

Evaluatie herinrichting Haadwei Damwâld

Gemeente Dantumadiel

BonoTrafficcs bv
specialisten in verkeer



IJsselkade 60
8261 AH Kampen
T 038-337 17 20
I www.bonotraffics.nl
E info@bonotraffics.nl

Evaluatie herinrichting Haadwei Damwâld

Gemeente Dantumadiel

Projectomschrijving Opdrachtgever Projectnummer	Evaluatie herinrichting Haadwei Damwâld
	Gemeente Dantumadiel
	19.0162
Datum	15 november 2019
Status	Definitief
Auteur(s)	Robin Liefink / Erik Wietjes
Controle	
Projectleider/vrijgave	Erik Wietjes

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Studiegebied	3
1.3	Aanpak evaluatiestudie	4
1.4	Leeswijzer	4
2	Uitgangspunten en doelen	5
2.1	Prognose en verwachting effect van de Centrale AS	5
2.2	Uitgangspunten schetsvisie Kansen In Kernen	6
2.3	Voorlopig Ontwerp	7
3	Bouwstenen evaluatie	10
3.1	Tellingen	10
3.2	Snelheidsmetingen	12
3.3	Klachten en meldingen	12
3.4	Observaties kruispunten	13
3.4.1	Live observaties	13
3.4.2	Cameraobservaties	15
3.5	Schouw	15
3.6	Interviews belanghebbenden	16
3.7	Interviews fietsers	17
3.8	Ongevallen	17
4	Conclusie	19
4.1	Algemene conclusie	19
4.2	Verkeersveiligheid	19
4.2.1	Objectieve verkeersveiligheid Haadwei	19
4.2.2	Subjectieve verkeersveiligheid	21
4.3	Leefbaarheid	22
4.4	Het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte	23
4.5	Proces herinrichting	23
5	Aanbevelingen	24
5.1	Snelheid	24
5.1.1	Uitbreiding/verduidelijken 30 km/uur zone	24
5.1.2	Remmen snelheid zuidelijke deel Haadwei	25
5.1.3	Andere verbeterpunten Haadwei	26
5.2	Positie (brom)fietsers	26
5.3	Educatie scholen	27
5.4	Parkeren	27
5.5	Nader onderzoek	28

Bijlage 1: Verslagen conflictobservaties	29
Bijlage 2: Onderzoek Mobycon	31
Bijlage 3: Verslag schouw	32
Bijlage 4: Verslagen interviews	35

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Na de aanleg van de Centrale As is in noordoost Fryslân in het kader van Kansen in Kernen (KIK) een aantal voormalige doorgaande wegen in verschillende dorpen heringericht. Ook de Haadwei in Damwâld is aangepakt. De komst van de Centrale As heeft voor een afname van de hoeveelheid doorgaand verkeer in Damwâld gezorgd. Dit maakte een andere inrichting van de weg mogelijk, meer passend bij het karakter van het dorp.

Begin 2018 is de herinrichting afgerond. Naast de vele positieve reacties is door bewoners en belanghebbenden ook een aantal kanttekeningen geplaatst bij de nieuwe inrichting. Sommige mensen ervaren de nieuwe kruispunten en de hier geldende regels als onveilig. De gemeente Dantumadiel heeft BonoTraffics gevraagd een evaluatieonderzoek uit te voeren, waarin het daadwerkelijke gebruik en de goede en slechte punten van de nieuwe inrichting naar voren komen. Hierbij is de situatie afgezet tegen de oorspronkelijke doelen van het project. De Haadwei en omgeving moet veiliger zijn geworden, de leefbaarheid moet zijn vergroot en de ruimtelijke kwaliteit moet zijn verbeterd. Daarnaast is bekeken of (kleine) aanpassingen de situatie kunnen optimaliseren.

1.2 Studiegebied

In deze studie is primair gekeken naar de Haadwei in Damwâld, en dan specifiek het deel dat heringericht is. Op afbeelding 1 is het studiegebied weergegeven.



Afbeelding 1; Studiegebied evaluatie Haadwei

1.3 Aanpak evaluatiestudie

Om te komen tot een goed beeld van het functioneren van de Haadwei is geput uit verschillende bronnen:

- Inventarisatie bestaande klachten en meldingen
- Mechanische tellingen/snelheidsmetingen
- Conflictobservatie op kruispunten
- Schouw door specialisten
- Interviews belanghebbenden

Op basis van de verzamelde data is een goed beeld gevormd van het functioneren van de weg en de mate waarin de gestelde doelen zijn bereikt. Concrete vragen die hiermee worden beantwoord zijn:

- Is de situatie (objectief en subjectief) veiliger geworden?
- Is de leefbaarheid voor aanwonenden verbeterd?
- Is de ruimtelijke kwaliteit verbeterd?
- Welke verbeteringen zijn er mogelijk?

