

Herinrichting N354

Traject Blauwe Tent – Easterwierrum - Dearsum



01-04-2016

Inhoudsopgave

2

1. Inleiding	3
2. Het proces	4
3. Kader en speelveld	6
4. Werkwijze en werkstappen	7
5. Probleemanalyse	10
6. Oorzaken, gevolgen en oplossingsrichtingen?	31
7. Visie aanpak N354	33
8. Van visie naar oplossingsrichtingen	37
9. Van varianten naar concept schetsen	61
10. Maatregelenplan	82
11. Conclusies	95



1. Inleiding

Aanleiding

De N354 tussen Sneek en de A32 is een belangrijke provinciale weg. In het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan (PVVP) heeft de weg een hoge functie als regionale stroomweg. In het PVVP staat dat de huidige inrichting van de weg niet voldoet. De combinatie van druk doorgaand verkeer en lokaal bestemmingsverkeer, fietsverkeer en landbouwverkeer zorgt voor knelpunten op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Door de bevolking van Raerd en Tsienzerbuorren is hier vaak aandacht voor gevraagd. Het is de verwachting dat door de realisatie van de Haak om Leeuwarden de problematiek toeneemt door groei van de verkeersintensiteit.

De provincie wil de weg aanpakken zodat de verkeersveiligheid verbetert. De opgave daarbij is, te zorgen voor een goede doorstroming van het verkeer en voor een veilig ingerichte weg met aandacht voor leefbaarheid. De wegvakken Sneek-Scharnegoutum en Scharnegoutum-Dearsum zijn in de afgelopen jaren al aangepakt. Nu is het de beurt aan het wegvak Tsienzerbuorren – afslag Easterwierrum.

Kader

Het beleidsmatige kader voor de aanpak van het wegvak is vastgelegd in het PVVP. Er ligt een relatie met de programmalijnen Fietsoversteken, Landbouwverkeer en Verkeersveiligheid.

Doel

Het doel van de aanpak van de N354 Tsienzerbuorren – afslag Easterwierrum is het verbeteren van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Samen met de bevolking worden de mogelijkheden daarvoor in beeld gebracht. Er worden oplossingsrichtingen onderzocht. De oplossingsrichtingen die op draagvlak kunnen rekenen worden schetsmatig in beeld gebracht. Het project moet leiden tot een bij de bevolking gedragen maatregelenplan met schetsontwerp voor de herinrichting van de N354 Blauwe Tent – Easterwierrum – Dearsum.

Indeling rapportage

Hoofdstuk 2: Het proces

Hoofdstuk 3: Kader en speelveld

Hoofdstuk 4: Werkwijze en werkstappen

Hoofdstuk 5: Probleemanalyse

Hoofdstuk 6: Oorzaken, gevolgen en oplossingsrichtingen?

Hoofdstuk 7: Visie aanpak N354

Hoofdstuk 8: Van visie naar oplossingsrichtingen

Hoofdstuk 9: Van varianten naar concept schetsen

Hoofdstuk 10: Maatregelenplan

Hoofdstuk 11. Conclusies

2. Het proces



4

Projectgroep

Bij de start van het project is een projectgroep samengesteld. In het dorpshuis Raerd is op 5 november 2014 een bijeenkomst gehouden, waarbij uitleg werd gegeven over het project en waar belangstellenden zich konden aanmelden om zitting te nemen in de projectgroep. Uit de grote belangstelling bleek de betrokkenheid van de omgeving bij het project. In overleg met de aanwezigen zijn tijdens de avond de leden van de projectgroep geselecteerd. Veel dank gaat uit naar de projectgroepleden voor hun inzet. Zij hebben veel tijd en energie in de projectgroepoverleggen en de communicatie met de omgeving gestoken. Gezamenlijk is op een constructieve wijze gewerkt aan het opstellen van een gedragen plan voor de herinrichting van de N354.



Projectgroepoverleggen

Onderstaand de overleggen die met de projectgroep gevoerd zijn en de onderwerpen die daarin achtereenvolgens behandeld zijn.

1. 2 december 2014: eerste projectgroepoverleg
 - Kennismaking
 - Kader en speelveld
 - Probleeminventarisatie
 - Werksessie: knelpunten in kaart brengen met prioriteiten
2. 3 februari 2015: tweede projectgroepoverleg
 - vaststellen knelpuntenoverzicht met prioriteitstelling
 - inzoomen op oorzaken
 - bepalen doelstellingen verbeterpunten
 - Werksessie: visie voor de aanpak - hoofdlijnen
3. 31 maart 2015: derde projectgroepoverleg
 - Uitwerking visie
 - Mogelijke oplossingsrichtingen
 - Bespreken varianten
4. 3 juni 2015: vierde projectgroepoverleg
 - Oplossingsrichtingen en varianten
 - Bespreken concept schetsen
 - inventariseren opmerkingen / gewenste bijstellingen
 - Bij varianten: keuzes voor uitwerking tot schetsontwerp
5. 2 september 2015: vijfde projectgroepoverleg
 - Bespreken definitieve visiekaart en eindschetsen
 - Bespreken materiaal voor de inloopavond

2. Het proces

Begeleiding project door Grontmij

Grontmij heeft gezorgd voor de uitvoering van de inhoudelijke werkzaamheden zoals opgenomen in het stappenplan (zie hoofdstuk 4 en 5), voor de begeleiding van het planproces en voor het opstellen van het maatregelenplan met schetsontwerp.

Uitgevoerde processtappen

- Periodiek overleg met provincie
- Bijeenkomst samenstellen klankbordgroep
- 5 x overleg met klankbordgroep
- 2 x overleg met politie
 - probleemanalyse: verkeersveiligheid en snelheden
 - bespreking / toetsing concept maatregelenplan
- Overleg met gemeenten
 - bespreking / toetsing concept maatregelenplan
- Nieuwsbrief februari 2015
- Informatiekrant juni 2015
- Aanbieding eindadvies Herinrichting N354 aan gedeputeerde op 21-01-2015
- Inloopbijeenkomst 25-01-2016

Opbouw rapport

De overleggen met de projectgroep zijn gevoerd aan de hand van door Grontmij uitgevoerde inhoudelijke stappen, welke zijn verwerkt in presentaties.

Deze presentaties zijn feitelijk de werkboeken van de uitgevoerde stappen en vormden gedurende het proces de verslaglegging van de overleggen.

Dit rapport is opgebouwd door een bundeling van de verschillende werkboeken, voorafgegaan door de inleiding en een beschrijving van het proces. Het rapport bevat een helder overzicht van de probleemanalyse, de visie voor de aanpak, de oplossingsrichtingen en schetsen en het maatregelenplan. De rapportage wordt afgesloten met conclusies en vervolgstappen.



3. Kader en speelveld

6

- Kader project
 - Aanpak N354 Blauwe Tent – Easterwierrum – Dearsuim
 - Oorspronkelijke focus op gedeelte Blauwe Tent - Easterwierrum
 - Gedeelte Easterwierrum – Dearsuim lift mee in verband met groot onderhoud
- Speelveld: wat wel en wat niet?
 - Weg blijft liggen, wel kijken naar bochten
 - Kruispunten Easterwierrum en Raerd aanpakken
 - Aanpak wegvak Tsienzerbuorren
 - Erf- en perceelaansluitingen koppelen – kijken naar mogelijkheden en draagvlak
 - Haalbaar (financieel en ruimtelijk)



4. Werkwijze en werkstappen

7

Uitgevoerde werkstappen

1. Probleemanalyse - knelpunten (hoofdstuk 5)
2. Oorzaken (hoofdstuk 6)
3. Van knelpunten en oorzaken naar visie: wensbeeld op hoofdlijnen (hoofdstuk 7)
4. Van visie naar oplossingsrichtingen: varianten (hoofdstuk 8)
5. Van varianten naar concept schetsten (hoofdstuk 9)
6. Maatregelenpakket (hoofdstuk 10)



5. Probleemanalyse

Het project is gestart met het uitvoeren van een probleemanalyse. Onderdelen van de probleemanalyse waren:

- inventarisatie ter plaatse: weginrichting, kruispunten, bochten etc.;
- ongevalanalyse van geregistreerde ongevallen;
- wegbeeldanalyse;
- analyse ruimtelijke en landschappelijke kwaliteiten en diskwaliteiten;
- inventarisatie verkeersstromen;
- inventarisatie knelpunten in overleg met projectgroep (werksessie);
- inventarisatie knelpunten tijdens huiskamergesprekken;
- opstellen knelpuntenkaart en knelpuntenlijst, voorzien van prioriteiten.

De resultaten van de probleemanalyse zijn opgenomen in dit rapport.

De problematiek en de oorzaken zijn in kaart gebracht door:

- inventarisatie en probleemanalyse (zie stappen hoofdstuk 4);
- overleg met projectgroep (1e overleg d.d. 02-12-2014).

1^e overleg projectgroep

- Doel: knelpuntenoverzicht met prioriteiten opstellen
- Kader en speelveld
- Probleeminventarisatie
- Werksessie: knelpunten in kaart brengen en prioriteiten toekennen



5. Probleemanalyse

9

Werk sessie 1^e overleg met projectgroep

1. Individueel opschrijven probleem / knelpunt op Post-it (incl. korte toelichting) en op kaart plakken.
 - Daarbij onderscheid in:
 - Algemene probleempunten / knelpunten die gelden voor meerdere plekken (bijvoorbeeld 'te hoge snelheid' of 'negeren inhaalverbod')
 - Locatiegebonden probleempunten / knelpunten, waaronder:
 - Kruising Easterwierum
 - Kruising Raerd
 - Wegvak Tsienzerbuorren
 - Overig?
2. Prioriteiten: rode stikers plakken bij de meest belangrijke punten
3. Groepsdiscussie en plenaire terugkoppeling



5. Probleemanalyse

10

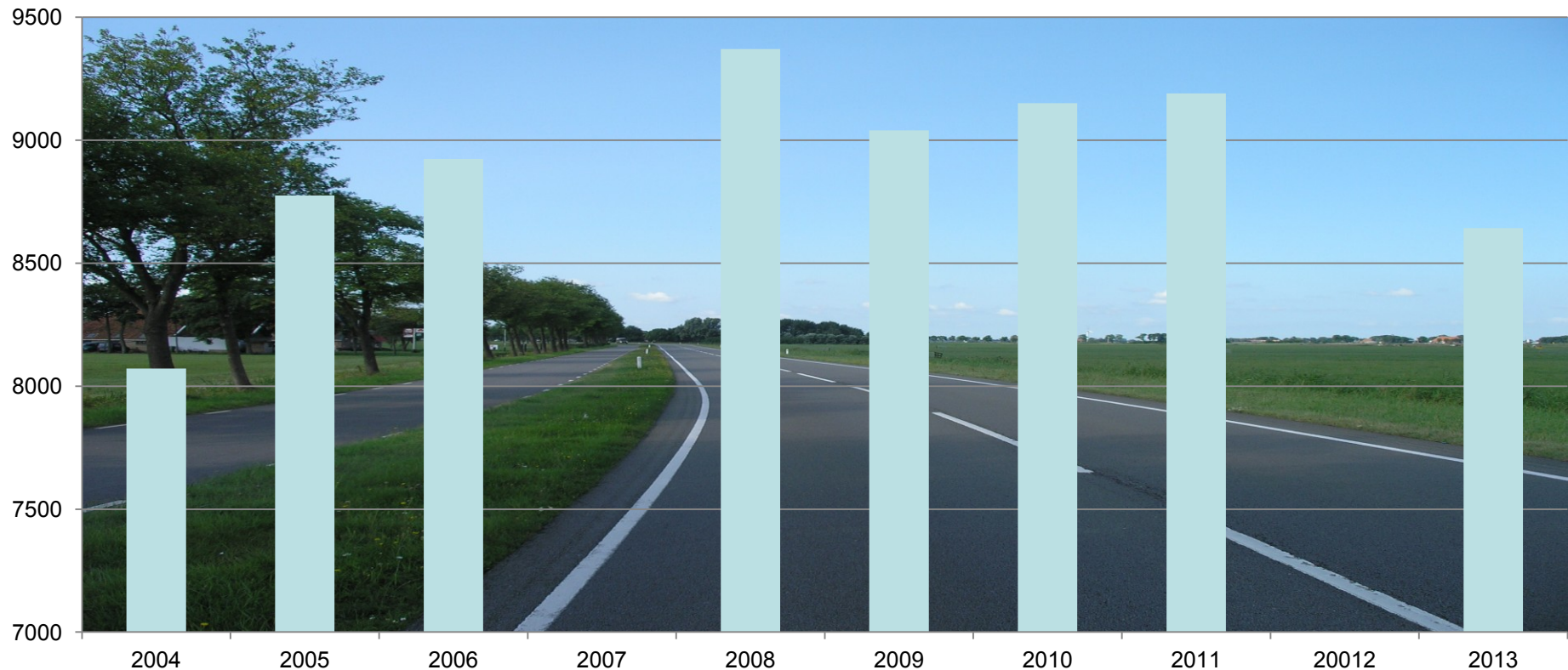
- 5.1 Verkeerscijfers (intensiteiten en snelheden)
- 5.2 Verkeersveiligheid (ongevallen – ontwikkeling)
- 5.3 Overleg politie
- 5.4 Bevindingen ongevallenbeeld
- 5.5 Wegbeeld en weginrichting
 - Bochten
 - Kruispunten
 - Wegbeeldanalyse
- 5.6 Richtlijnen voor inrichting GOW versus N354
- 5.7 Ruimtelijke en landschappelijke (dis)kwaliteiten
- 5.8 Conclusies weginrichting
- 5.9 Leefbaarheid
- 5.10 Knelpunten werksessie projectgroep
- 5.11 Totaaloverzicht knelpunten
- 5.12 Oorzaken – gevolgen - oplossingsrichtingen



5.1 Verkeerscijfers

11

- Etmaalintensiteiten (werkdag) wegvak Easterwierrum – Dearsum



- Verkeermeting wegvak Blauwe Tent – A32
 - 2013: gemiddelde etmaalintensiteit werkdag: 9600
 - Vgem = 81 km/h, V85 = 90 km/h

5.1 Verkeerscijfers

12

Gegevens politie – snelheidsmetingen N354

- Snelheidsmetingen 2014 op Snitserdyk ter hoogte van Raerd
- Onopvallende snelheidsmetingen met radarauto of statief
- Percentage overtreeders 3% – 8% (1 op 33 tot 1 op 12)
- Hoogst gemeten snelheid 115 km/h



5.2 Verkeersveiligheid

13

Vier auto's op elkaar bij Tsiengerbuorren

Gepubliceerd op 15 maart 2013, 15:47



TSIENZERBUORREN - Bij een ongeval op de Snitserdyk bij Tsiengerbuorren zijn vrijdagmiddag vier auto's op elkaar gebotst.

Volgens de politie zijn twee mensen naar het ziekenhuis gebracht. Hoe zij eraan toe zijn, is niet bekend.

Over de oorzaak van het ongeval kon de politie vrijdagmiddag nog niks zeggen.

Foto LC/Siep van Lingen

Ernstig verkeersongeval op de Snitserdyk- N354 bij Raerd

Gepubliceerd op 28 december, 2014

RAERD: Op de Snitserdyk- N354 bij Raerd is zondagavond de bestuurder van een Mini Cooper gewond geraakt. De man verloor door onbekende oorzaak de macht over het stuur en schoof zijwaarts met de rechterzijde tegen een boom. Door de klap draaide de auto om de boom en gleed richting een sloot.

Omwonenden hoorden een harde knel en gingen snel polshoogte nemen. Ze troffen 50 meter verderop een zwaar beschadigd voertuig aan dat in de sloot dreigde te glijden. Met behulp van een tractor hebben ze het voertuig gezeikerd zodat het niet de sloot in kon glijden.

Hulpdiensten kwamen massaal ter plaatse. De brandweer heeft de deur van het voertuig geforceerd, waarna hij door het ambulance personeel uit het voertuig kon worden gehaald. De man is met onbekend letsel naar het ziekenhuis overgebracht.

De auto raakte totaal los. Het verkeer op de Snitserdyk is een half uur afgesloten geweest in verband met de hulpverlening.

Foto en tekst Alex Zwart



Frontale botsing bij Raerd (update)

Gepubliceerd op 22 augustus 2014, 08:35

Laatst bijgewerkt op 22 augustus 2014, 11:53



RAERD - Bij een frontale botsing op de Snitserdyk (N354) bij Raerd zijn vrijdagochtend twee automobilisten gewond geraakt.

Een 22-jarige automobilist uit Noardburgum reed in de richting van Sneek en verloor in een flauwe bocht de macht over het stuur. Hierdoor kwam hij op de andere weghelft terecht en botste frontaal op een auto, bestuurd door een 57-jarige man uit Sneek.

