ter tafel liggende voorstel voor verlaging van de toegestane snelheid zijn: - ook met de verlaagde snelheid moet je nog steeds de onveilige bermen in bij het passeren van vrachtwagens en tractoren; dit probleem wordt met dit voorstel niet aangepakt, noch opgelost. - de politie heeft te weinig capaciteit voor snelheidscontroles en er zijn ook geen plannen voor trajectcontrole en flitspalen. Dit houdt in dat men in uw voorstel de lage snelheid verwacht, maar mensen nog steeds ongestraft (veel) te snel kunnen rijden. Dit laatste wordt in de zomer nog in de hand gewerkt doordat mensen te laat komen voor afspraken door het onverwacht moeten wachten voor open bruggen. - veel wegen hebben niet alleen een functie voor bestemmingsverkeer, maar ook voor doorstromend verkeer. Met name dit laatste verkeer wordt met dit voorstel gehinderd, wat zal leiden tot schade voor de plaatselijke economie. Het isoleert onze gemeente in plaats van deze goed bereikbaar te maken.	Snelheid speelt een grote rol in het ontstaan en bij de ernst van verkeersongevallen. Om het risico op ernstige ongevallen te voorkomen verlaagt de gemeente de snelheid op veel wegen naar 60 km/uur en past de inrichting aan. Verlaging van de snelheid is vooral op plattelandswegen met veel verschillende weggebruikers, zoals vrachtverkeer, trekkers, wandelaar en fietsers van alle leeftijden, van groot belang. Doorgaand verkeer dient zoveel mogelijk via 80 km wegen te rijden maar als men door het gebied wil rijden kan dat met aangepaste snelheid. Verkeer dat in een bepaald gebied moet zijn, kan altijd de bestemming bereiken maar met een lagere snelheid. Een langere reistijd, hooguit een paar minuten, vindt de gemeente met het oog op de veiligheid van alle weggebruikers acceptabel.	Geen aanpassing van het GMP

Van	Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing GMP?
N	2	Slecht onderhouden bermen vormen een significant gevaar voor alle weggebruikers. Onze inwoners en ook wij zelf hebben de gemeente daar meerdere keren op gewezen en zelfs bij voorbaat aansprakelijk voor gesteld. Wij zijn derhalve van mening dat het aanpakken van de slechte bermen, c.q. het structureel verbreden van 80 km/h wegen een effectievere maatregel zou zijn. Dat zou zowel het probleem van onveilige bermen oplossen alsmede de bereikbaarheid en doorstroming van onze gemeente vergroten. We zijn ons ervan bewust dat hier een ander prijskaartje aan hangt. Van een eenmalige investering zouden we echter vele jaren plezier hebben; deze investering zou ook de jaarlijks terugkerende reparatiekosten voor de bermen drukken. Wellicht is er voor de ontsluiting van het platteland subsidie van de rijksoverheid dan wel de Europese Unie beschikbaar. Daarnaast willen we wijzen op de steeds grotere landbouwvoertuigen en vrachtwagens die een prominenter rol spelen in de verkeersveiligheid op onze wegen. Deze voertuigen zorgen voor meer onveilige situaties dan reguliere auto's, vanwege hun omvang en lagere snelheid. Wij achten het van belang dat de wegen worden aangepast aan de eisen die het moderne verkeer daar aan stelt. Het mobiliteitsplan zou ons inziens effectiever zijn als het ook maatregelen omvat voor de veilige integratie van de vele omvangrijke voertuigen binnen onze gemeente.	Het structureel verbreden van wegen is financieel niet haalbaar en met het oog op de beschikbare bermen en de aanwezige kabels en leidingen meestal niet mogelijk. Bermen worden zoveel mogelijk hersteld door de buitendienst of versterkt met graskeien bij projecten en het planmatig wegenonderhoud. De gemeente is zich bewust van de effecten van het relatief grote landbouwverkeer op de verkeersveiligheid. In Noardeast-Fryslân rijdt relatief veel landbouwverkeer. Grote en snelle landbouwvoertuigen in combinatie met smalle wegen en ander verkeer kan zorgen voor verkeersonveilige situaties. Verlaging van de snelheid naar 60 km/uur draagt bij aan het beperken van de verkeersrisico's bij grote voertuigen op smalle landbouwwegen.	Geen aanpassing van het GMP
N		Wij verzoeken u vriendelijk om de voorgestelde snelheidsverlagingen te heroverwegen en alternatieve maatregelen voor te stellen die daadwerkelijk bijdragen aan de verkeersveiligheid zonder daarbij het reguliere verkeer te beperken.		
O	1	de volgende zienswijze zou ik graag naar voren willen brengen: Ik heb het gemeentelijk mob. programma doorgelezen maar ik zie nergens de aanpak van De Trieme richting de Bûnte Hûn. De Triemsterloane wordt wel afgewaardeerd naar 60km maar is het verlengde daar ook onderdeel van? Verder de kruising Hústernoard, geen enkele opmerking terwijl dit inmiddels wel een van de meest gevaarlijke kruisingen in de gemeente en ook daarbuiten is. De Trekwei is van de provincie maar de kruising is gezamenlijk. De kruising Simmerwei E Meinertswei ontbreekt terwijl dit al jaren genoemd is als gevaarlijk punt mede door de overstekende kinderen voor de basisschool.	De Trieme wordt net als de Triemsterloane afgewaardeerd naar 60 km/uur. Datzelfde geldt voor de Eelke Meintertswei tussen de Simmerwei en het dorp Westergeest. Op het kruispunt Simmerwei - Eelke Meinertswei is recent bebording geplaatst om de voorrangsituatie voor fietsers te benadrukken. Infrastructurele maatregelen overweegt de gemeente als dit kruispunt aan planmatig wegenonderhoud toe is. Voor het kruispunt Hústernoard geldt dat de provincie Fryslân als wegbeheerder hiervoor verantwoordelijk is. Zij zijn op de hoogte van de verkeerssituatie.	Geen aanpassing van het GMP