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn de achterliggende uitgangspunten en doelen van het project beschreven. In hoofdstuk 3 zijn de voor deze studie gebruikte data en onderzoeken nader toegelicht. In hoofdstuk 4 is de conclusie ten aanzien van de doelen van het project beschreven en tenslotte is in hoofdstuk 5 aangegeven welke maatregelen bij kunnen dragen aan een nog betere situatie.

2 Uitgangspunten en doelen

2.1 Prognose en verwachting effect van de Centrale AS

De herinrichting van de Haadwei in Damwâld is gekoppeld aan het besluit uit 2008 om de Centrale As aan te leggen. Het bundelen van de verkeersstromen op de Centrale As en het ontlasten van een aantal kernen in dit deel van Fryslân maakte een andere inrichting van onder andere de Haadwei in Damwâld mogelijk. De besluitvorming rondom de Centrale As (in 2008) is mede gebaseerd op de verwachtingen met betrekking tot het verkeersaantrekkende vermogen. De Centrale As, zo is destijds modelmatig berekend, zou volgens het verkeersmodel van Goudappel Coffeng (Centrale As, 2020 Tracébesluit) zorgen voor een afname van verkeer op de Haadwei. In 2008 reden er nog ruim 12.000 motorvoertuigen per etmaal op de Haadwei. In 2020 zou dit volgens het model afnemen tot circa 3.500 - 4.000 motorvoertuigen per etmaal. Op de Centrale As zouden dan bijna 13.000 motorvoertuigen per etmaal rijden (zie afbeelding 2).



Afbeelding 2: Modelplot verkeersprognose 2020 (tracébelsuit Centrale As 2008)

2.2 Uitgangspunten schetsvisie Kansen In Kernen

Direct na de besluitvorming van de Centrale As is begonnen met het vormen van een visie over de herinrichting van de doorgaande wegen in de verschillende dorpen in de regio, waaronder Damwâld. In juni 2010 is de schetsvisie Damwâld 'Kansen In Kernen (KIK)' opgeleverd. Deze visie is opgesteld door een 'kerngroep', bestaande uit inwoners en ondernemers uit Damwâld, mensen vanuit het Shared Space Instituut, mensen vanuit de ANWB/VVN, mensen vanuit de gemeente Dantumadiel en van Oranjewoud.

Doelstelling

De doelstelling van het Project KIK Damwâld is destijds als volgt geformuleerd: "Het verbeteren van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid op en rond de Haadwei in Damwâld en in relatie daarmee verhoging van de kwaliteit van de openbare ruimte en het benutten van kansen voor ontwikkelingen voor onder andere woningbouw, bedrijvigheid en andere functies."

Uitgangspunten opstellen visie

Bij het opstellen van de visie is een aantal uitgangspunten gehanteerd:

- Optimale ruimtelijke en functionele kwaliteit van de weg staat voorop
- Een blanco start
- Benutten van plaatselijke kennis en ervaring
- Direct betrokkenen het voortouw geven
- Realistisch
- Over de afbakening van het plangebied heen kijken
- Shared Space-principe

Shared Space

Het principe van Shared Space is een belangrijk uitgangspunt geweest voor de visie en het uiteindelijke ontwerp. Gedachte hierbij is dat het streven naar een gedeelde ruimte bijdraagt aan de doelstellingen van het project. De belangrijkste pijlers van Shared Space zijn:

- Streven naar het samen delen van de weg/openbare ruimte door meerdere gebruikers
- De verantwoordelijkheid (voor het gedrag) terugleggen bij de gebruikers
- Inrichten op een manier die aantrekkelijker is dan een inrichting met de geijkte borden, belijningen, drempels, rotondes en kruisingen.

Voorkeursmodel

Op basis van de uitgangspunten heeft de kerngroep in de visie een aantal keuzes gemaakt:

Wegbreedte: De nieuwe wegbreedte blijft gelijk aan de oude breedte; 6.00 meter. Er komt een profiel van erf tot erf zonder hoogteverschillen. In de verharding komen in de lengterichting twee rijen bomen, met boomkransen. De breedte van verharding tussen de bomen is minimaal 6.00 meter. Er is geen sprake van onderscheid tussen rijbaan, fietspad of voetpad.