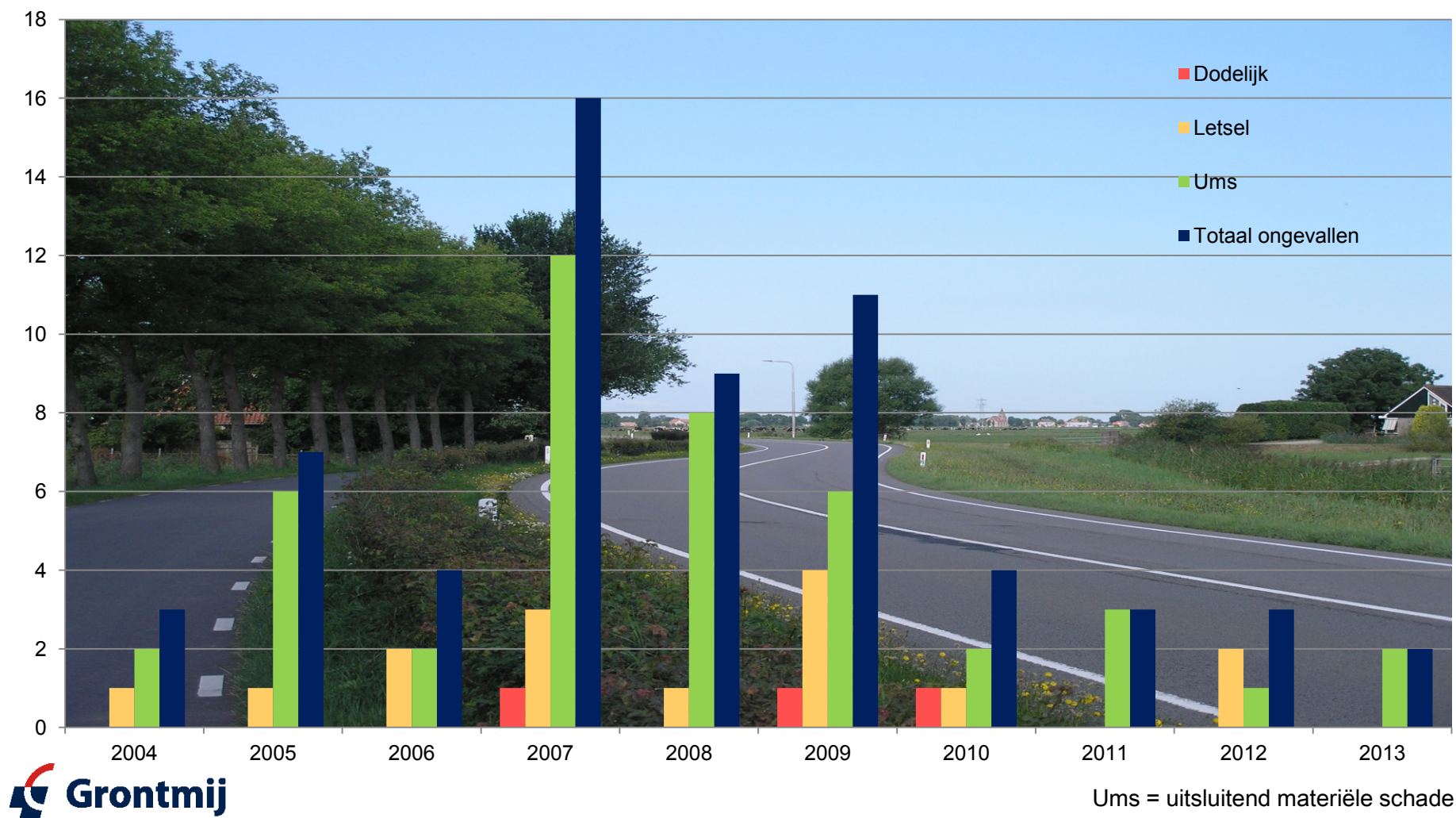
Een van de slachtoffers raakte beknelde en is door de brandweer bevrijd. Beide slachtoffers zijn naar het ziekenhuis gebracht.

De weg was enige tijd afgesloten voor onderzoek en opruimen van olie en brokstukken.

5.2 Verkeersveiligheid

14

- Geregistreerde verkeersongevallen tussen Blauwe Tent en rotonde Dearsum

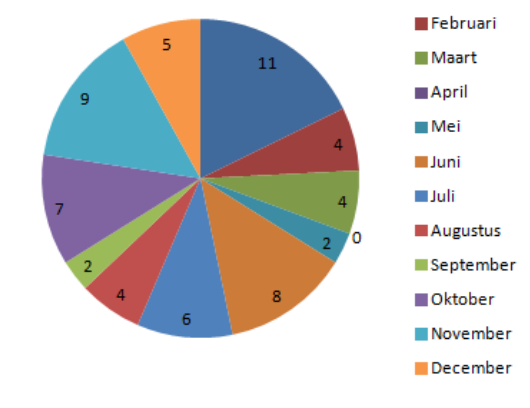


5.2 Verkeersveiligheid

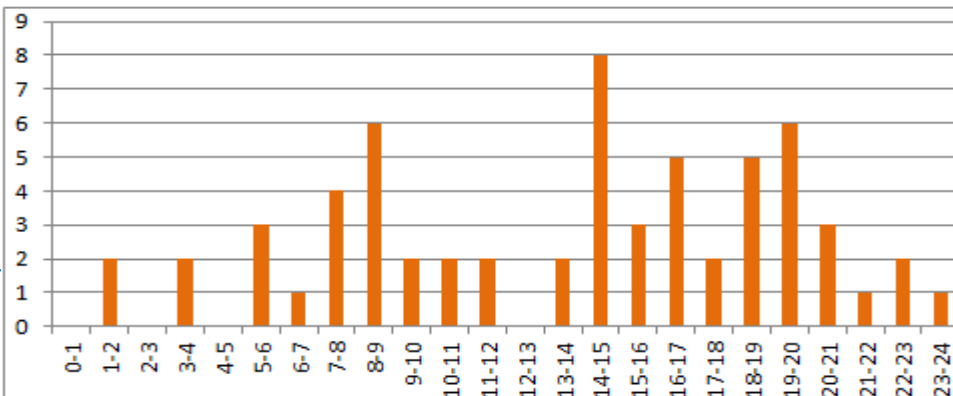
Ongevallen N354

2004 – 2013

Maand

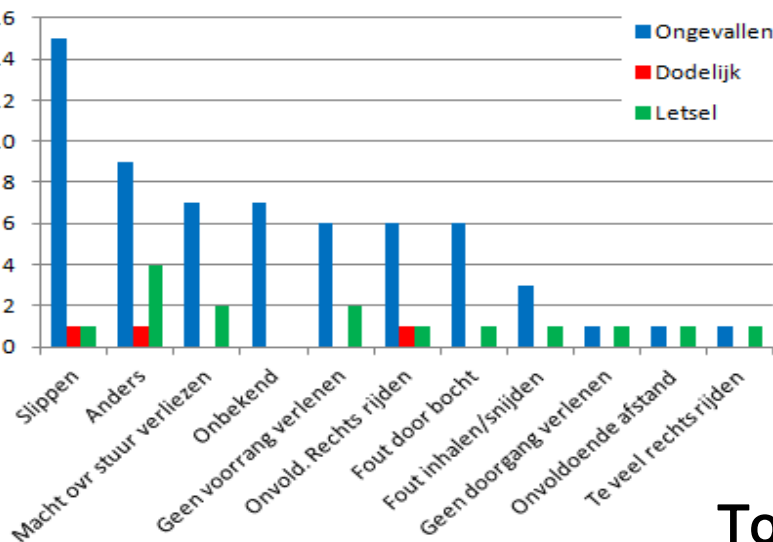
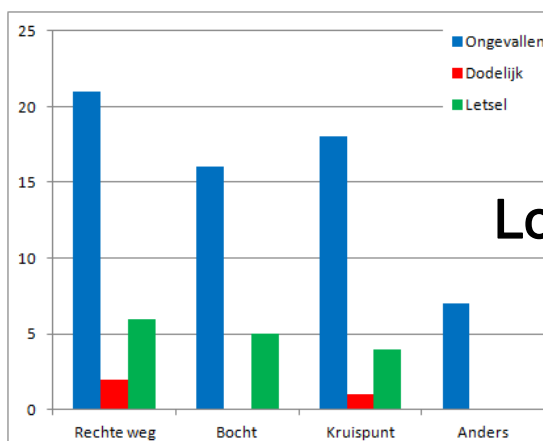


Tijdstip

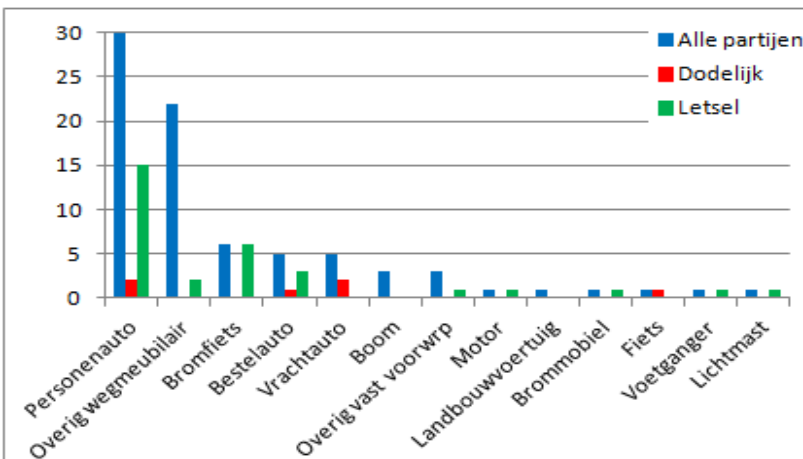


15

Locatie



Toedracht

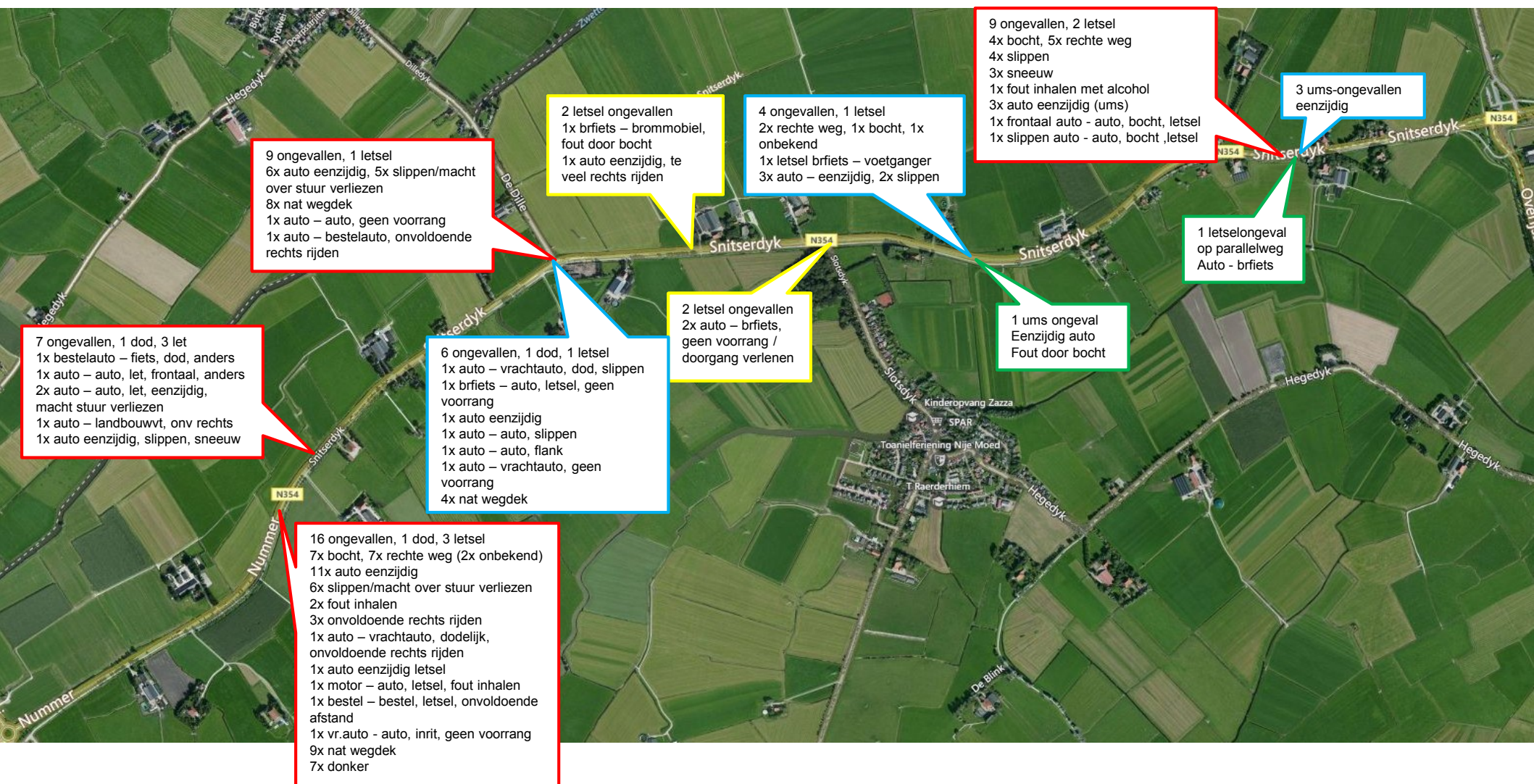


Partijen

5.2 Verkeersveiligheid

Geregistreerde ongevallen periode 2004 - 2013

16



5.3 Verkeersveiligheid

17

Overleg politie

- Registratie ongevallen laatste jaren minder, wordt weer hoger
- Beeld dat er minder ongevallen plaatsvinden dan vroeger
- Bevindingen politie mbt ongevallen:
 - Veel eenzijdig
 - Ongevallen met macht over stuur verliezen, slippen, in berm raken
 - Ongevallen door weersomstandigheden
 - Veel ongevallen die niet of in beperkte mate gerelateerd zijn aan weginrichting
 - Menselijke factor/gedrag is belangrijk aspect bij ongevallen
 - Kruising Easterwierrum valt op
- Gegevens politie over verkeersongevallen
 - 56 ongevallen UMS, 13 ongevallen met letsel, 3 dodelijk
 - Concentratie ongevallen op kruising De Dille
 - Verdeling ongevallen wegvakken / kruispunten ca 50 - 50
- Met herinrichting met name invloed op kruispuntongevallen
- Daarnaast ook op ongevallen op wegvakniveau die met nat wegdek en / of slecht zicht te maken hebben
- Aandachtspunt: wanneer Tsienzerbuorren 60 km/h wordt dan reëel dat flitspaal niet terug zal komen (OM benaamd waar controleapparatuur geplaatst wordt)

5.4 Bevindingen ongevallenbeeld

18

- Afgelopen jaren daling van het aantal ongevallen
- Locatie ongevallen:
 - 34% op rechte weg (40% letsel, 67% dodelijk)
 - 26% in bocht (33% letsel)
 - 29% op kruispunt (27% letsel, 33% dodelijk)
 - 11% anders
- Veel eenzijdige auto ongevallen door slippen / macht over het stuur verliezen
- Ongevallen met te veel of onvoldoende rechts rijden komen regelmatig voor
- Vermoeden dat deel van de ongevallen te maken hebben met onvoldoende aangepast rijgedrag
- Relatief veel ongevallen bij nat wegdek
- Relatief veel ongevallen bij duisternis
- Weinig ongevallen met fiets, vrachtauto's en landbouwverkeer
- Weinig ongevallen gerelateerd aan inritten
- Weinig ongevallen op parallelweg
- Concentratie ongevallen op kruising Snitserdyk – De Dille
- Relatief veel ongevallen op traject Easterwierrum - Dearsum
- Ongevallen Tsienzerbuorren: kenmerken divers, o.a. eenzijdig, slippen, sneeuw

5.5 Analyse wegbeeld en inrichting

19

- Wegbeeld: de weg en de omgeving
- Weginrichting
 - Wegvakken
 - Bochten
 - Kruispunten
- Ruimtelijke en landschappelijke (dis)kwaliteiten



Inrichting wegvakken	Inrichting kruispunten
• opbouw wegprofiel	• voorrangssituatie
• wegbreedte	• kruispuntindeling
• markering	• markeringen
• obstakelafstand	• links-/rechtsafvakken
• voorzieningen fietsers en voetgangers	• schaal
• bomen / groen	• oversteekvoorzieningen
• beschikbare ruimte / ruimtelijke beperkingen langs de weg	• continuïteit / discontinuïteiten
• hoeveelheid informatie (bebording, snelheid, overgangen etc)	• oriëntatiemogelijkheden / herkenbaarheid
• beeldstructuur / continuïteit / discontinuïteiten	• zicht en geleidende elementen
• oriëntatiemogelijkheden / herkenbaarheid	
• zicht en geleidende elementen	
• perceel- en erfaansluitingen	

5.6 Richtlijnen voor inrichting wegen

20

Toetsen weginrichting N354 aan richtlijnen

- Duurzaam Veilig principes
 - Voorkomen van ongevallen en/of beperken van de ernst
 - Inrichting moet zijn afgestemd op de functie van de weg
 - De inrichting van de weg moet herkenbaar en vergevingsgezind zijn
 - De weggebruiker moet aan de inrichting kunnen zien welk gedrag gevraagd wordt
- Landelijke richtlijnen vertaald in Provinciale Richtlijn Wegontwerp

Wegvak

- Wegbreedte ≥ 7 m
- Obstakelvrije zone $\geq 4,5$ m
- Dubbele asmarkering
- Onderbroken kantmarkering 3 – 3

Kruispunten

- Voorrangskruispunt met linksafvakken en middengeleiders
- Rotonde

Overige kenmerken

- 80 km/h weg met gesloten verklaring voor fietsers/bromfietzers
- Parallelvoorzieningen voor fiets- en landbouwverkeer
- Geen perceelaansluitingen



kennisplatform
CROW

De naam CROW is oorspronkelijk een afkorting van Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek. Tegenwoordig een eigennaam.