Snelheidsregime: Gekozen is voor een formeel snelheidsregime van 50 km/uur. Intentie is hierbij om de snelheid van het verkeer waar nodig lager te laten zijn dan deze 50 km/uur. Een zogenaamde 50- weg.

Fietsers op de rijbaan: In principe maken de fietsers gebruik van de rijbaan.

Wegverharding: Om een 'dorps' karakter te krijgen en om de automobilist het gevoel te geven dat hij te gast is in de bebouwde kom, wordt de gehele weg in klinkers gelegd. Om veiligheidsoverwegingen is het gewenst de snelheid laag te houden, daarom is gekozen voor een combinatie van klinkers en een 50- regime.

Kruispunten: De weg wordt ingericht als een dorpsweg. Hierbij past een principe van gelijkwaardige kruisingen waarbij verkeer van rechts voorrang krijgt. De kerngroep heeft aangegeven liever geen drempels te gebruiken maar een weginrichting volgens het Shared Space-principe; verkeersdeelnemers op een alternatieve manier snelheid laten verminderen. De kruisingen worden daarom als plein ingericht.

2.3 Voorlopig Ontwerp

Proces

Na het opstellen van de visie is het een periode stil geweest rondom de planvorming voor de Haadwei. De focus lag op de aanleg van de Centrale As. Medio 2014 is de planvorming weer opgepakt met als doel om op basis van de visie te komen tot een definitief ontwerp voor de Haadwei. In 2016 is het Voorlopig Ontwerp (VO) gepresenteerd (zie afbeelding 3). Net als tijdens het proces bij het opstellen van de schetsvisie is ook bij dit proces gebruik gemaakt van een klankbordgroep. Deze werd gevormd door de oorspronkelijke kerngroep, aangevuld met een aantal specifieke belanghebbenden, waaronder de buurtverenigingen.

Onder andere het profiel van de weg, de kruispunten, ontwerpsnelheid en geluidsreductie zorgden voor een stevige discussie. Dit heeft geleid tot een ontwerp die op een aantal punten verschilt met de schetsvisie.

Ontwerp

Zo is onder andere besloten om een alternatieve zone voor langzaam verkeer - waar fietsers optioneel gebruik van kunnen maken - te realiseren, het zogenaamde "voetspad". Hiermee wordt fietsers de mogelijkheid geboden om te kiezen tussen het fietsen op de rijbaan en op het "voetspad".

Naast de aanpassingen ten opzichte van de schetsvisie is ook de snelheid buiten de kom naar beneden gebracht. Zowel aan de noord- als aan de zuidkant van het dorp wordt de snelheid voor het inrijden van de kom al teruggebracht van 80 naar 60 km/uur. Door middel van "poorten" is de bebouwde komgrens gemarkeerd. Het beoogde regime van 50 km/uur binnen de bebouwde kom blijft overeind, vanwege de ontsluitende functie die de weg heeft voor het dorp en de voorzieningen. De Haadwei is ondertussen, in het Verkeersstructuurplan Dantumadiel (2012), aangeduid als dorpsontsluitingweg (50 km/uur). In het voorlopig ontwerp wordt een uitzondering gemaakt voor het kruispunt Haadwei – Foarwei, waar een 30 km/h-regime zal gaan gelden.

Vanwege de vrees voor geluidhinder op de aangelegen woningen is bij het opstellen van het voorlopig ontwerp de keuze gemaakt om de rijbaan niet in klinkers maar in asfalt uit te voeren, terwijl dat in de schetsvisie nog wel het plan was. De rijbaan bestaat uit een 5 meter brede asfaltstrook met aan weerszijden een klinkerstrook van 50 cm.

De kruispunten zijn wel volgens het Shared Space-principe, gelijkwaardig en met klinkers ingericht. Het kruispunt Haadwei – Foarwei moet een belangrijke centrale plek in het dorp vormen. De kruising is geheel in gebakken klinkers uitgevoerd en ruimtelijk ook groots uitgevoerd. Dat wil zeggen dat het kruisingsvlak en de inrichting ver doorloopt in de toeleidende wegen. Een belangrijke toevoeging vormen de pleintjes bij de Sionskerk en de begraafplaats. Deze zorgen voor een onderbreking van het doorgaande karakter en voegen ruimtelijke kwaliteit toe aan het dorp.



Afbeelding 3; Voorlopig ontwerp 2015 (boven: noordelijke deel, onder: zuidelijke deel)

Juridische achtergrond

Voor het ontwerp van de Haadwei is bewust gekozen voor het shared space principe, alles op 1 niveau en geen duidelijke (juridische) scheiding van verkeersstromen. Sociaal gedragsregels zijn de norm. Daarnaast gelden de gangbare verkeersregels zoals voorrang van rechts.

De plaats op de weg voor de verschillende categorie weggebruikers is vastgelegd in de artikelen 3 tot en met 10 in het RVV 1990. Voor fietsers is vastgelegd dat fietsers het verplichte fietspad of het fiets/bromfietspad gebruiken. Indien deze ontbreken (en dat is het geval) gebruiken fietsers de rijbaan. Fietsers mogen het eventueel onverplichte fietspad gebruiken. Bromfietsers gebruiken het fiets/bromfietspad. Zij gebruiken echter net als fietsers de rijbaan indien een fiets/bromfietspad ontbreekt. Het principe van 'bromfiets op de rijbaan' binnen de bebouwde kom is overigens geen verkeersregel in het RVV 1990, maar een beleidskeuze vanuit Duurzaam Veilig.

In artikel 1 van het RVV 1990 is een definitie opgenomen van de rijbaan. Een rijbaan is een voor rijdende voertuigen bestemd weggedeelte met uitzondering van de fietspaden en de fiets/bromfietspaden. In procedures wordt wel eens betwist dat een bepaald weggedeelte een rijbaan vormt (net als op de Haadwei de bedoeling zou kunnen zijn). De Hoge Raad heeft in het verleden met deze verweren korte metten gemaakt.

De Haadwei in Damwald is ingericht zonder verkeerstekens (fiets- of voetpaden), met drie 'stroken'. De buitenste stroken zijn niet verhoogd aangelegd ten opzichte van de middelste strook en zijn daarmee niet te classificeren als een trottoir (volgens jurisprudentie). Conform wet- en regelgeving vallen alle drie stroken dan ook onder het begrip 'rijbaan'. Dit betekent dat alle voertuigen gebruik mogen maken van alle stroken.

Artikel 3 van het RVV 1990 meldt tenslotte dat bestuurders verplichte zijn zoveel mogelijk rechts te houden. Het 'zoveel mogelijk' wordt bepaald door de concrete situatie. Is een weg verdeeld in meerdere rijbanen, dan zal in principe de meest rechts gelegen rijbaan moeten worden gekozen. De bepaling dwingt de bestuurder echter niet op onlogische wijze rechts te rijden. De rijbaankeuze (bij meerdere rijbanen) is daarmee een eigen verantwoordelijkheid van de weggebruiker.

Concluderend betekent het in deze situatie dat fietsers en bromfietzers de keuze hebben om gebruik te maken van alle weggedeelten. Zonder aanvullende verkeerstekens is dan ook niet af te dwingen dat bromfietzers verplicht de "middelste rijbaan" volgen en dat fietsers verplicht de rijbaan of het rechter "voetspad" volgen.

3 Bouwstenen evaluatie

In deze studie is het gebruik en het functioneren van de Haadwei vanuit verschillende invalshoeken bekeken. Zo zijn er mechanische tellingen/snelheidsmetingen uitgevoerd op vier locaties op de Haadwei, zijn bestaande meldingen en klachten geïnventariseerd, zijn op drie kruispunten conflictobservaties uitgevoerd, is een schouw van het gehele wegvak uitgevoerd en is tenslotte een aantal interviews met belanghebbenden afgenomen.

3.1 Tellingen

Eind juni 2019 is op een viertal locaties de hoeveelheid en de samenstelling van het verkeer geteld (zie afbeelding 4):

- Op de Haadwei, ten noorden van de Thiedamawei (1)
- Op de Haadwei, ten noorden van de Foarwei (2)
- Op de Haadwei, ten noorden van de Badhúswei (3)
- Op de Haadwei, ter hoogte van het Haalepad (4)



Afbeelding 4. Locaties mechanische telling

Naast de specifieke metingen ten behoeve van deze studie zijn voor de aanleg van de Centrale As en in 2017 en 2018 ook al intensiteiten op de Haadwei gemeten. Het gaat hierbij om het wegvak op de Haadwei ten noorden van het winkelcentrum (locatie 1).

In tabel 1 is het verloop van de intensiteit op de Haadwei (locatie 1) over de laatste jaren weergegeven. Tijdens de nulmeting was de Centrale AS nog niet in gebruik en reed het doorgaande verkeer nog over de Haadwei.