21

5.6 Kruispunten GOW 80 km/h

Handboek wegontwerp

22

- **Vorrangskruispunt met linksafvakken (en middengeleiders):**
 - Gunstig voor doorstroming en veiligheid
 - Afremmen en stilstaan op linksafvak
 - Kruispunt beter zichtbaar
 - Gunstig voor oversteken fietsverkeer
- **Geen toepassing rechtsafvakken**
 - Reden: afdekongevallen.
- **Rotonde / ovonde**
 - Meest veilige oplossing, lage snelheid
 - Per aansluitende weg één overzichtelijk conflictpunt



5.6 Bochten GOW 80 km/h / N354

23

Richtlijn

- Bogen ≥ 300 m
- Rijzicht: > 200 m
- Bij bochten: > 105 m
- Stopzicht: > 105 m
- Inhaalzicht: > 470 m



5.8 Conclusies weginrichting

25

- **Kruispunten**
 - Complexe situatie Raerd
 - Verblinding
 - Korte rechtsafvakken
 - Krappe bocht De Dille
- **Wegvakken**
 - Wegbreedte < 7,2 m
 - Markering voldoet niet
 - Obstakelvrije zone < 4,5 m
 - Hoogteverschil hoofdrijbaan - omgeving
- **Inritten**
 - Veel directe erf- en perceelaansluitingen
 - Smalle inritten
- **Bochten**
 - Aantal krappe bochten $R < 300$ m
- **Parallelweg**
 - Drempels veroorzaken trillingsoverlast
- **Algemeen**
 - Zichtbelemmering door groen
 - Bermdoorschrijding
 - Verblinding door verkeer



5.9 Leefbaarheid

26

- **Aspecten**

- Geluid en trillingen
- Veiligheid (ook parallelweg)
- Oversteken
- Oprijden
- Beeld

- **Parameters:**

- Intensiteiten hoofdrijbaan (is een gegeven)
- Snelheid (kan mogelijk worden aangepast)
- Weginrichting (kan worden aangepast)
- Veiligheid (verbeteren door aanpassen weginrichting)

- **Mogelijke verbeteringen:**

- Geluid en trillingen (door verlaging snelheid en wegdek)
- Oprijden (door parallelle structuur)
- Veiligheid en beeld (door andere weginrichting, zicht)
- Oversteken (door verlaging snelheid en aanpassing weginrichting)



5.10 Probleemanalyse - knelpunten

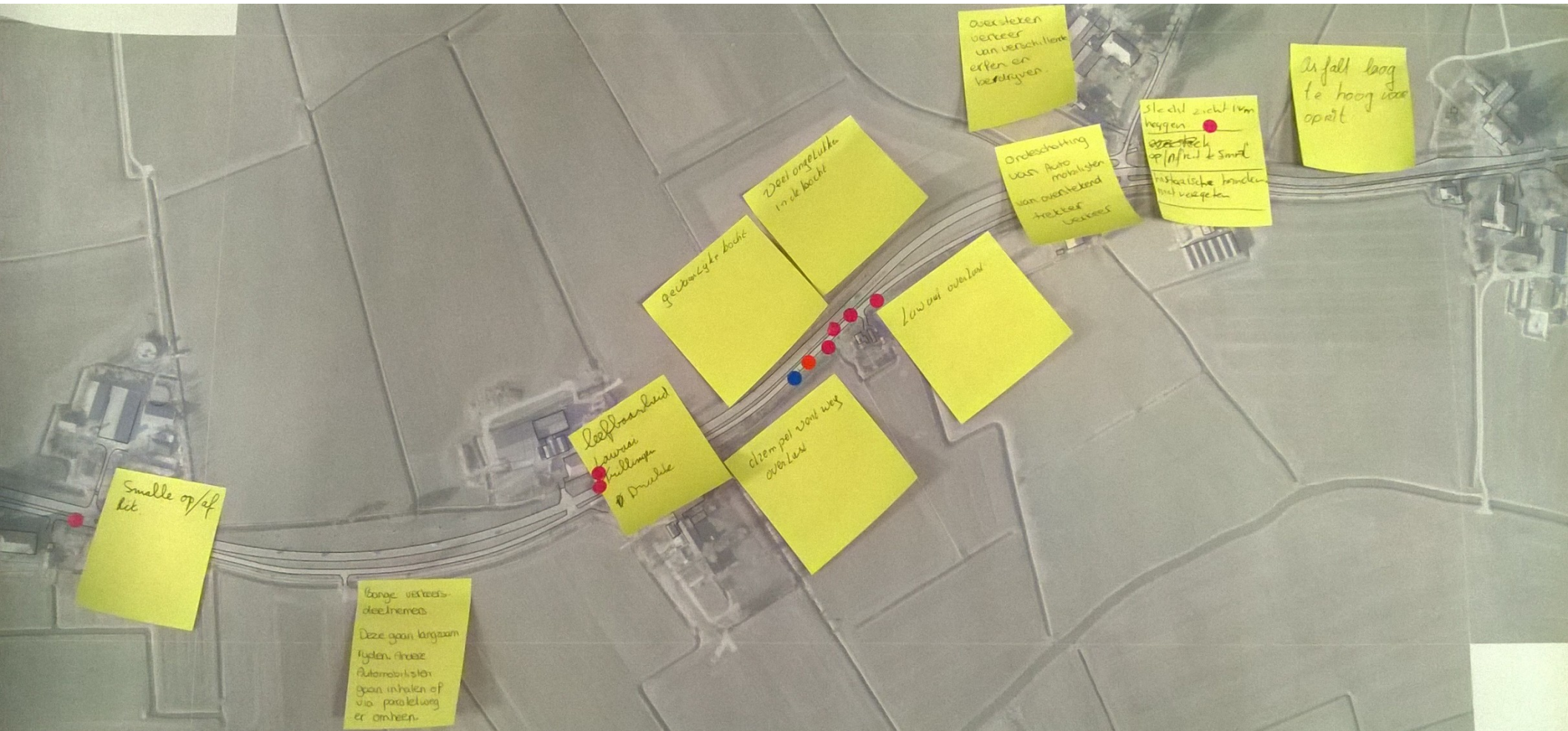
Werksessie projectgroep

27



5.10 Probleemanalyse - knelpunten Werksessie projectgroep

28



5.10 Probleemanalyse - knelpunten

Werksessie projectgroep

29

Algemeen

- Snelheid
- Slecht zicht
- Lawaai
- Gevaarlijke bochten
- Smalle op/afritten

Easterwierum

- Gevaarlijke bocht
- Smalle middenberm

Raerd

- Overzicht
- Oprijden
- Lichthinder

Tsienzerbuorren

- Woningen dicht op de rijbaan
- Leefbaarheid
- Snelheid

- Smalle inritten (relatie met vrachtverkeer en landbouwverkeer naar bedrijven)
- Bermdoerschrijding (hoofdrijbaan – parallelweg)
- Zichtbelemmering door bosje Snitserdyk
- Zichtbelemmering door hagen
- Drempels parallelweg – trillingen (versus snelheid)
- Hoogteverschil hoofdrijbaan met parallelweg en woningen
- Smalle middenberm kruising De Dille
- Slecht zicht door bocht kruising De Dille
- Krappe bocht N354 – De Dille
- Korte rechtsafstroken



30



6. Oorzaken, gevolgen en oplossingsrichtingen?

31

Oorzaak	Gevolg	Oplossingsrichting?
Wegvakken		
(Hoge) hagen	Slecht zicht vanaf oprit, gevoel van onveiligheid	Snoeien
Snelheid hoofdrijbaan	Moeilijk oprijden vanaf inrit	Snelheid Tsiengerbuorren verlagen?
Intensiteit hoofdrijbaan	Moeilijk oprijden vanaf inrit	Snelheid Tsiengerbuorren verlagen?
Bosje in bocht parallelweg	Slecht zicht, vermeende onveiligheid	Verwijderen?
Onvoldoende rechts rijden	(Schamp)ongevallen	Dubbele asmarkering met tussenruimte
Teveel rechts rijden	In berm geraken, macht over stuur verliezen, ongevallen	Duidelijke kantmarkering, verbreding?
Nat wegdek	Slippen, ongevallen	Stroefheid / afwatering wegdek?
Duisternis	Verminderd zicht op wegverloop (relatie met regen)	Reflectie, duidelijke markering?
Bochten		
Krappe bochten	Macht over het stuur verliezen, ongevallen	Onderzoeken mogelijkheden bochtverruiming?

6. Oorzaken, gevolgen en oplossingsrichtingen?

32

Oorzaak	Gevolg	Oplossingsrichting?
Wegvak Tsienzerbuorren		
Woningen dicht op rijbaan, intensiteit, snelheid	Verkeerslawaaï	Snelheid Tsienzerbuorren verlagen?
Intensiteit, snelheid, weginrichting	Verminderde oversteekbaarheid	Snelheid Tsienzerbuorren verlagen?
Kruispunt Raerd		
Parallelweg dicht naast hoofdrijbaan	Gevoel van onoverzichtelijkheid / complexiteit	Aanpassen kruispuntvorm?
Korte (en smalle?) linksafvakken	Gevoel van onveiligheid	Aanpassen vakken , of kruispuntvorm?
Kruispunt Easterwierrum		
(Krappe) bocht	Verminderd zicht, gevoel van onveiligheid	Andere kruispuntvorm?
Parallelweg		
Krappe obstakelvrije zone, bermdoorschrijding	(Gevoel van) onveiligheid	Groen of meubilair in tussenberm?
Drempels	Trillingsoverlast, snelheidsremming	Locaties bezien?
Algemeen		
Wegligging, hoofdrijbaan – parallelweg, hoogte	Verblinding	Groen of meubilair in tussenberm?
Smalle inritten	Bemoeilijkt oprijden erven	Verbreiding?
Veel directe erf- en perceelaansluitingen	Vermindering verkeersafwikkeling, onveiligheid	Alternatieven?
Verkeersgedrag	Onveiligheid	Communicatietraject?

7. Visie op hoofdlijnen: vlekkenplan wensbeeld

33

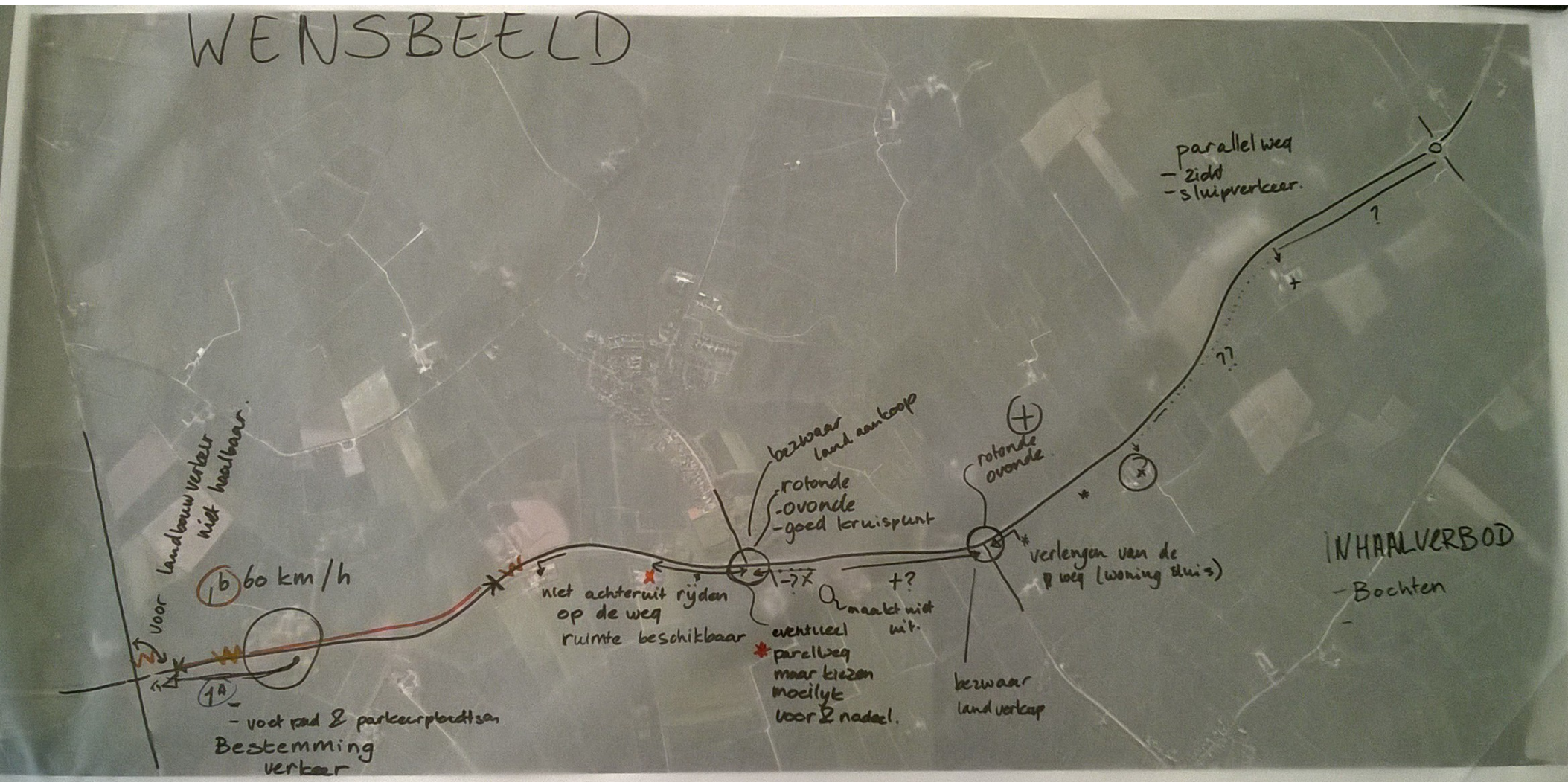
Vlekkenplan opgesteld in werksessie met projectgroep

- Waar moet de aanpak zich op richten?
- Kader voor oplossingsrichtingen
- Visie mbt structuur en inrichting
- Wat zijn de gedachten mbt aanpak kruispunten?
- Wat zijn de gedachten mbt aanpak wegvakken?
- Hoe om te gaan met inritten?
- Wat zijn gedachten mbt parallelweg?



7. Vlekkenplan wensbeeld

34



7. Wensbeeld vertaald in visie op hoofdlijnen



8. Van visie naar oplossingsrichtingen

36

Onderdelen visie

1. Verbeterpunten hoofdrijbaan Dearsum – Tsienzerbuorren: paragraaf 8.1
- 2,3. Kruisingen Easterwierrum en Raerd: paragraaf 8.2
4. Tsienzerbuorren: paragraaf 8.3
5. Parallelweg: paragraaf 8.4

Van visie naar oplossingrichtingen

- Per onderdeel (1 t/m 5)
- Varianten benoemd
- Afweging varianten (voors- en tegens)
- Discussie haalbaarheid / realiteitswaarde in projectgroep
- Keuzes oplossingrichtingen in overleg met projectroep: paragraaf 8.5



8.1 Oplossingrichtingen hoofdrijbaan

Dearsum - Tsienzerbuorren

37

Probleem versus oplossingrichting

1A Zicht

- Zichtbelemmering bij uitritten – snoeien hagen
- Zichtbelemmering in bocht parallelweg – rooien (boom)beplanting
- Verblinding door tegenliggers – aanbrengen hekwerk / groen?

1B Oversteken

- Reconstructie wegvak Tsienzerbuorren 60 km/h
- Proberen hoogteverschillen te beperken
- Minder oversteken in het geval van ontsluitende paden
- Reconstructie kruispunten

1C Markering voldoet niet

- Markering aanpassen

1D Inhalen op gevaarlijke plekken

- Inhaalverbod uitbreiden

1E Krappe bochten

- Bochten verruimen?