Haadwei, ten noorden van winkelcentrum	Etmaalintensiteit (in mvt/etmaal)	T.o.v. nulsituatie
Nulmeting (voor aanleg CA)	12.284	N.v.t.
2017 (voor de herinrichting)	5.410	-56%
2018 (direct na de herinrichting)	5.884	-52%
2019 (een jaar na de herinrichting)	5.460	-56%

Tabel 1;. Aantal motorvoertuigen per etmaal ten noorden van kruispunt Haadwei – Thiedamawei.

Het effect van de aanleg van de Centrale As is duidelijk zichtbaar. De hoeveelheid verkeer is met ruim 50% gedaald. Dit is minder dan de oorspronkelijke prognose (afname naar 3.500 mvt/etmaal). Na de realisatie van de Centrale As is de intensiteit stabiel gebleven. De herinrichting zelf heeft niet geleid tot een significante toe- of afname van verkeer.

De intensiteit op meetpunt 1 liggen lager dan op de meetpunten 2, 3 en 4, waar de intensiteit op een gemiddelde werkdag hoger ligt dan 6.000 motorvoertuigen. In tabel 2 zijn de intensiteiten op de vier verschillende meetpunten per rijrichting weergegeven.

Verkeersintensiteit Haadwei	Noordelijke richting	Zuidelijke richting	Totaal
Meetpunt 1	2.712 (330)	2.748 (373)	5.460 (703)
Meetpunt 2	3.143 (226)	3.235 (223)	6.378 (449)
Meetpunt 3	3.056 (257)	3.136 (241)	6.192 (498)
Meetpunt 4	3.098 (346)	3.149 (325)	6.247 (671)

Tabel 2. Aantal motorvoertuigen per meetpunt.

In tabel 2 is tussen haakjes de hoeveelheid vrachtverkeer weergegeven. Dit betreft de langere en grotere voertuigen zoals grotere (bestel)busjes, kleine vrachtauto's, lijnbussen en grote vrachtauto(combinaties).

3.2 Snelheidsmetingen

Naast de intensiteiten is de snelheid op de wegvakken gemeten (dezelfde 4 meetpunten). In tabel 3 is de gemeten V85-snelheid per meetpunt weergegeven. De V85 is de snelheid die door 85% van het gemotoriseerd verkeer niet wordt overschreden. In de verkeerskunde wordt de V85 als indicator gehanteerd om te bepalen of de daadwerkelijk gereden snelheid in lijn ligt met de maximumsnelheid. Ook de politie kijkt veelal naar de V85 om te bepalen of en waar handhaving urgent is. Een V85 die in lijn ligt met de maximumsnelheid impliceert dat de vormgeving van de weg en het gewenste verkeersgedrag (snelheid) in balans zijn.

Snelheid (V85)	In noordelijke richting	In zuidelijke richting
Meetpunt 1	48 km/h	48 km/h
Meetpunt 2	46 km/h	45 km/h
Meetpunt 3	49 km/h	55 km/h
Meetpunt 4	58 km/h	59 km/h

Tabel 3. Snelheid (V85) op de verschillende meetpunten.

Meetpunt 2 is iets ten noorden van het kruispunt Haadwei – Foarwei gesitueerd. Op deze locatie geldt een formele maximale snelheid van 30 km/uur. Op de overige punten geldt formeel een maximumsnelheid van 50 km/uur.

Op meetpunt 1, ten noorden van het kruispunt Thiedamawei ligt de gemeten snelheid onder de maximumsnelheid. Op punt 2 ligt de gemeten snelheid weliswaar onder de 50 km/uur maar wel ver boven de daar geldende maximumsnelheid van 30 km/uur. Meetpunt 3 laat een tweeledig beeld zien. In noordelijke richting ligt de snelheid lager dan in zuidelijke richting. Op het meest zuidelijke punt (4) ligt de V85 snelheid ruim boven de maximumsnelheid.

3.3 Klachten en meldingen

Meldingen Omrop Fryslân

Omrop Fryslân heeft begin 2019 in samenwerking met LocalFocus een meldpunt verkeersveiligheid opengesteld. Voor de gemeente Dantumadiel is in dit kader een aantal meldingen binnengekomen met betrekking tot de Haadwei, specifiek over de kruispunten Haadwei – Thiedamawei en Haadwei – Foarwei.