1F Veel directe erfaansluitingen / veiligheid / oversteken

- Te onderzoeken parallelle verbindingen

8.1 Oplossingrichtingen hoofdrijbaan

Dearsum - Tsienzerbuorren

38

1C Markering voldoet niet

- Markering aanpassen



8.1 Oplossingsrichtingen hoofdrijbaan Dearsom - Tsienzerbuorren

39

1D Inhalen op gevaarlijke plekken

- Inhaalverbod uitbreiden (zie visiekaart)



8.1 Oplossingsrichtingen hoofdrijbaan Dearsum - Tsiengerbuorren

40

1E Krappe bochten

- Aanpak bochten 1, 2 en 4 met maatregelen (wegvak Tsiengerbuorren en kruising Easterwierrum)
- Overige bochten voldoen aan minimum: situatie verbeterd door markering en geleiding

Richtlijn

- Bogen ≥ 300 m
- Rijzicht: > 200 m
- Bij bochten: > 105 m
- Stopzicht: > 105 m
- Inhaalzicht: > 470 m



8.1 Oplossingsrichtingen hoofdrijbaan Dearsum - Tsiengerbuorren

41

1F Veel directe erfaansluitingen / veiligheid / oversteken

- Te onderzoeken parallelle verbindingen



8.1 Oplossingsrichtingen hoofdrijbaan Dearsum - Tsienzerbuorren

42

1F Reacties ten aanzien van parallelstructuur (ontsluitingspaden)

- Reacties ontvangen tijdens proces
- Besproken tijdens overleg projectgroep

- Landman, Snitserdyk 10
 - Nog niet helemaal uit
 - Neiging naar ontsluitingspad richting De Dille
 - Vanaf Snitserdyk 8 naar aansluiting Raerd (gaat dan ook via Snitserdyk 6)
 - Snitserdyk 4 onbekend, kan via ontsluitingspad naar aansluiting Raerd

- Dijkstra, Snitserdyk 2
 - Geen ontsluitend pad

- Bokma-Bloem, Tsienzerbuorren 12
 - Geen ontsluitend pad
 - Geen doorkoppeling naar Tsienzerbuorren

- Woning bij de sluis
 - Mogelijk ontsluitend pad naar aansluiting De Dille

8.1 Oplossingsrichtingen hoofdrijbaan Dearsum - Tsienzerbuorren

43

1F Reacties ten aanzien van parallelstructuur (ontsluitingspaden)

- Reacties geïnventariseerd door projectgroepleden
- Besproken tijdens overleg projectgroep

- Dhr. E. Dijkstra, Tsienzerbuorren 5
 - Geen parallelstructuur
 - Verwijderen doorgangen hoofdrijbaan – erven bij Tsienzerbuorren 5,3 en 1
 - Ovonde bij Aldedyk

- Fam. vd Molen, Snitserdyk 14
 - Geen ontsluitend pad tussen rotonde Dearsum en erf (behouden directe aansluiting)

- Fam. Schaap, Dearsum 12b
 - Voorkeur voor ontsluitingspad vanaf huis naar rotonde Dearsum, zoals eerder door hen voorgesteld

- Wensen onbekend
 - Snitserdyk 4, Snitserdyk 6, Snitserdyk 12, Snitserdyk 16

8.2 Oplossingsrichtingen kruisingen Easterwierrum en Raerd

44

2. Kruising Easterwierrum

3. Kruising Raerd

Probleem versus oplossingrichting

- Verkeersveiligheid (ongevallen)
- Zicht
- Oversteken
- Afslaan



- Snelheid omlaag
- Verkeersoplossing terugbrengen naar één overzichtelijk conflictpunt
- Verwijderen tapers
- Verruimen linksafvakken
- Verdrijvingsvlakken aanpassen tot middengeleiders
- Rotonde / ovonde of reconstructie kruispunt met linksafvak(ken)

8.2 Oplossingsrichtingen kruisingen Easterwierrum en Raerd

45

2. Kruising Easterwierrum

3. Kruising Raerd

- Mogelijk in samenhang bezien
- Varianten mogelijk – beide kruisingen afzonderlijk aanpakken, of combinatie?



8.2 Varianten kruisingen Easterwierrum en Raerd

46

2. Kruising Easterwierrum

3. Kruising Raerd

- Afweging varianten
 - Voordelen en nadelen (besproken in projectgroep)
 - Aandachtspunten inpassing
 - Beheersgrenzen / eigendomsgrenzen (kaart)
 - Technische aandachtspunten (K&L, exceptioneel transport)
 - Landschappelijke inpassing ea
 - Haalbaarheid / realiteitswaarde
 - Overige opmerkingen



8.2 Varianten kruisingen Easterwierrum en Raerd

47

2. Kruising Easterwierrum

3. Kruising Raerd

- A. Ovonde / rotonde Raerd – parallelweg naar De Dille
- B. Ovonde / rotonde Easterwierrum – parallelweg naar Raerd
- C. Eén centrale ovonde / rotonde tussen Easterwierrum en Raerd
- D. Ovonde / rotonde op beide kruisingen
- E. Reconstructie kruising Easterwierrum en ovonde / rotonde kruising Raerd
- F. Ovonde / rotonde Easterwierrum en reconstructie kruising Raerd



8.2 Varianten kruisingen Easterwierrum en Raerd

48

A. Ovonde / Ronde Raerd – parallelweg naar De Dille

- Aandachtspunt oa Rearderbos en Slotsdyk



8.2 Varianten kruisingen Easterwierrum en Raerd

49

B. Ovonde / rotonde Easterwierrum en parallelweg naar Raerd

- Aandachtspunten oa: ligging trafostation en zendmast



8.2 Varianten kruisingen Easterwierrum en Raerd

50

C. Eén centrale ovonde / rotonde tussen Easterwierrum en Raerd

- Aandachtspunt: tussen Easterwierrum en Raerd 2 zoekgebieden beschikbaar



8.2 Varianten kruisingen Easterwierrum en Raerd

51

D. Ovonde / rotonde op beide kruisingen

- Aandachtspunten Raerd: oa Raerderbos en Slotsdyk
- Aandachtspunten De Dille: oa trafostation en zendmast



8.2 Varianten kruisingen Easterwierrum en Raerd

52

E. Reconstructie kruising Easterwierrum en ovonde / rotonde kruising Raerd

- Reconstructie kruising:
 - Verwijderen taper
 - Verlengen linksafstrook?
 - Verbreden linksafstrook en middengeleiders?
 - Verruimen bocht
 - Maatregelen voor bochtgeleiding



8.2 Varianten kruisingen Easterwierrum en Raerd

53

F. Ovonde / rotonde Easterwierrum en reconstructie kruising Raerd

- Reconstructie kruising:
 - Verwijderen taper
 - Verlengen linksafstrook?
 - Verbreden linksafstrook en middengeleiders?
 - Verruimen bocht
 - Maatregelen voor bochtgeleiding
 - Verdrijvingsvlakken of middengeleiders?
 - Optimalisering aansluiting parallelweg – oa mbt overzichtelijkheid



8.3 Oplossingsrichtingen wegvak Tsienzerbuorren

54

4. Wegvak Tsienzerbuorren

Probleem versus oplossingrichting

- Verbeteren veiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid (oversteekbaarheid)
- Snelheid omlaag – 60 km/h
 - Begrenzing besproken in projectgroep
 - Voorstel: inleidende delen en kerndeel



8.3 Oplossingsrichtingen wegvak Tsienzerbuorren

55

4. Wegvak Tsienzerbuorren

- Onderzoeken mogelijke alternatieve ontsluitingen – discussie voors- en tegens
- Discussie haalbaarheid / realiteitswaarde
- Separaat overleg Tsienzerbuorren voor bespreken alternatieve ontsluitingen



8.3 Oplossingsrichtingen wegvak Tsienzerbuorren

56

Uitkomsten gesprek d.d. 12 - 05 – 2015

- Geen ontsluitingspad achterlangs
- Oplossing voor ontsluitingspad zoeken aan voorzijde woningen
- Ontsluitingspad doortrekken naar carpoolplaats



8.4 Oplossingsrichtingen parallelweg

57

5. Verbeterpunten parallelweg

Probleem versus oplossingrichting

- Verbeteren veiligheid, leefbaarheid
- Onrechtmatig gebruik
 - Inrichting: bermdoorschrijding voorkomen door hekwerk, door rotonde / ovonde makkelijker hoofdrijbaan op- en afrijden
- Overlast geluid en trilling
 - Locaties drempels bekijken



8.5 Keuzes oplossingsrichtingen

58

Keuzes gemaakt in overleg met projectgroep

- Visiekaart op onderdelen geactualiseerd nav projectgroepoverleg d.d. 31-03-2015 en overleg Tsienzerbuorren d.d. 12-05-2015
- Enkele parallelle ontsluitingspaden verwijderd
- Uitbreiden inhaalverbod
- Selectie kruispuntmaatregelen varianten D en F (overige afgevallen):
 - De Dille: ovonde / rotonde
 - Raerd / Slotsdyk: ovonde / rotonde of optimaliseren bestaand kruispunt



8.5 Keuzes oplossingsrichtingen Aangepaste visiekaart

59



9. Van varianten naar concept schetsen

60

Onderdelen uitgewerkt in conceptschetsen

- 2. Kruising Easterwierum: paragraaf 9.1
- 3. Kruising Raerd: paragraaf 9.2
- 4. Wegvak Tsienzerbuorren: paragraaf 9.3



9.1 Concept schetsen kruising Easterwierrum

61

2. Kruising Easterwierrum

- Geselecteerde varianten voor uitwerking tot concept schets: ovonde of rotonde
- Variant D
- Aandachtspunten oa: ligging trafostation en zendmast



9.1 Concept schetsen kruising Easterwierrum

62

2. Kruising Easterwierrum - ovonde

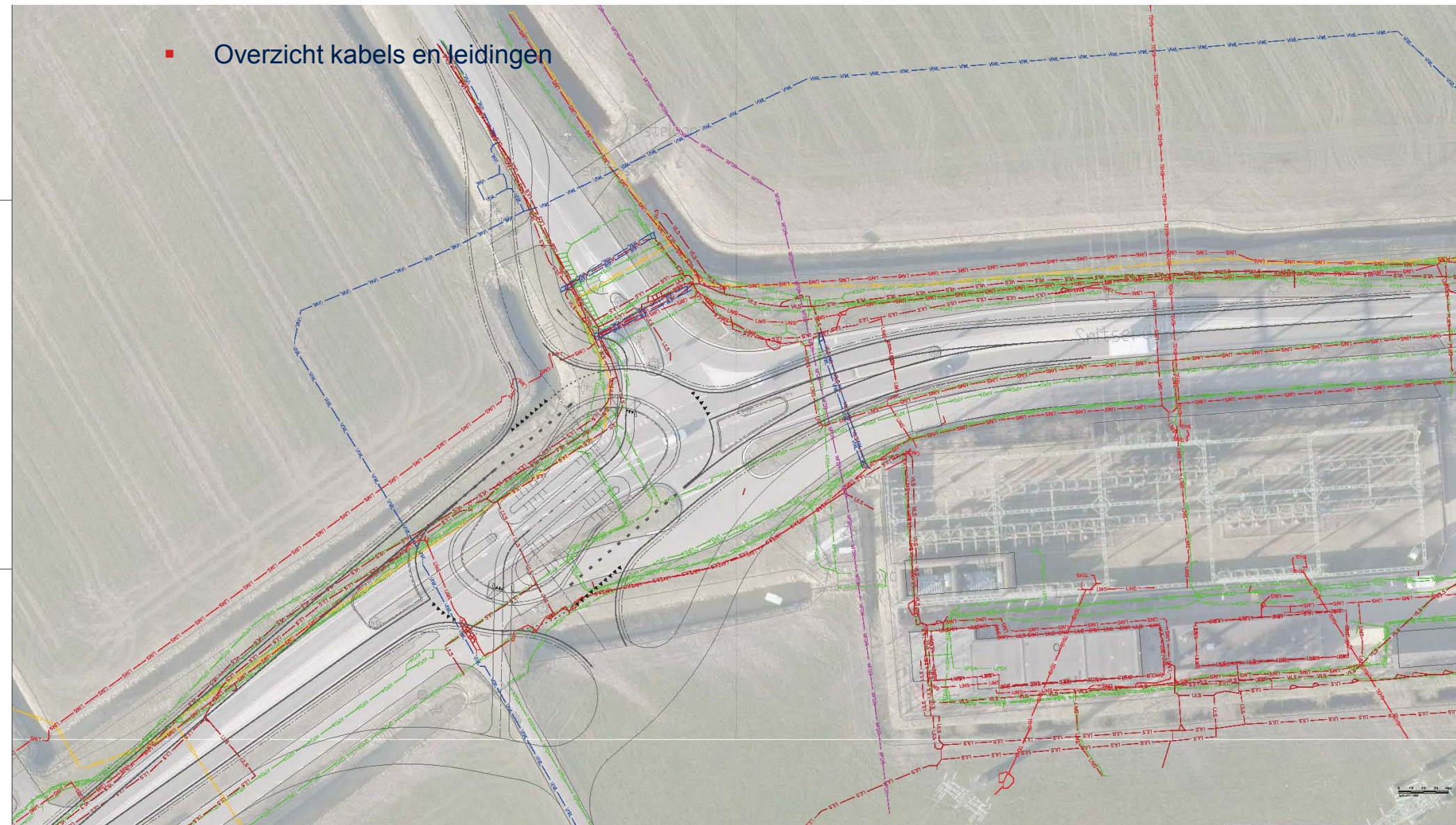


9.1 Concept schetsen kruising Easterwierrum

63

2. Kruising Easterwierrum - ovrnde

- Overzicht kabels en leidingen



9.1 Concept schetsen kruising Easterwierrum

64

2. Kruising Easterwierrum - rotonde



9.2 Concept schetsen kruising Raerd

65

3. Kruising Raerd

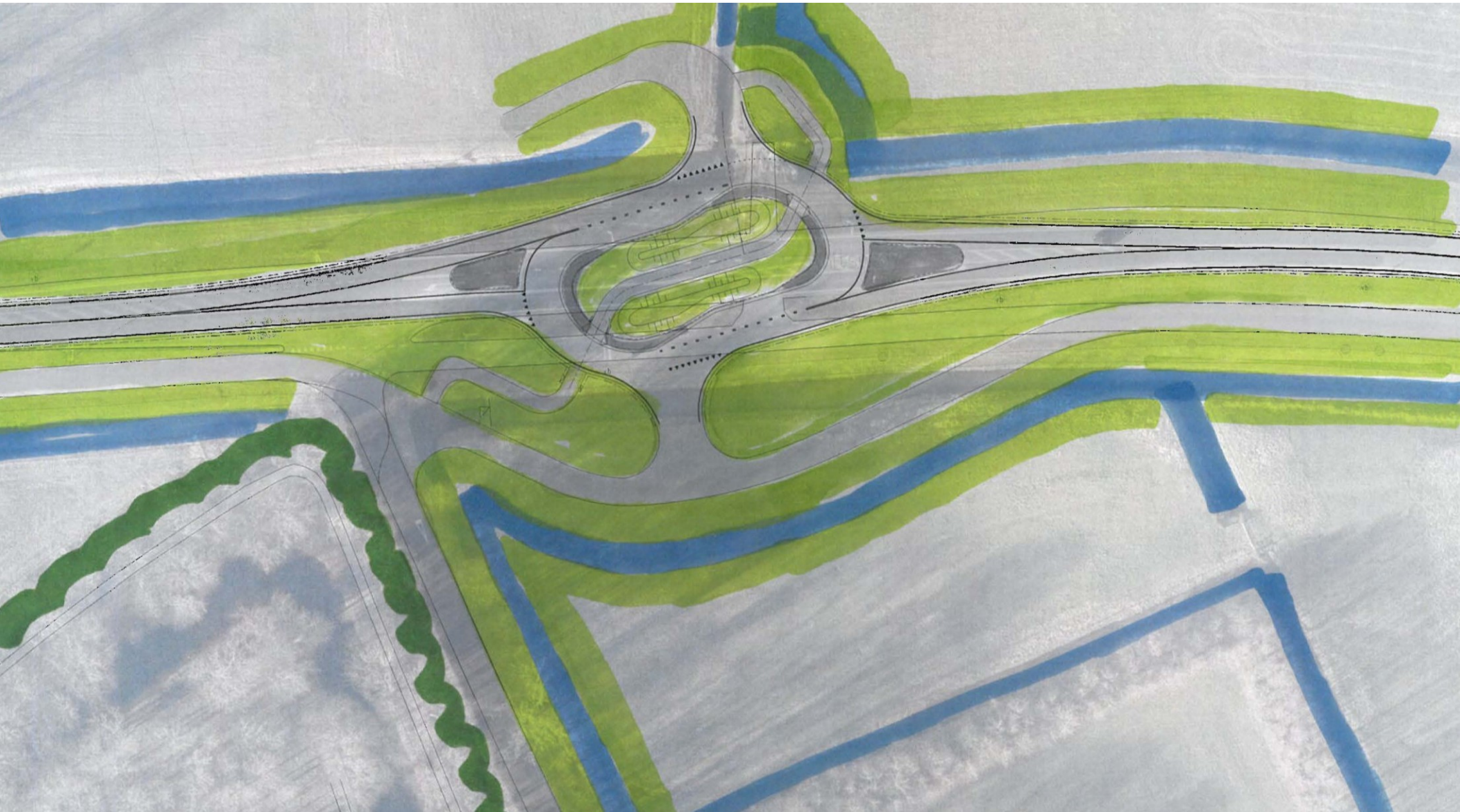
- Geselecteerde varianten voor uitwerking tot concept schets: ovonde, rotonde of optimaliseren bestaand kruispunt
- Varianten D en F
- Aandachtspunt Raerderbos



9.2 Concept schetsen kruising Raerd

66

3. Kruising Raerd – variant D1 ovonde

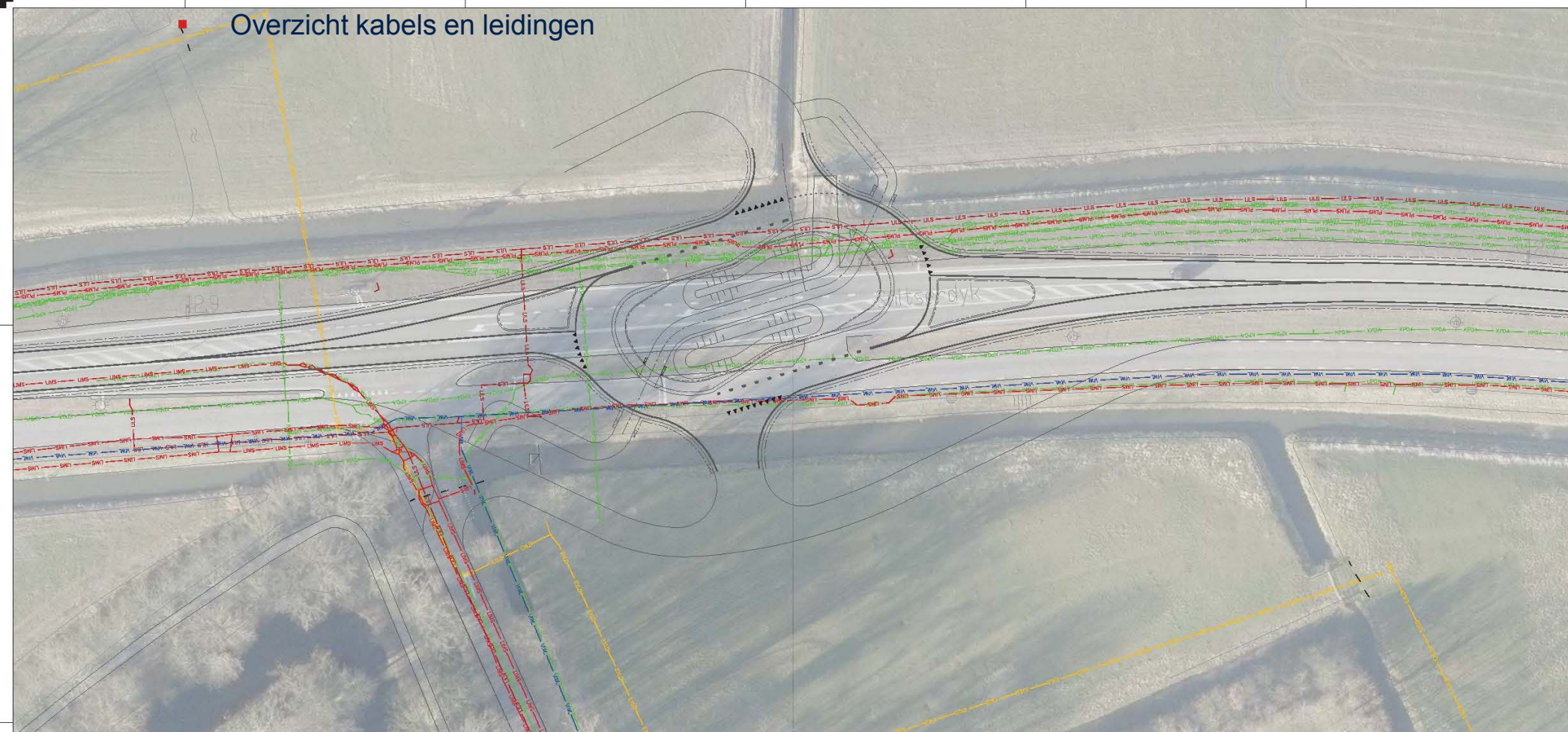


9.2 Concept schetsen kruising Raerd

67

3. Kruising Raerd – variant D1 ovonde

Overzicht kabels en leidingen



9.2 Concept schetsen kruising Raerd

68

3. Kruising Raerd – variant D2 ovonde



9.2 Concept schetsen kruising Raerd

69

3. Kruising Raerd – variant D3 ovonde



9.2 Concept schetsen kruising Raerd

70

3. Kruising Raerd – variant D3 rotonde



9.2 Concept schetsen kruising Raerd

71

3. Kruising Raerd – variant F optimaliseren kruising

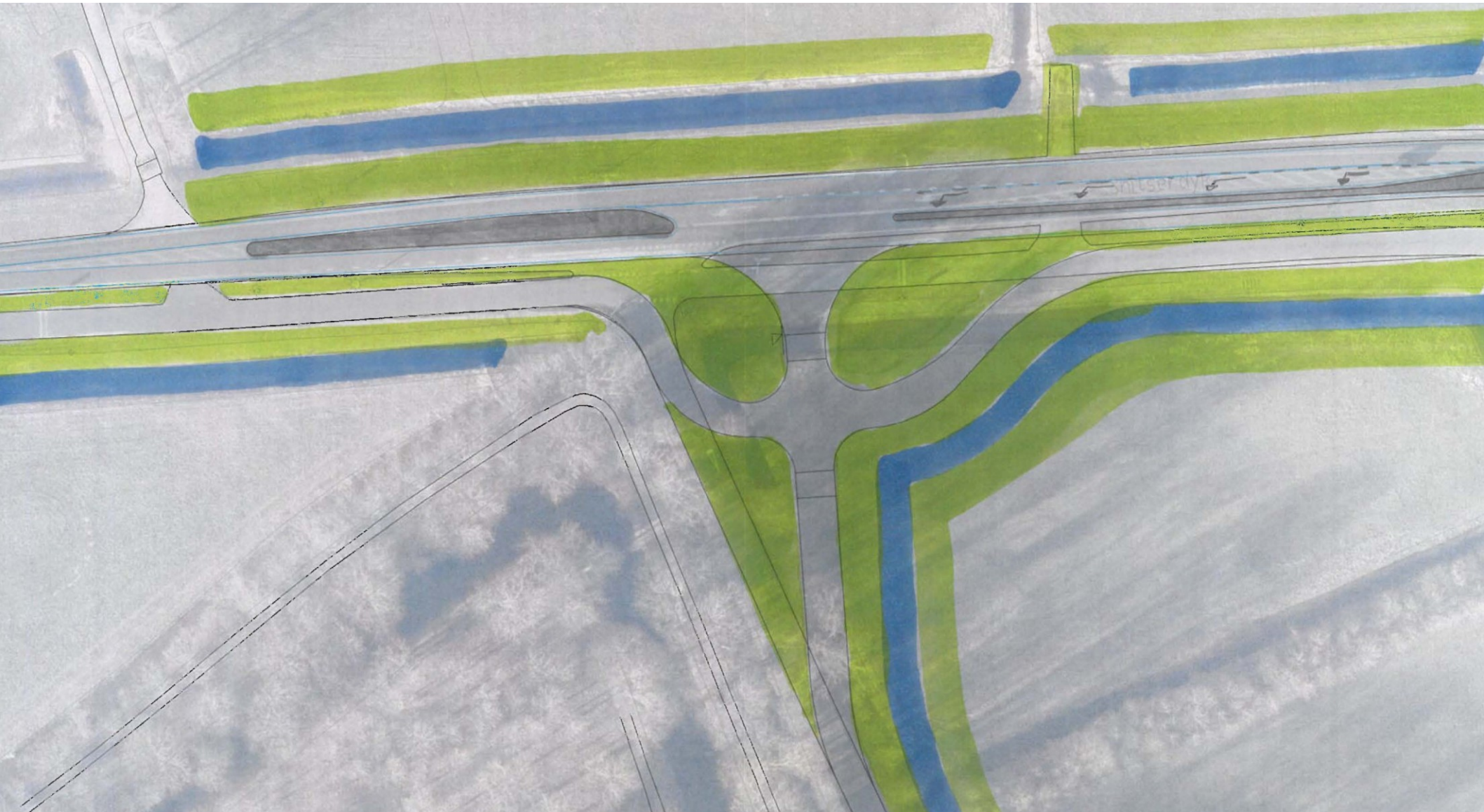
- Verwijderen taper
- Verlengen linksafstrook?
- Verbreden linksafstrook en middengeleiders?
- Verdrijvingsvlakken of middengeleiders?
- Optimalisering aansluiting parallelweg voor verbeteren overzichtelijkheid



9.2 Concept schetsen kruising Raerd

72

3. Kruising Raerd – variant F optimaliseren kruising



9.2 Concept schetsen kruising Raerd

73

3. Kruising Raerd – variant F optimaliseren kruising

- Groot ruimtebeslag i.v.m. linksafvak en doortrekking tot de bocht i.v.m. waarborgen zicht.
- Evenals bij rotonde en ovonde wijzigen aansluiting parallelweg op Slotsdyk nodig voor aanpakken bestaande problematiek.



74

9.3 Concept schets wegvak Tsienzerbuorren

75

4. Wegvak Tsienzerbuorren

- Voorstel: snelheid omlaag – 60 km/h
 - Begrenzing 60 km/h
 - Inleidende delen en kerndeel
- Tekening met ruimtebeslag profiel ontsluitingspad voorzijde
 - Besproken tekening d.d. 12 - 5 - 2015
 - Actualisatie tekening: breedte ontsluitingspad en doortrekking naar carpoolplaats
- Aandachtspunten voor nadere uitwerking
 - Inmeting (oa hoogtes belangrijk)
 - Kabels en leidingen
 - Planologische consequenties (geluid)
 - Grondeigendommen
 - Etc
- Hoe dit gedeelte in te richten - referenties



9.3 Concept schets wegvak Tsienzerbuorren

76

4. Concept schets wegvak Tsienzerbuorren

- Tsienzerbuorren 60 km/h, inleidende delen en kerndeel



9.3 Concept schets wegvak Tsienzerbuorren

77

4. Tsienzerbuorren - referentiebeelden

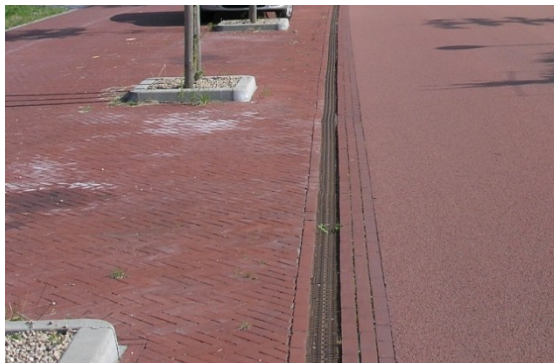


9.3 Concept schets wegvak Tsienzerbuorren

78

4. Concept schets wegvak Tsienzerbuorren

- Tekening profiel Tsienzerbuorren
 - 5 meter aan woningzijde (ontsluitingspad, boomvakken, obstakelvrije zone)
 - Evenals noordzijde ook groen aan zuidzijde: versmallen parallelweg zuidzijde naar 3,9m nodig



9.3 Concept schets wegvak Tsienzerbuorren

79

4. Concept schets wegvak Tsienzerbuorren



9.3 Bespreking concept maatregelenplan

80

Gesprekken politie en gemeenten

Aandachtspunten politie

1. Inhaalverbod
2. Handhaving
3. Lengte wegvak 60 km/h Tsienzerbuorren

Aandachtspunten gemeenten

1. Doorstroming
2. Veiligheid



10. Maatregelenplan

81

Onderdelen maatregelenplan

1. Hoofdrijbaan Dearsum – Tsienzerbuorren: paragraaf 10.1
2. Kruising Easterwierum: paragraaf 10.2
3. Kruising Raerd: paragraaf 10.3
4. Tsienzerbuorren: paragraaf 10.4
5. Parallelweg: paragraaf 10.5

Eindschetsen

- Kruising Easterwierum
- Kruising Raerd
- Wegvak Tsienzerbuorren



10.1 Maatregelen hoofdrijbaan

82

1. Maatregelen hoofdrijbaan Dearsum – Tsienzerbuorren

- Enkele parallelle ontsluitingspaden voor verminderen directe aansluitingen
- Uitbreiden inhaalverbod
- Maatregelen verbetering zicht
 - Zichtbelemmering bij uitritten – snoeien hagen
 - Zichtbelemmering in bocht parallelweg – rooien (boom)beplanting
- Aanpassing markering hoofdrijbaan
- Maatregelen tegengaan verblinding
- Proberen hoogteverschillen te beperken

10.1 Maatregelen hoofdrijbaan

83

1. Maatregelen hoofdrijbaan Dearsum – Tsienzerbuorren

- Verminderen directe aansluitingen
- Uitbreiden inhaalverbod
- Maatregelen verbetering zicht
- Aanpassing markering hoofdrijbaan
- Maatregelen tegengaan verblinding
- Proberen hoogteverschillen te beperken



10.2 Maatregel kruising Easterwierrum

84

2. Kruising Easterwierrum

- Concept schetsen: ovonde of rotonde
- Aandachtspunten oa: zicht vanaf trafostation , ligging ovonde in wegbeeld en fietsoversteek De Dille
- Voorkeur voor ovonde



10.2 Maatregel kruising Easterwierrum

85

2. Kruising Easterwierrum - ovonde



10.3 Maatregel kruising Raerd

86

3. Kruising Raerd

- Verschillende varianten conceptschetsen ovonde en rotonde
- Duidelijke voorkeur variant D2 ovonde
- Aandachtspunten Raerderbos en aansluiting Slotsdyk



10.3 Maatregel kruising Raerd

87

3. Kruising Raerd – variant D2 ovonde



10.4 Maatregelen wegvak Tsienzerbuorren

88

4. Wegvak Tsienzerbuorren

- Snelheid omlaag – 60 km/h
 - Begrenzing 60 km/h
 - Inleidende delen en kerndeel
- Schets inrichting
 - Actualisatie tekening: doortrekking naar carpoolplaats
 - Nadere detaillering
 - Aandachtspunt parallelweg, materiaal
 - Passeerplaatsen
- Aandachtspunten voor nadere uitwerking
 - **Hoogtes**
 - Kabels en leidingen
 - Planologische consequenties (geluid)
 - Grondeigendommen
 - Etc



10.4 Hoogtes wegvak Tsienzerbuorren

89

4. Wegvak Tsienzerbuorren

- Aandachtspunten
 - Hoogteverschil dat ontstaat tussen de nieuwe (opgeschoven) parallelweg en de naastgelegen berm (en sloot).
 - Om bovengenoemd hoogteverschil op te lossen zal waarschijnlijk (op delen) een constructieve oplossing / keerwand gerealiseerd moeten worden.
 - Dit geldt voor het deel ten oosten van profiel 3 (profielen 1 en 2, hoogteverschil 30 – 50 centimeter). Ook bij profiel 7 is dit een aandachtspunt.
 - De aansluiting van enkele inritten aan noord en zuidzijde is een aandachtspunt.
 - Om hoogteverschillen op te kunnen van zullen de inritten in het werk moeten worden meegenomen (helling). Oa. aandachtspunt bij profiel 3 en ook bij profiel 4 en 10.

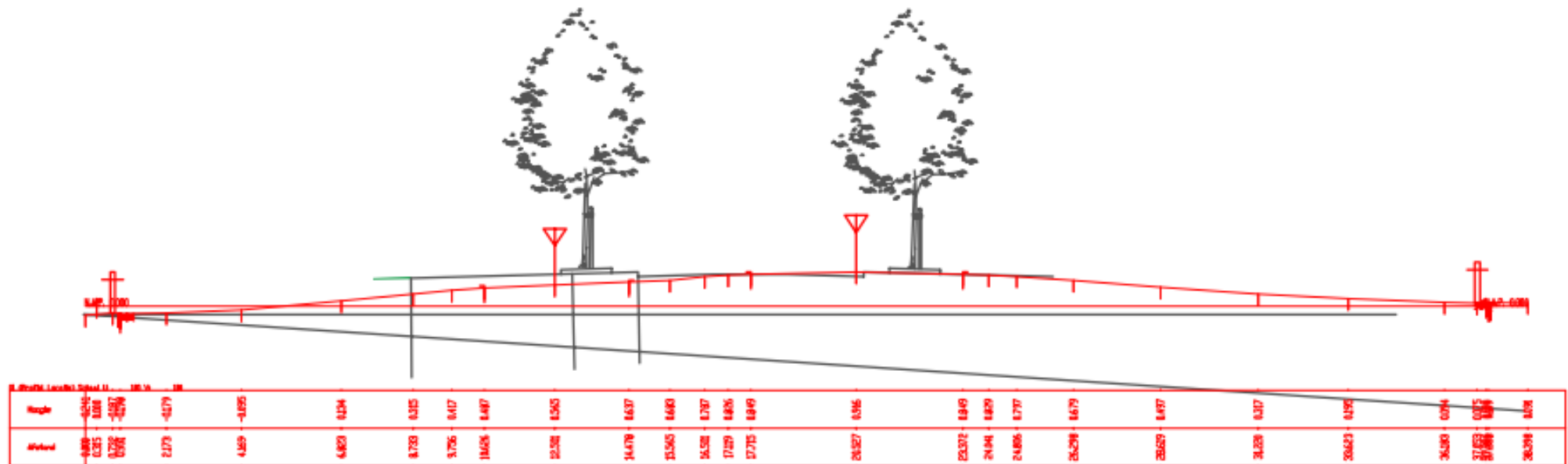


10.4 Hoogtes wegvak Tsienzerbuorren

90

4. Wegvak Tsienzerbuorren

- Aandachtspunten
 - Hoogteverschillen parallelweg – berm 0,3 – 0,5m
 - Hoogteverschillen inritten