Meest genoemd in de meldingen is de onduidelijkheid op het kruispunt Haadwei – Thiedamawei. Verschillende mensen geven aan dat de voorrang onduidelijk geregeld is. De verwarring komt voort uit het feit dat gebruikers het kruispunt nog als een rotonde zien en zodoende voorrang 'nemen' op verkeer vanaf rechts. Andere punten die voor dit kruispunt genoemd worden, zijn een te hoge snelheid van het gemotoriseerd verkeer, een te groot kruispunt (qua oppervlakte) en gevaarlijk inhaalgedrag.

Voor het kruispunt Haadwei – Foarwei wordt eveneens gesproken over een onduidelijke opzet, een te groot kruispunt (qua oppervlakte) en een te hoge snelheid van het gemotoriseerd verkeer. Ook worden de grote verlichtingspalen aan de randen van het kruispunt als een gevaarlijk object voor fietsverkeer gezien.

Tenslotte zijn er enkele klachten binnengekomen over het algemene wegbeeld van de Haadwei en de verschillende geldende maximumsnelheden binnen een relatief kort traject.

Meldingen bij de gemeente

De gemeente heeft na de herinrichting een aantal meldingen binnengekregen met betrekking tot de Haadwei. Ook hier komt naar voren dat de kruispunten Haadwei – Thiedamawei en Haadwei – Foarwei minder overzichtelijk worden ervaren dan de rotondes die daar in het verleden gesitueerd waren. Daarbij wordt onder andere verwezen naar het te grote oppervlak van de kruispunten en de onduidelijke verkeersregels.

Daarnaast is gemeld dat de hoge snelheid op de Haadwei in combinatie met de overgang van asfalt naar klinkers voor geluidsoverlast zorgt en is er een voorstel gedaan voor het gebruik van ISA (Intelligent Speed Assistance).

Ook is gemeld dat er op bepaalde gedeelten van de weg fout wordt geparkeerd (voor inritten). Niet overal is even duidelijk waar wel en niet geparkeerd mag worden. Ten slotte wordt gemeld dat de bebording op enkele plaatsen foutief (niet zichtbaar) is geplaatst.

3.4 Observaties kruispunten

3.4.1 Live observaties

In juni 2019 is op drie kruispunten op de Haadwei een (conflict)observatie uitgevoerd in zowel de ochtend- als avondspitsperiode:

- Kruispunt Haadwei - Thiedamawei
- Kruispunt Haadwei - Foarwei - Doniawei
- Kruispunt Haadwei - Badhúswei - T.E. Teunissenwei

Door ervaren waarnemers en adviseurs is in de perioden tussen 8.00 en 10.00 uur en tussen 15.00 en 17.00 uur gekeken naar de mate van (bijna) conflicten en het verkeersgedrag op de kruispunten. Hieronder valt het wel of niet correct toepassen van de voorrangsregels, de interactie tussen de verkeersdeelnemers, de 'locatie' van fietsers en voetgangers op de kruispunten en overige opvallende zaken. Verslagen van de observaties zijn opgenomen in bijlage 1.

Kruispunt Haadwei – Thiedamawei

Op het kruispunt Haadwei – Thiedamawei – Conradi-Veenlandstrjitte viel op dat de capaciteit van het kruispunt ruimschoots voldoende is om het verkeer te verwerken. Er ontstaan niet of nauwelijks wachtrijen voor gemotoriseerd verkeer en een fietser hoeft slechts incidenteel te stoppen om voorrang te verlenen.

Het gedrag van de automobilisten leidt regelmatig tot verwarring. Een deel van de automobilisten ervaart het kruispunt vanwege het obstakel in het midden als een rotonde en neemt daardoor voorrang op verkeer van rechts. Dat leidt incidenteel tot (bijna)conflicten. Op rustige momenten rijdt het linksafslaande autoverkeer links om het object heen. Vanwege de lage snelheid blijft het bij 'bijna-conflicten'. Andersom gebeurt het regelmatig dat verkeer vanaf de Thiedamawei het verkeer vanuit het zuiden vanaf de Haadwei voorrang verleent, terwijl zij zelf voorrang hebben.

Fietsers steken op de rustige momenten recht het kruispunt (en de Haadwei) over, terwijl zij op drukke momenten meer gebruik maken van de witte 'voetgangersstrook'. Voetgangers maken eveneens gebruik van de 'voetgangersstrook'.

Op donderdag 20 juni 2019 is de middag/avondspits geobserveerd. Vergeleken met de ochtendspits reed er meer verkeer op het kruispunt. Dit leidde af en toe tot een wachtrij van circa zes of zeven auto's op de zuidelijke tak van de Haadwei. Fietsers maken vanwege de grotere drukte meer gebruik van de 'voetgangersstrook' dan in de ochtendspits.

Kruispunt Haadwei – Foarwei

Uit de observatie op het kruispunt Haadwei – Foarwei – Doniawei komt naar voren dat de afwikkeling op het kruispunt goed is. Slechts éénmaal was er sprake van een korte wachtrij, die vervolgens ook weer snel oploste. Fietsverkeer moet een enkele keer stoppen, omdat zij geen voorrang krijgen van het gemotoriseerd verkeer.

De voorrangssituatie is duidelijker dan op het kruispunt Haadwei – Thiedamawei. Indien er van meer dan twee kanten voertuigen het kruispunt naderen, kan dat wel tot verwarring leiden. Verkeer op de Haadwei 'neemt' dan over het algemeen voorrang. Dat leidt sporadisch tot (bijna)conflicten. Door de lage snelheid en het hoge attentieniveau van de weggebruiker leidt dit niet tot daadwerkelijke (ernstige) conflicten. Fietsers op de Haadwei maken in bijna alle gevallen gebruik van de strook voor langzaam verkeer.

In de middagspits is er vergeleken met de ochtendspits sprake van een groter aanbod van verkeer. Dat leidde tot meer situaties waar verkeer uit meer dan twee richtingen het kruispunten naderde. Dit leidde vervolgens tot verwarring over de voorrangssituatie onder de weggebruikers. Het valt verder op dat fietsers in noord-zuidrichting op de Haadwei veel gebruik maken van het oostelijk gelegen "voetspad". Gemotoriseerd verkeer verwacht deze fietsers niet altijd op deze plek, waardoor er af en toe bijna-conflicten ontstaan. Ook hier zorgt de lage snelheid er weer voor dat het blijft bij bijna-conflicten.

Kruispunt Haadwei – Badhúswei - T.E. Teunissenwei

De hoeveelheid verkeer ligt hier zelfs op de drukste momenten zodanig laag (met name op de zijtakken) dat er nauwelijks tot geen wachtrijen voor het autoverkeer ontstaan. Af en toe moet een fietser vanuit de T.E. Teunissenwei even wachten totdat er een hiaat ontstaat om de Haadwei over te steken.

Verkeer van rechts heeft voorrang op dit kruispunt. De ontmoetingskans (vanaf de Haadwei) is niet heel groot omdat er niet veel verkeer uit de zijtakken komt. Op momenten dat er wel verkeer uit de zijtakken komt wordt in de meest gevallen op de juiste manier voorrang verleend. Aan auto's wel vaker dan aan fietsers. Als er geen voorrang wordt verleend, dan betreft dat vaker auto's komende vanaf de noordzijde dan vanaf de zuidzijde. Het zicht op het kruisende verkeer uit de T.E. Teunissenwei is goed. Het zicht op de Badhúswei is niet optimaal.

Het grootste deel van de fietsers op de relatie noord-zuid steekt het kruispunt over in de lijn van het 'voetspad' aan de oostkant van de Haadwei. Op de oost-west relatie volgen de fietsers de rijbaan.

Het beeld in de middagspits is vergelijkbaar met de situatie in de ochtendspits. Er zijn voldoende hiaten om het kruispunt over te steken.

3.4.2 Cameraobservaties

In september 2019 heeft Mobycon in opdracht van de provincie een onderzoek uitgevoerd op de kruispunten Haadwei – Foarwei – Doniawei en Haadwei – Thiedamawei – Conradi-Veenlandstrjitte (zie bijlage 2). Daarbij is op basis van camerabeelden en specifieke software middels een geautomatiseerd proces gekeken naar de risico's op de kruispunten. De snelheid van het verkeer en de afstand tot een eventueel conflict/interactie zijn hierbij van belang. Mobycon concludeert het volgende:

"De inrichting van het kruispunt Haadwei – Thiedamawei – Conradi-Veenlandstrjitte is volgens het Shared Space-principe uitgevoerd. Dit zorgt ervoor dat het kruispunt relatief voorzichtig en langzaam benaderd worden door motorvoertuigen. Dit blijkt uit de resultaten van de conflictobservaties waarbij is zien dat de gereden snelheden op de kruispunten zelf laag zijn en de V85 gemiddeld op 26 km/uur zit. Op basis van de conflictobservaties kan geconcludeerd worden dat de kans op een fataal ongeval tussen motorvoertuigen en langzaam verkeer laag is. Bij dit kruispunt komen er geen (bijna) conflictsituaties voor die in de categorie hoog of kritiek risico vallen."