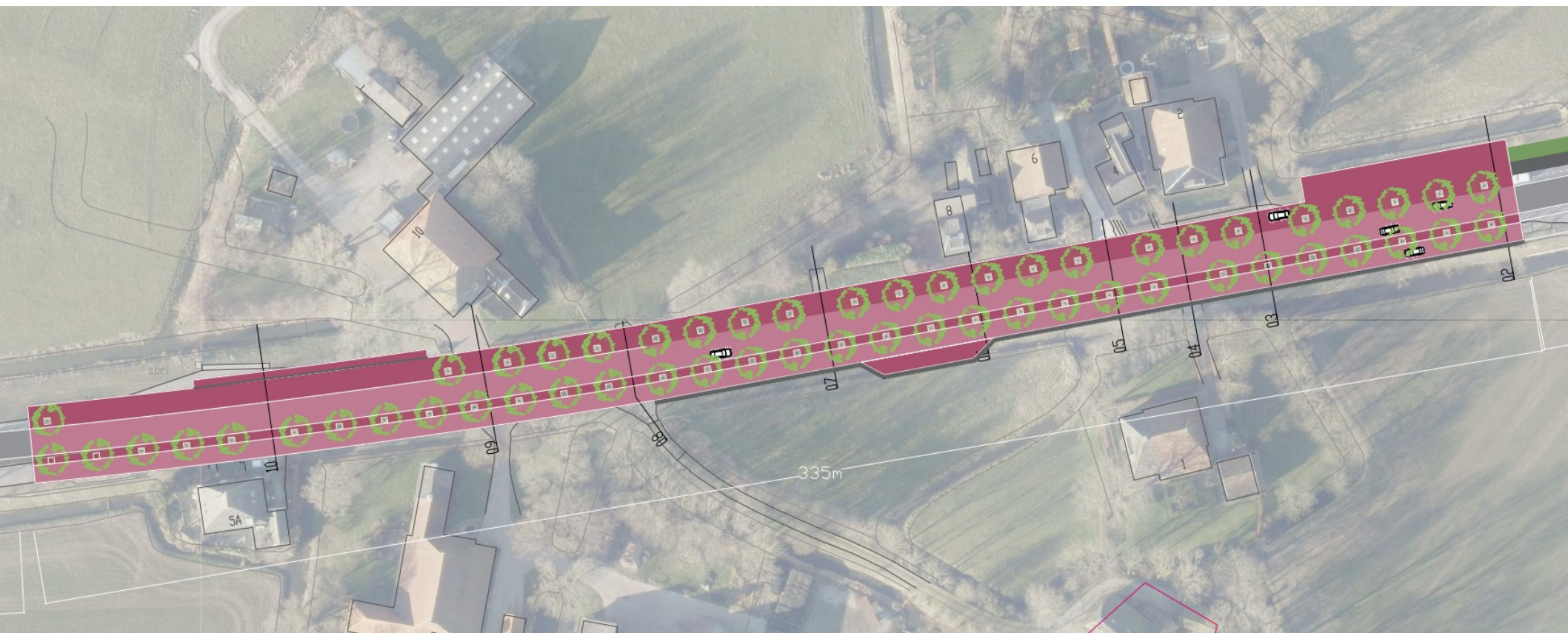
91



10.4 Eindschets wegvak Tsienzerbuorren

92

4. Eindschets wegvak Tsienzerbuorren



10.5 Maatregelen parallelweg

93

5. Maatregelen parallelweg

- Voorkomen onrechtmatig gebruik
 - Bermdoerschrijding voorkomen door hekwerk, door rotonde / ovonde makkelijker hoofdrijbaan op- en afrijden
- Overlast geluid en trilling
 - Locaties drempels bekijken



11. Conclusies

Noodzaak voor aanpak

In de afgelopen jaren is de N354 regelmatig in het nieuws geweest. Enerzijds vanwege berichtgeving over ongevallen en anderzijds over de gewenste aanpak van de N354. De verkeersonveiligheid en de wensen en betrokkenheid van de bevolking op de leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren, geven de noodzaak aan voor de aanpak van de N354.

Uitgangssituatie

Door de bewoners van Raerd en Tsienzerbuorren is lange tijd aandacht gevraagd voor de bereikbaarheid en met name de verkeersveiligheid en leefbaarheid op en langs de N354. De ideeën over hoe dit te verbeteren kwamen niet overeen. Met het formeren van een brede klankbordgroep, waarin de verschillende belangen vertegenwoordigd waren, is in een constructief proces gesproken over de aanpak van de N345.

Resultaat

Hoewel de ideeën en belangen aan het begin van het project verschillend waren, is op basis van goed inzicht in de problematiek en de mogelijke oplossingsrichtingen gekomen tot een door de projectgroep gedragen maatregelenplan met schetsontwerp voor de aanpak van de N354. Ook tijdens de inloopbijeenkomst op 25 januari 2015 waren de reacties overwegend positief.

Van de herinrichting van de N354 wordt een substantiële bijdrage verwacht aan verbeteren van de verkeersveiligheid. Van het schetsontwerp voor Tsienzerbuorren wordt een grote bijdrage verwacht van het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Vervolg

Op basis van de reacties behoeven enkele punten specifieke aandacht :

- precieze bepaling waar wel / geen inhaalverbod: verzoek om geheel inhaalverbod te overwegen;
- in overleg met direct belanghebbenden treden over (gevolgen) van de herinrichting van het wegvak Tsienzerbuorren;
- in overleg treden met direct belanghebbenden over de potentiële ontsluitingspaden;
- sluipverkeer via parallelweg;
- detaillering maatregelen tegen gaan verblinding, geleiding en voorkoming bermdoorschrijding.

In bijlage 4 zijn de panelen opgenomen die tijdens de inloopbijeenkomst op 25 januari 2015 getoond zijn. Hierop is ook een overzicht gegeven van de vervolgstappen.

Bijlage 1. Samenstelling projectgroep

95

PROJECTGROEP N354 TSENZERBUORREN - RAERD - EASTERWIERRUM (-DEARSUM)	
Naam	Belangengroep
T. (Tryntsje) v.d. Meer	Dorpsbelang Easterwierrum
O. (Otto) van der Meulen	Dorpsbelang Reduzum
H. (Hendrik) Landman	Snitserdyk Tsenzerbuorren - Easterwierrum
S. (Sietse) Dijkstra	Snitserdyk Tsenzerbuorren - Easterwierrum
T. Mous	Tsenzerbuorren
L. (Lisa) Faber	Tsenzerbuorren
J. (Jan) Miedema	Tsenzerbuorren
G. (Geartsje) Bokma-Bloem	Tsenzerbuorren
C. (Kees) Bottema	Snitserdyk Easterwierrum - Dearsum
R (Rob) Luijder	Dorpsbelang Raerd

Bijlage 2. Verslagen overleg projectgroep

96

- Verslagen

Bijlage 3. Nieuwsbrieven

Januari 2015



Samen voor een veilige N354

Als provincie Fryslân werken wij aan een verkeersveilig, bereikbaar en leefbaar Fryslân. Met 846 km aan provinciale wegen is het zaak dat wij dit wegennet goed onderhouden en aanpakken waar nodig. De N354 is daar één van. De noodzaak tot een aanpak van deze weg bleek eens te meer uit het onderzoek van de ANWB van afgelopen jaar. Daarin werd naar de veiligheid van de provinciale wegen gekeken. Het publiek kon via een actie aangeven welke van de minst veilige wegen zij als eerste aangepakt willen hebben. De deelnemers gaven een duidelijk signaal af over de N354 tussen Sneek en de A32 richting Leeuwarden. U hebt terecht aandacht gevraagd voor de aanpak van het gedeelte tussen Raerd en Tsjenzerbuorren. Samen met u willen wij er graag ervoor zorgen dat u straks over een veiligere weg kan rijden, zonder onnodig en gevaarlijk oponthoud. Daar staat de provincie voor: een aanpak voor, in en met de mienskip. Het hoe en waarom over de aanpak van de N354 vindt u terug in deze nieuwsbrief. De mensen van het project staan de komende tijd voor u klaar om u erbij te betrekken. Aarzel niet om contact op te nemen, wanneer u vragen heeft of input wilt leveren!

Sietske Poepjes,
Gedeputeerde Verkeer en Vervoer

Aan de slag met de N354

De provincie is inmiddels gestart met het opnieuw inrichten van de N354. Nu is het de beurt aan het weggedeelte Tsjenzerbuorren – Dearsum. Dat is nodig om de veiligheid en de bereikbaarheid van de dorpen te verbeteren. Om tot een goed plan te komen is een projectgroep samengesteld. De groep stelt zich in deze nieuwsbrief aan u voor. Daarnaast brengen we u op de hoogte van de laatste stand van zaken.

Korte terugblik

De N354 tussen Sneek en de A32 is een belangrijke provinciale weg. Het samengaan van druk doorgaand verkeer, lokaal bestemmingsverkeer, fietsverkeer en landbouwverkeer zorgt voor onveilige situaties. De bevolking van Raerd en Tsjenzerbuorren heeft hier vaak aandacht voor gevraagd. De provincie heeft daarom besloten de weg nu grondig aan te pakken. We willen daarbij zorgen voor een goede doorstroming van het verkeer en tegelijkertijd voor een veilig ingerichte weg met aandacht voor leefbaarheid.

De afgelopen jaren hebben we de wegvakken Sneek – Scharnegoutum en Scharnegoutum Dearsum al aangepakt. Nu is het de beurt aan het wegvak Tsjenzerbuorren – Dearsum.

Samen met verschillende belanghebbenden brengen we de mogelijkheden en oplossingen voor het aanpakken van de N354 in beeld. De oplossingen die op een breed draagvlak kunnen rekenen werken we verder uit. Vanaf 2015 starten we met de uitvoering.



Sietske Nijholt – provincie Fryslân

Namens de provincie ben ik, ter ondersteuning van de projectleider, aangewezen dit project te gaan begeleiden. Mijn rol zal waarschijnlijk zichtbaarder worden zodra de Grontmij haar werk heeft afgerond. Ik zal me binnen dit project onder andere bezig gaan houden met zaken als het aanvragen van vergunningen, het al dan niet verleggen van kabels en leidingen, aansturen van de tekenaars en bestekschrijver(s) en overige inhoudelijke dingen. Ik ben er van overtuigd dat we, met een ieders inzet, op dit tracé een mooie maar vooral veilige oplossing zullen realiseren.

Richard van der Velde – Grontmij

In opdracht van de provincie verzorgt Grontmij de planvorming van het project Herinrichting N354. Ik ben het aanspreekpunt vanuit Grontmij. Als Adviseur Mobiliteit heb ik in de afgelopen 15 jaar diverse herinrichtingprojecten uitgevoerd, waaronder enkele provinciale wegen in Fryslân.

Met veel enthousiasme zet ik mijn ervaring en expertise nu voor de N354 in. Bij het opstellen van het herinrichtingsplan betrekken we de omgeving nadrukkelijk om te horen welke problemen met ervaart en welke ideeën men heeft voor de aanpak van de weg. Samen met de projectgroep en met de inhoudelijke expertise van Grontmij stellen we een plan op voor de herinrichting. Daarbij streven we naar zo breed mogelijk draagvlak.

Boukje Zeinstra – Grontmij

Als adviseur stedenbouw en landschap heb ik in 12 jaar gewerkt aan verschillende inrichtingsvraagstukken. Daarbij hecht ik grote waarde aan het samenwerken met gebruikers en beheerders van een gebied. Zij zijn immers de 'specialisten' van hun weg, dorp en omgeving. Het is mijn doel om in een open en creatief proces te komen tot doeltreffende oplossingen waarin de lokale kennis, verkeer, ruimte en landschap tot hun recht komen.

Waar kunt u terecht met vragen?

Heeft u vragen, opmerkingen, wensen of suggesties? U kunt dan terecht bij uw vertegenwoordiger in de projectgroep. Deze kan uw vraag dan tijdens één van de overleggen met de projectgroep inbrengen. Ook kunt u altijd contact opnemen met de Provincie Fryslân.

Contact

Voor meer informatie over het project Herinrichting N354 kunt u contact opnemen met J. Hiddinga van de provincie Fryslân.
Tel. 058-292 5326 of mail naar: j.hiddinga@fryslan.nl.

Bijlage 3. Nieuwsbrieven

Januari 2015



Werkwijze en proces

Werkwijze

Voor het opstellen van een plan van aanpak voor de N354 doorlopen we een aantal stappen. Tijdens de inventarisatie en probleemanalyse brengen we de huidige situatie en de knelpunten nauwkeurig in kaart. In de stap daarna onderzoeken we de oorzaken van de knelpunten en stellen we specifieke doelen om deze aan te pakken. Op basis van de uitkomsten hiervan onderzoeken we oplossingen en werken we deze verder uit.

Proces

De provincie Fryslân heeft adviesbureau Grontmij opdracht gegeven de planvorming te verzorgen. Voor het betrekken van de omgeving is een projectgroep samengesteld waarin alle belangen zijn vertegenwoordigd, namelijk:

- Plaatselijk Belang Raerd
- Dorpsbelang Reduzum – Tsienserbuorren
- Dorpsbelang Easterwierrum
- Agrariërs
- Aanwonenden

In november vorig jaar hebben we tijdens een werksessie met de omgeving een projectgroep samengesteld. Het overleg met de projectgroep is gestart. Meerdere overleggen zullen nog plaatsvinden. De volgende overlegmomenten zijn in ieder geval vastgesteld.

1. Probleeminventarisatie	overzicht knelpunten en prioriteiten	december 2014
2. Oorzaken en verbeterpunten	wensbeeld in hoofdlijnen	februari 2015
3. Oplossingsrichtingen	oplossingen en varianten in beeld	maart - april 2015
4. Concept schetsen	maatregelen	april - mei 2015
5. Maatregelen toegelicht en geschetst	totaal maatregelpakket	mei - juni 2015

Door met een projectgroep aan de slag te gaan maken we optimaal gebruik van de lokale kennis en behoeftes. Zo kunnen we ideeën goed in kaart brengen. Met zijn allen streven we zo naar een oplossing met een zo breed mogelijk draagvlak.

Behalve met de projectgroep zullen we ook overleg voeren met bijvoorbeeld grondeigenaren en de politie. Om u op de hoogte te houden van alle ontwikkelingen organiseren we informatiebijeenkomsten. Daar lichten we de bevindingen van de projectgroep toe. Ook houden we u regelmatig op de hoogte van de stand van zaken met nieuwsbrieven.

Uitgangspunten

Bij het opstellen van het plan van aanpak hanteren we de volgende uitgangspunten:

- de weg blijft op de huidige plaats liggen, we kijken wel naar de bochten;
- de kruispunten Easterwierrum en Raerd pakken we aan;
- het wegvak Tsienserbuorren pakken we aan;
- we onderzoeken de mogelijkheden om erf- en perceelaansluitingen te koppelen.



Voorstellen van de projectgroep

Thijs Mous – Tsienserbuorren

Mijn wens is om de weg en de ventweg veiliger te maken. Wij wonen zelf aan de weg en zien elk jaar een paar auto's uit de bocht vliegen. De ventweg is onveilig voor fietsers. Er wordt daar veel te hard gereden door het landbouwverkeer en het verkeer wordt steeds breder. Ik denk dat er een oplossing moet komen voor de vele bochten die in deze weg zitten. Ook moet er aandacht komen voor een veilige toegang naar de boerderijen voor de vee- en melkwagens, en voor de hinder die de drempels op de ventweg veroorzaken. Ik hoop op een veilige weg en ventweg waar we nog lang met plezier aan mogen wonen

Sietse Dijkstra – Snitserdyk Tsienserbuorren – Easterwierrum / Agrariërs

Ik heb een boerderij en woon daar met mijn gezin en twee kinderen. Wij hebben land aan beide kanten van de weg. Ik hoop dat met het aanpakken van de weg de leefbaarheid wordt verbeterd. We hebben veel last van trillingen en geluid en vinden de weg onveilig. Er rijden hier veel mensen langs die de drukte ontwijken. De hoeveelheid verkeer terugbrengen is geen optie, wat dan wel?

Rob Luidjer – Plaatselijk Belang Raerd

Als deelnemer namens Plaatselijk Belang Raerd vind ik het belangrijk dat dit project resulteert in oplossingen waarin de meerderheid van alle betrokkenen en aanwonenden zich kunnen vinden. Het eindresultaat zal een veilige en zo min mogelijk overlast gevende N354 moeten zijn.

Lisa Faber – Tsienserbuorren

Wij zien dit project als mogelijkheid om de veiligheid en leefbaarheid van de buurt te verbeteren. Dat het spreekwoord "men dempt de put wanneer het kalf verdrongen is" hier geen waarheid vindt. En dat we tegelijkertijd nog wel een gezellige buurtbarbecue kunnen houden.

Geartsje Bokma-Bloem – Tsienserbuorren / Agrariërs

Ik vind het belangrijk dat we met elkaar tot een vooral leefbare situatie/oplossing kunnen komen. Dat wij dit vooral met betrokkenen aan de weg overeen kunnen komen. Want zij zijn degenen die elke dag met deze weg leven! Tevens dient men niet uit het oog te verliezen dat er historische bindingen zijn op Tsienserbuorren met Reduzum. Dit wil ik vooral in stand houden met uiteraard veiligheid en leefbaarheid voorop.

Tryntsje van der Meer - Dorpsbelang Easterwierrum

De aansluiting vanuit het dorp op de N354 is onoverzichtelijk en levert gevaarlijke situaties op. Graag zouden de inwoners van Easterwierrum zien dat de oversteek voor fietsers in twee gedeeltes kan. Een rotonde zoals bij Dearsom zou een oplossing kunnen zijn.

Kees Bottema – Snitserdyk Easterwierrum - Dearsom

De veiligheid op de N354 is een groot probleem. Vele ongelukken, waarvan enkele met dodelijke afloop en onverantwoord rijgedrag van automobilisten, maakt het wonen aan deze weg onleefbaar. Dit kan zo niet langer, dit moet veranderen!



Otto van der Meulen – Dorpsbelang Reduzum

Ik vind het belangrijk dat we elkaar met respect behandelen om goede oplossingen te bereiken. Er zal door een ieder wat water bij de wijn gedaan moeten worden om een oplossing te krijgen waar elk mee uit de voeten kan. Dorpsbelang Reduzum wil dit graag ondersteunen.

Jan Miedema – Tsienserbuorren

De Snitserdyk is een drukke weg waar veel gezinnen en bedrijven aan wonen en werken. Voor hen moet er een passende oplossing worden gevonden zodat wonen en werken op een veilige en aangename manier kan. Ik hoop dat we met de werkgroep, waarin verschillende belangen vertegenwoordigd zijn, hier op een positieve manier mee aan de slag kunnen.

Hendrik Landman – Snitserdyk Tsienserbuorren – Easterwierrum / Agrariërs

Het project Snitserdyk is voor mij geslaagd als de leefbaarheid en de veiligheid van de omwonenden erop vooruit is gegaan. Voor ons als gezin met (klein)kinderen is het belangrijk dat we goed en veilig bereikbaar zijn, met minder lawaai. Maar als bedrijf zijnde is het ook van groot belang dat wij, en het land goed bereikbaar zijn. Het bedrijf kan geen grond missen voor eventuele rotondes in verband met de mestwet.

Jan Hiddinga – provincie Fryslân

Voor het project N354 Tsienserbuorren - Raerd - Easterwierrum ben ik namens de provincie aangesteld als projectleider. Inmiddels ben ik 10 jaar werkzaam voor de provincie en daardoor verantwoordelijk voor een aanzienlijke hoeveelheid projecten binnen de provincie. Ik ben als projectleider onder andere betrokken geweest bij het project N354 Dearsom - Scharnegoutum. Ik ken de omgeving dus goed. Ik hoop dat we binnen dit project samen tot een goed plan komen, we hier iets moois kunnen realiseren en een slag maken in de veiligheid.

Bijlage 3. Nieuwsbrieven

Mei 2015

99



Samen werken aan een veiligere Snitserdyk

Voor de herinrichting van de N354 tussen Dearsum en Tsjenzerbuorren is eind 2014 een projectgroep samengesteld. Deze projectgroep zorgt voor lokale kennis en een beeld van de behoeftes. Samen willen de provincie Fryslân en de belanghebbenden goed overleg en een zo breed mogelijk gedragen plan. Want dat de weg veiliger en leefbaarder moet worden, daar zijn alle partijen het over eens.

Drie keer heeft de projectgroep nu overlegd. En niet zonder resultaat. Jan Hiddinga, projectleider provincie Fryslân is enthousiast over de projectgroep. Hij vindt hun rol belangrijk. "Ze zijn zeer betrokken bij het in beeld brengen van problemen en oplossingsrichtingen en denken hierin actief mee. We kunnen nu al stellen dat ze verschil maken. We hebben als provincie meteen geluisterd naar de projectgroep en de bomen in een aantal bochten gekapt. Daardoor is het zicht verbeterd."

Hiddinga wil graag werken aan een weg waarmee provincie, gebruikers en aanwonenden weer twintig jaar vooruit kunnen. "We waren het er al snel over eens dat de weg veiliger en leefbaarder moet worden. Maar de projectgroep wil bijvoorbeeld graag het onrechtmatig gebruik van de weg

verminderen. Dat is ook een mooi voorbeeld van hoe burgers hun ervaringen kunnen delen om ons werk beter te laten doen."

Bij onrechtmatig gebruik rijden automobilisten vaak door de berm

'De projectgroep is van groot belang'

naar de parallelweg om andere auto's te kunnen inhalen. Daartegen kan de provincie maatregelen nemen, die de weg ook veiliger en leefbaarder maken. Natuurlijk zijn er wel eens tegengestelde belangen, maar Hiddinga is blij met het overleg. "Vooral nu we in de fase

van oplossingen komen, is het belangrijk deze zoveel mogelijk samen op te stellen."

In december 2014 zette men alle problemen op een rij. Van deze problemen zijn in februari 2015 de oorzaken en verbeterpunten benoemd. Daarbij was het belangrijk scherp te krijgen wat men gezamenlijk wilde bereiken. Er ontstond een 'eisenpakket' voor alle mogelijke oplossingen. De visie die Grontmij en de projectgroep samen opstelden is het kader voor de oplossingsrichtingen.

Het laatste overleg, in maart, stond in het teken van de oplossingsrichtingen. Bij het bepalen van deze richtingen bekeek de projectgroep alle maatregelen en hun varianten. Op de volgende pagina vindt u deze mogelijke oplossingen in beeld.



Bijlage 3. Nieuwsbrieven

Mei 2015



100

Het proces in beeld

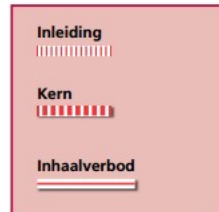
Om tot een goed schetsontwerp te komen is een projectgroep samengesteld. In deze projectgroep zitten verschillende belanghebbenden uit de omgeving. In de vorige nieuwsbrief hebben zij zich aan u voorgesteld. Onder begeleiding van de provincie en Grontmij proberen zij samen tot een zo breed mogelijk gedragen schetsontwerp te komen. De afgelopen maanden hebben ze hard gewerkt. Wat is er precies gebeurd?

Stap 1: Wat is het probleem?

Als eerste heeft de projectgroep alle problemen in kaart gebracht. Iedereen mocht op een kaart aangeven wat in zijn of haar ogen de knelpunten op het traject zijn. Vervolgens werden deze knelpunten besproken en gezamenlijk de prioriteiten benoemd.

Stap 2: Wat zijn oorzaken en verbeterpunten?

In het tweede overleg ging de projectgroep een stapje verder. Naast de uitkomsten van de vorige keer pakten ze nu ook de verkeerscijfers erbij. Hoeveel verkeer rijdt er op de weg? Hoeveel ongevallen gebeuren er? De cijfers en de knelpunten werden naast elkaar gelegd. Op die manier kwamen de oorzaken van de problemen steeds duidelijker naar voren. Dat gaf de mogelijkheid om na te denken over de verbeterpunten. Wat moet er gebeuren om de knelpunten aan te pakken? Er werd een gezamenlijke visie opgesteld.



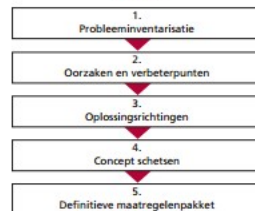
- Parallelweg**
- Zicht verbeteren op de weg en in de bochten.
 - Verminderen onrechtmatig gebruik van de parallelweg.
 - Leefbaarheid vergroten door trillingen te verminderen.
 - Veiligheid op de weg vergroten.

Easterwierrum - Raerd

Om de veiligheid op de kruisingen naar Easterwierrum en Raerd te verbeteren zijn diverse mogelijkheden onderzocht. De kruispunten van Easterwierrum en Raerd combineren tot één rotonde bleek niet wenselijk. Een rotonde bij Easterwierrum juist wel. De projectgroep heeft de mogelijkheden teruggebracht naar de twee meest wenselijke varianten die nu worden onderzocht:

- Variant: twee rotondes / ovondes
- Variant: rotonde / ovonde Easterwierrum, verbetering T-splitsing Raerd

Het proces



Hoofddrijbaan

- Zicht verbeteren op de weg.
- Veiligheid op de weg vergroten.
- Markering op de weg verbeteren.
- Oversteken veiliger maken.
- Ontsluiting van woningen proberen te combineren met het maken van kruispunten.
- Uitbreiding inhaalverbod bij bochten.

Tsienzerbuorren

- Snelheid omlaag naar 60 km/uur
- Duidelijke inleiding richting kern.
- Kern benadrukken door accenten te plaatsen.
- Ontsluiting van woningen proberen te combineren met het maken van kruispunten.

Stap 3: Wat zijn de mogelijke oplossingen?

Voor het derde overleg had de Grontmij alle resultaten van de vorige sessies verwerkt in een zogeheten visiekaart. In deze kaart stonden alle mogelijke oplossingen voor de problemen. De projectgroep ging hiermee aan de slag en besprak alle mogelijke oplossingen en varianten. U kunt de meest wenselijke oplossingsrichtingen en varianten terugvinden in de kaart. De komende periode gaat de projectgroep deze verder onderzoeken.



Bijlage 3. Nieuwsbrieven

Mei 2015

Hoe nu verder?

Stap 4: Concept schetsen > maatregelen

"Grontmij is nu druk bezig met het maken van schetsen", licht Jan Hiddinga toe. In het vierde projectoverleg begin juni bespreekt de projectgroep de schetsen van de oplossingen en varianten. Dit gebeurt zoveel mogelijk visueel, dus aan de hand van tekeningen. Als oplossingsrichtingen of varianten zijn afgevalen wordt uitgelegd waarom dat is.

Stap 5: Maatregelen toelichten en schetsen > totaal maatregelpakket

Na overleg past men de conceptschetsen aan en werkt deze uit tot concept eindschetsen. De eindschetsen worden besproken in het vijfde overleg. Hiddinga: "Tijdens dit overleg moeten we echt keuzes maken en het eens worden. We presenteren na dit overleg dan ook onze aanbevelingen aan de provincie Fryslân en leggen uit waarom we hebben gekozen voor deze oplossingen. Dit is ons definitieve advies."

Uitvoering

De uitvoering van de maatregelen start waarschijnlijk in 2018.

Waar kunt u terecht met vragen?

Heeft u vragen, opmerkingen, wensen of suggesties? U kunt dan terecht bij uw vertegenwoordiger in de projectgroep. Deze vindt u in de vorige nieuwsbrief. Uw vertegenwoordiger kan uw vraag dan tijdens één van de overleggen met de projectgroep indragen. Ook kunt u altijd contact opnemen met de Provincie Fryslân.

Voor meer informatie over het project Herinrichting N354 kunt u contact opnemen met Jan Hiddinga van de provincie Fryslân. Tel. 058-292 5326 of mail naar: j.hiddinga@fryslan.nl.



Bijlage 4. Panelen inloopsessie 25-01-2016

102

Plangebied: N354 Blauwe Tent - Easterwierrum - Dearsum



Aanpak

N354 Blauwe Tent - Easterwierrum - Dearsum

Uitgangspunten

- Weg blijft liggen, wel kijken naar bochten
- Kruispunten Easterwierrum en Raerd aanpakken
- Aanpak wegvak Tsienszbuorren
- Waar mogelijk erf- en perceelsaansluitingen koppelen
- Haalbaar (financieel en ruimtelijk)

Proces

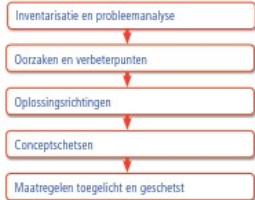


Ambtelijke begeleidingsgroep
Regulier overleg provincie en Grontmij

Projectgroep

Flexibele invulling
Politie, Tsienszbuorren en gemeenten

Werkwijze



Projectgroepleden

- Dorpsbelang Redzum
- Tsienszbuorren
- Tsienszbuorren
- Tsienszbuorren
- vertegenwoordiger Tsienszbuorren / Agraniers
- Snitserdyk Tsienszbuorren-Easterwierrum / Agraniers
- Snitserdyk Tsienszbuorren-Easterwierrum / Agraniers
- Plaatselijk Belang Raerd
- Dorpsbelang Easterwierrum
- Snitserdyk Easterwierrum - Dearsum
- provincie Fryslân
- provincie Fryslân
- Grontmij
- Grontmij

Doel

Verbeteren van:

- Veiligheid
- Bereikbaarheid
- Leefbaarheid







Algemeen

- Snelheid
- Slecht zicht
- Lawaai
- Gevaarlijke bochten
- Smalle op/afritten

Easterwierrum

- Gevaarlijke bocht
- Smalle middenberm

Raerd

- Overzicht
- Opijden
- Lichtinval

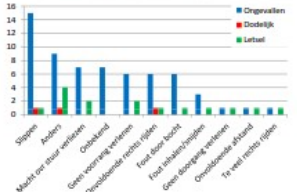
Tsienszbuorren

- Woningen dicht op de rijbaan
- Leefbaarheid
- Snelheid

Verkeersanalyse

- Ongevallen met te veel of onvoldoende rechts rijden
- Relatief veel ongevallen bij nat wegdek
- Relatief veel ongevallen bij duisternis
- Concentratie ongevallen op kruising Snitserdyk - De Dille
- Relatief veel ongevallen op traject Easterwierrum - Dearsum

Barometer



Problematiek



provincie fryslân
provincie fryslân

Totstandkoming plan

Herinrichting N354
Blauwe Tent-Easterwierrum

Inloopbijeenkomst 25 januari 2016

provincie fryslân
provincie fryslân

Problematiek

Herinrichting N354
Blauwe Tent-Easterwierrum

Inloopbijeenkomst 25 januari 2016

Bijlage 4. Panelen inloopsessie 25-01-2016

103



Zicht verbeteren

- Zichtbelemmering bij uitritten – snoeien hagen
- Zichtbelemmering in bocht parallelweg – rooien (boom)beplanting
- Verblinding door tegenliggers – aanbrengen hekwerk / groen?

Zicht bij duisternis of nat wegdek

- Markering aanpassen

Inhalen op gevaarlijke plekken (bochten)

- Inhaalverbod uitbreiden (zie ook visiekaart)

Oversteken

- Reconstructie wegvak Tsjenzerbuorren 60 km/uur
- Proberen hoogteverschillen te beperken
- Minder oversteken in het geval van ontsluitende paden
- Reconstructie kruispunten

Veel directe eraansluitingen / veiligheid / oversteken

- Te onderzoeken parallelle verbindingen

Parallelweg snelheid leefbaarheid en onrechtmatig gebruik

- Huidige drempels verwijderen (geven veel overlast)
- Onderzoeken mogelijkheden voor nieuwe drempels



provincie Fryslân
provincie Fryslân

Visie

Herinrichting N354
Blauwe Tent-Easterwierrum

Inloopbijeenkomst 25 januari 2016

provincie Fryslân
provincie Fryslân

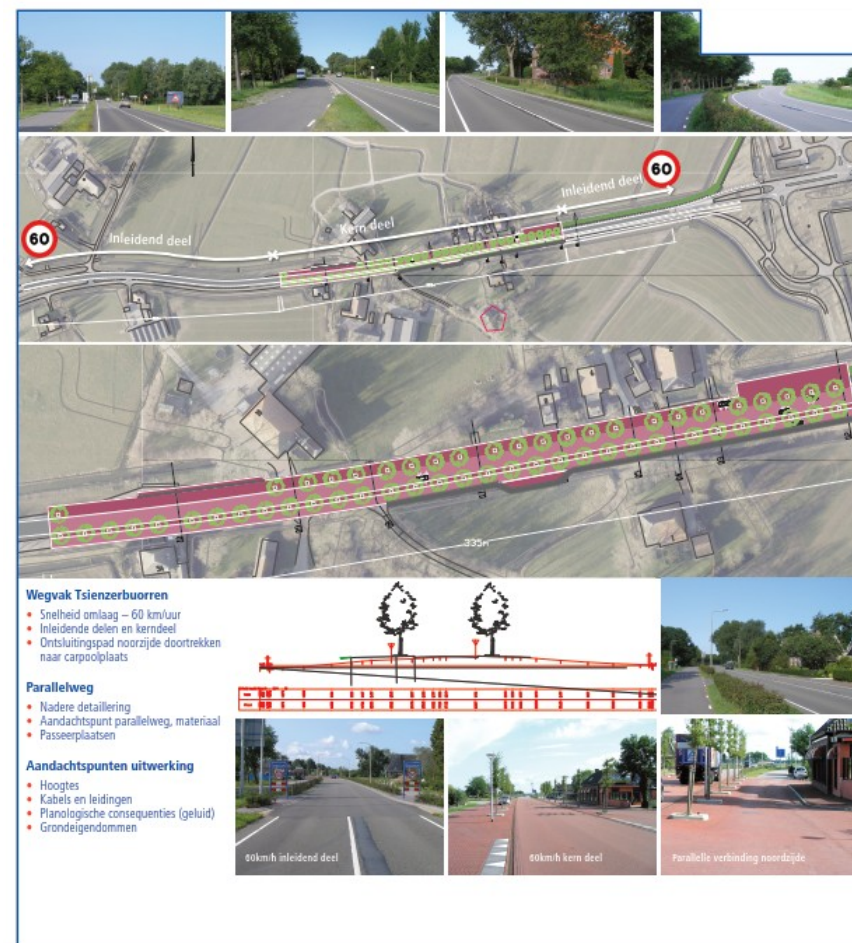
Maatregelen hoofdrijbaan en parallelweg

Herinrichting N354
Blauwe Tent-Easterwierrum

Inloopbijeenkomst 25 januari 2016

Bijlage 4. Panelen inloopsessie 25-01-2016

104



provinisie fryslân
provincie fryslân

Maatregelen kruispunten

Herinrichting N354
Blauwe Tent-Easterwierrum

Inloopbijeenkomst 25 januari 2016

provinisie fryslân
provincie fryslân

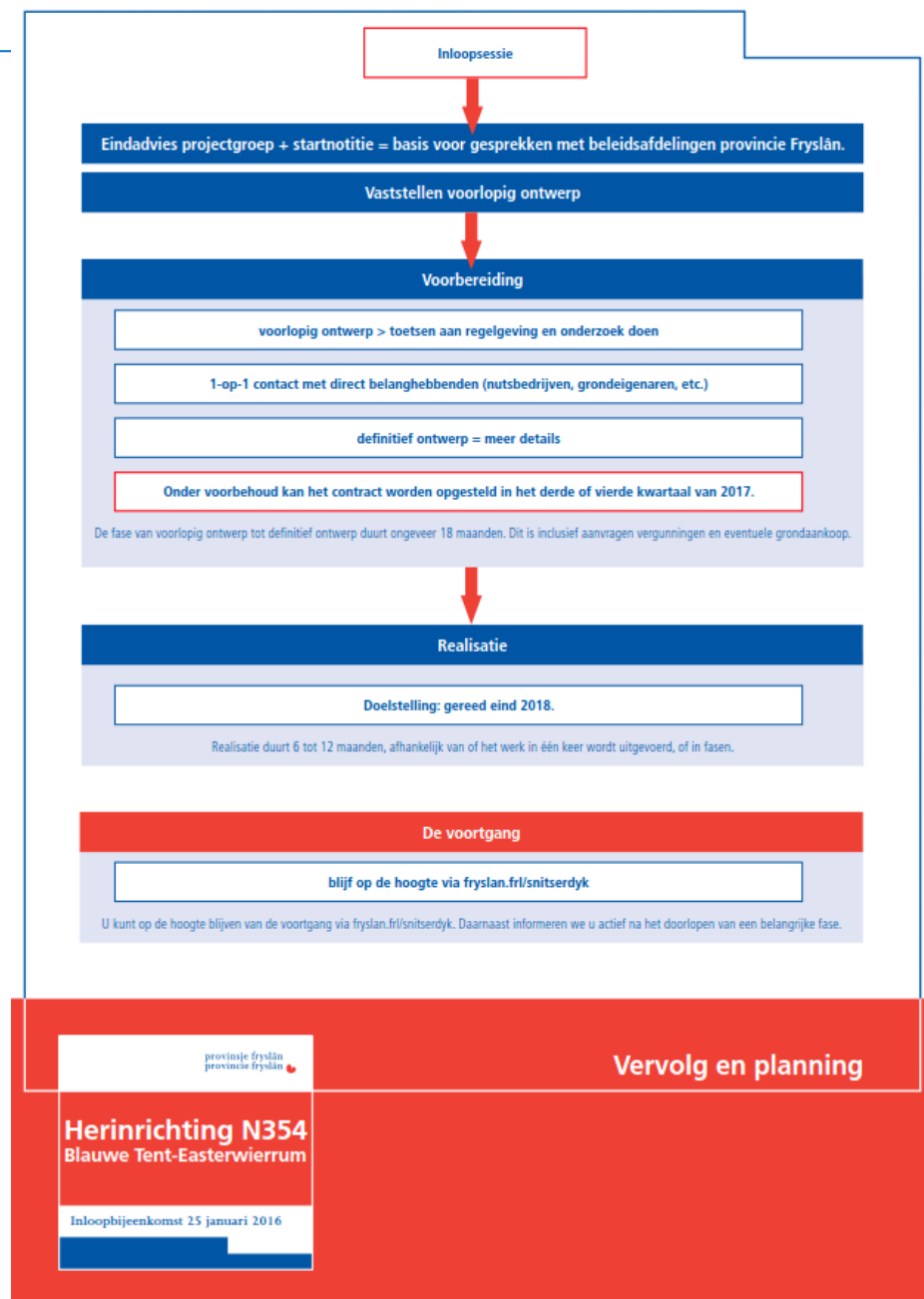
Maatregelen Tzienzebuorren

Herinrichting N354
Blauwe Tent-Easterwierrum

Inloopbijeenkomst 25 januari 2016

Bijlage 4. Panelen inloopsessie 25-01-2016

105



Bijlage 5. Reacties op schetsontwerp

106

- Reacties ontvangen tijdens inloopsessie 25-01-2016

1	Terwischa van Scheltinga Snitserdyk 16	
A	Inhaalverbod op het hele stuk tussen ovonde Oosterwierum en Dearsom instellen	In het schetsontwerp is op de N354 voorzien in het uitbreiden van het inhaalverbod. Inhalen kan alleen nog op de overzichtelijke rechte stukken. Onze verwachting is dat bij het instellen van een inhaalverbod over het gehele traject toch ingehaald zal worden, mogelijk ook op onoverzichtelijke stukken (bochten). Daarom is in het schetsontwerp gekozen voor het uitbreiden van het inhaalverbod (in bochten) en het toestaan op plaatsen waar inhalen het beste kan plaatsvinden. Bij het opstellen van het schetsontwerp hebben we overleg gevoerd met de politie. Dat zullen we ook doen bij het gedetailleerd uitwerken van het schetsontwerp naar een definitief ontwerp. Bij het opstellen van het definitieve ontwerp zal de provincie een overwogen beslissing maken ten aanzien van het inhalen (actuele stand van zaken is dat de verkeerskundigen van de provincie het gehele wegvak Afslag Reduzum – Scharnegoutum beschouwd hebben op inhaalverbod. Bovenstaande mening wordt gedeeld en in het groot onderhoud van Dearsom – Scharnegoutum identiek mee wordt omgegaan.
B	Parallelweg met ontsluiting op Dearsom is niet gewenst wij zijn georiënteerd op Raerd. Als ie er dan toch (ondanks de bezwaren) komt dan graag met ontsluiting naar land.	In de gepresenteerde visie zijn te onderzoeken parallelle verbindingen aan de noordzijde van de N354 gestippeld aangegeven. Bij de nadere uitwerking van het schetsontwerp wordt met direct belanghebbenden gesproken. Voor de parallelle verbindingen geldt dat de provincie hiervoor niet gaat oteigenen. Daar waar geen overeenstemming met de grondeigenaar wordt bereikt over de aanleg van een parallelle verbinding, gaan wij deze niet aanleggen. Tevens dient de investering op ontsluitingswegen afgewogen te worden op de winst in verkeersveiligheid en bereikbaarheid.
C	Ontmoedigen auto's op ventweg	Bij het opstellen van het schetsontwerp is naar deze mogelijkheid gekeken. Landbouwverkeer moet goed gebruik kunnen blijven maken van de parallelweg. Het treffen van fysieke maatregelen (bijvoorbeeld drempels, wegversmallingen of asverspringingen) voor het ontmoedigen van autoverkeer zal leiden tot overlast (voor landbouwverkeer en omgeving) en mogelijk onveilige situaties. Omdat de huidige drempels leiden tot overlast voor omwonenden is bij het schetsontwerp aangegeven dat nader gekeken zal worden naar de juiste plaats voor de drempels op de parallelweg.
2	Landman Snitserdyk 6	
A	Wegmarkering Easterwierrum – Raerd. Graag zouden we hier een inhaalverbod zien i.v.m. veiligheid, dus doorgetrokken streep!	Zie antwoord 1A.
B	Vanaf Snitserdyk 10 een fietspad ipv. parallelweg als aansluiting op ovonde	Fietzers fietsen op de parallelweg aan de zuidzijde van de N354. Wij onderzoeken de mogelijkheden om het aantal erfaansluitingen op de N354 te verminderen. Dit kan door de aanleg van parallelle verbindingen aan de noordzijde van de N354. Alleen een fietspad aanleggen biedt geen oplossing voor deze erfaansluitingen.
3	G Bokma Tsienzerbuorren 12	
	De ventweg bij de ovondes niet als sluiproute (laten) gebruiken	Zie antwoord 1C.
4	F. Hellinga Snitserdyk 4	
	Evt. mogelijkheid fietspad van boerderij naar aansluiting Ovonde Raerd	Zie antwoord 2B.

5	Ebe Terpstra Snitserdyk 23	
	Doorgetrokken streep op Bernsterbuorren.	Zie antwoord 1A.
6	A.J. Bouwman- Ponne Tsienzerbuorren 5a	
A	Graag wil ik weten hoeveel de ventweg naar ons huis toe komt. Hier wil ik graag met iemand in contact en graag hierover praten.	Wij streven er naar om de parallelweg ter hoogte van uw woning niet of zo weinig mogelijk op te schuiven in de richting van uw woning. Bij de verdere uitwerking van het schetsontwerp zullen wij hierover met u in gesprek gaan. Wij nemen hiervoor contact met u op.
B	Bomen vind ik niet zo!	In overleg met (en op verzoek van) de projectgroep is in het schetsontwerp gekozen voor bomen aan weerszijden van de weg. Dit om een fraai beeld te realiseren en om de inrichting van de weg in Tsienzerbuorren duidelijk te laten afwijken van de rest van de N354. Daarmee valt Tsienzerbuorren op in het wegbeeld, wat bijdraagt aan een aangepast snelheidsgedrag van automobilisten.
7	Willem Kooistra Snitserdyk 19	
A	Parallelweg veiliger: snelheid omlaag	Zie antwoord 1C.
B	De auto's weren die de parallelweg als inhaal gebruiken. Automobilist rijdt b.v. achter vrachtwagen en duikt bij de rotonde Dearsum op parallelweg om vervolgens bij Raerd weer op de hoofdrijbaan zijn weg te vervolgen. Plaats heuvels, slingers, kronkels.	Zie antwoord 1C.
C	Landbouwverkeer niet op de parallelweg. Gevaarlijk voor fietsers.	Uitgangspunt is dat op 80 km/h wegen met een hoge verkeersintensiteit zoals op de N354, het landbouwverkeer op parallelwegen rijdt. Dit uit overwegingen van bereikbaarheid, doordat langzaam rijdend verkeer zorgt voor vertraging van het snelverkeer (doorstromingsbelang) en verkeersveiligheid (snelheidsverschillen en onveilig inhaalgedrag op de hoofdrijbaan).
D	Rijdend of fietsend op de parallelweg 's avonds wordt je verblind door de lichten van auto's op de hoofdrijbaan.	Dit punt is ook in de gesprekken met de projectgroep naar voor gekomen. In de visie voor de aanpak van de N354 hebben we maatregelen opgenomen voor het tegengaan van verblinding. Dit kan bijvoorbeeld door (laag) groen of door bijvoorbeeld een hekwerk. Deze maatregel zorgt ook voor het voorkomen van bermdoerschrijding (van hoofdrijbaan naar parallelweg rijden). Bij het gedetailleerd uitwerken van het schetsontwerp zullen we deze maatregelen concretiseren.
E	Méér parkeren/passeerplekken op parallelweg. Parallelweg breder. Landbouwverkeer kunnen elkaar niet passeren. Tractors rijden te snel.	De provincie hanteert een maat van 4,5 meter voor parallelwegen. Daar voldoet de huidige parallelweg aan. Brede(re) parallelwegen zorgen voor een hogere snelheid van het verkeer, hetgeen vanwege de verkeersveiligheid ongewenst is. Er is geen sprake van overmatige bermshade waaruit blijkt dat extra passeerplaatsen noodzakelijk zijn.
F	Zwaar landbouwverkeer b.v. tankauto's is erg onveilig voor de fietsers	Dilemma wordt erkend, doch alternatieven hiervoor leiden tot onveilige situaties op de hoofdrijbaan. Die worden als een groter risico ingeschat dat het gebruik van de parallelweg, ook lettend op de gebruiksiteiten van zowel de parallelwegen als de hoofdrijbaan.
E	Is er ook subsidie voor geluidsisolatie?	Geluidsisolatie is geen onderdeel van dit project. Het ontbreekt ons ook aan voldoende kennis om hier een eenduidig antwoord op te geven. Op dit moment moeten we helaas volstaan met het doorverwijzen naar http://www.fryslan.nl/12490/geluidsanering-verkeerslawaa/
8	Roel Houwing	

	Slotsdyk 34	
A	Complimenten over procedure en inhoud v. voorgestelde oplossing. M.i. optimale aanpak di leidt tot verbetering	Hartelijk dank hiervoor. Mooi om te horen.
B	Opmerkingen niet over de inhoud v.d. voorgestelde maatregelen maar over de randvoorwaarden waardoor het geheel beter tot zijn recht komt: Het traject Leeuwarden – Sneek is een belangrijke verbinding. Het pakket aan maatregelen voor inrichting van de N354 doet geen recht aan het belang van deze verbinding. Doet dat nu al niet. Zo'n traject zou pas voldoen als woonwerkverkeer en vrachtverkeer minimaal 100 km kan rijden. Goedkope oplossing: Leid dit verkeer van Leeuwarden via bestaande route naar Bolsward naar Sneek kost bijna niets: vermeld Sneek op de richtingborden consequent via Bolsward.	Hartelijk dank voor uw suggestie. Omdat dit buiten de scope van dit project valt, zullen wij uw reactie delen met onze beleidsafdeling en andere wegbeheerders.
C	Verkeer dat nu op de weg Leeuwarden Heerenveen (130km) afslaat naar Sneek krijgt een paar kilometer een riante weg voor zich (100km). Om dit goed af te remmen naar het 60 km gebied van Tsjenzerbuorren zou een rotonde bij Blauwe Tent veel effectiever zijn dan de huidige kruising. Bovenstaande leidt tot nog meer veiligheid	De toegestane maximum snelheid op het wegvak tussen de A32 en Tsjenzerbuorren bedraagt 80 km/h. De overgang van 80 km/h naar 60 km/h is passend. De kruising bij de Blauwe Tent valt buiten de scope van dit project.
9	A Venema Tsjenzerbuorren 1	
A	I.v.m. parallelweg dicht bij de boerderij hoe zit het met trilling en geluidsoverlast (landbouwverkeer)	Dit zijn aspecten die wij bij de nadere uitwerking van het schetsontwerp zullen onderzoeken. Zoals aangegeven (op de panelen) tijdens de inloop gaan we het voorlopig ontwerp toetsen aan de regelgeving. Tevens zullen we in deze fase 1 – op – 1 contact hebben met direct belanghebbenden, dus ook met u. Genoemde aspecten zullen wij daarin nadrukkelijk betrekken.
B	Ons woongenot wordt er niet beter van	De snelheid gaat omlaag op het wegvak in Tsjenzerbuorren van 80 km/h naar 60 km/h. Wij zijn van mening dat dit positief is voor het woongenot in Tsjenzerbuorren. Voor uw specifieke situatie ligt hier ook een relatie met punt 9A.
10	T Y Landman Snitserdyk 10	
	Inhaalverbod i.v.m. oversteken en lawaai	Zie antwoord 1A.
	Fietspad naar ovonde Raerd	Zie antwoord 2B.
	Standplaats containers aan de ventweg waar dat nodig kan zijn	Deze wens zullen wij meenemen bij het gedetailleerd uitwerken van het schetsontwerp.
11	Rauwerda Snitserdyk 12	
	Aansluiting via rotonde ideaal	Op de visiekaart is deze ontsluiting benoemd als 'nader onderzoeken'. Bij de nadere uitwerking van het schetsontwerp zullen wij hieraan, in afstemming met u, al dan niet invulling aan geven.
12	Frans en Alies Hoekstra	

	Snitserdijk 21	
	De ventweg wordt nu vaak als inhaalstrook gebruikt. Wij zijn bang dat de nieuwe ovondes er voor gaan zorgen dat dit oneigenlijk gebruik gaat toenemen. Automobilisten die achter langzaam rijdend vrachtverkeer rijden zullen bij de ovonde de ventweg opgaan. Vervolgens met hoge snelheid inhalen en bij de volgende ovonde de weg weer op.	Zie antwoord 1C. Door de rotondes moet verkeer (ook vrachtverkeer) afremmen op de N354. Wij hebben in het schetsontwerp ovondes opgenomen en geen rotondes, om er voor te zorgen dat de doorstroming op de N354 ook zoveel mogelijk gewaarborgd blijft. Bij een ovonde kan het verkeer 'rechtdoor' de ovonde afrijden, op een rotonde is de snelheid ook bij het afrijden laag. Door de aanleg van de ovondes moet autoverkeer dat vanaf de N354 de parallelweg op gaat een grotere beweging maken dan in de huidige situatie.
	Is het een idee om passeerstroken langs de ventweg te maken. Op die manier kunnen wij groot landbouwverkeer laten passeren.	Zie antwoord 7E.
	Zou de snelheid op de ventweg ook lager kunnen dan 60??	Buiten de bebouwde kom is de minimale snelheid op wegen zoals deze parallelweg 60 km/h.
	Autoverkeer op de ventweg wordt in het donkere verblind door tegemoetkomende auto's op de hoofdweg (fietsers worden snel over het hoofd gezien) Kan er iets tussen de hoofdweg en ventweg geplaatst worden zodat we minder verblind worden?	Zie antwoord 7D.