"Ook het kruispunt Haadwei – Foarwei – Doniawei is ingericht volgens het Shared Space-principe. Uit de resultaten blijkt dat de gereden snelheden van de motorvoertuigen laag is en het V85 percentiel gemiddeld op 29 km/h zit. Bij dit kruispunt komen er zes conflictsituaties voor die in de categorie hoog risico vallen. Ten opzichte van het aantal fietspassages is het aandeel kleiner dan 1%. Op basis van de conflictobservaties kan geconcludeerd worden dat de kans op een fataal ongeval tussen motorvoertuigen en langzaam verkeer laag is."

3.5 Schouw

Op donderdag 5 september is door drie adviseurs van BonoTraffics een schouw uitgevoerd op de Haadwei. Hierbij zijn het ontwerp en de gedragingen van het gemotoriseerd verkeer, fietsverkeer en voetgangers bekeken. De schouw bevestigt voor een groot deel hetgeen in de eerdere observaties al is geconcludeerd. In bijlage 3 is een uitgebreide toelichting opgenomen.

3.6 Interviews belanghebbenden

Een belangrijk onderdeel van de evaluatie van de herinrichting van de Haadwei is de interviews die zijn gehouden met een aantal belanghebbenden. Veelal zijn dit de partijen die ook betrokken waren bij het voortraject (planvorming):

- Dorpsbelangen Damwâld
- Ondernemers (AH en Primera)
- Buurtverenigingen (Haadwei noord, midden en zuid)
- OSIF (Seniorenvereniging)
- Scholen (De Bron, De Fontein, De Wingerd, Botkeskoalle)
- VVN

In de interviews is specifiek gevraagd naar de betrokkenheid van de partijen tijdens de planvorming. Daarnaast is gevraagd hoe de situatie nu wordt ervaren wat betreft verkeersveiligheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Bijlage 4 bevat de verslagen van de interviews

Het algemene beeld dat voortvloeit uit de interviews is dat de betrokkenen in de basis blij zijn met de herinrichting. Iedereen heeft wel een aantal aandacht- of verbeterpunten maar de algemene tendens is positief. Het proces is door de meeste bevroagden ook als positief ervaren. De betrokken zijn in het voortraject over het algemeen goed geïnformeerd en hadden via onder andere de klankbordgroep voldoende mogelijkheid om mee te denken. Wel bestaat bij een aantal betrokkenen het beeld dat bepaalde discussiepunten nog niet helemaal uitgekauwd waren toen het ontwerp werd vastgesteld.

De ruimtelijke kwaliteit heeft een impuls gekregen volgens de ondervraagden. Het wegbeeld wordt als mooier ervaren en sluit beter aan bij het karakter van het dorp. De multifunctionaliteit verdient wel nadere en meer frequente invulling. Het onlangs gehouden "succesvolle" dorpsfeest is een goed voorbeeld.

Over het verbeteren van de leefbaarheid hadden eigenlijk alleen de direct aanwonenden een uitgesproken mening. De snelheid van het verkeer wordt nog steeds als hinderlijk ervaren. Dit geldt met name op het zuidelijke deel van de Haadwei. De hoge snelheid leidt op de overgangen tussen klinkers en asfalt tot geluids- en trillingshinder.

Wat betreft de verkeersveiligheid waren de meningen meer verdeeld. Een aantal ondervraagden vond de oude situatie met rotondes veiliger. De meeste ondervraagden merkt op dat de nieuwe situatie meer een gevoel van onveiligheid oproept dan dat het daadwerkelijk onveiliger is. Een aantal weggebruikers vindt de situatie wellicht ook meer ongemakkelijk en onduidelijk dan onveilig. Twijfel is er bij de meeste ondervraagden nog steeds over het gekozen snelheidsregime. Wellicht was de keuze voor 30 km/uur op een groter deel van de Haadwei beter was geweest.

De meest genoemde aandachtspunten wat betreft de verkeersveiligheid zijn de te hoge snelheid op het zuidelijke deel, het beter remmen van de snelheid op de komgrenzen en specifiek de situatie op het kruispunt Haadwei - Badhúswei. Dit laatste met het oog op de verplaatsing van de basisscholen naar de locatie aan de Badhúswei en de hiermee verwachte toename van verkeer.

3.7 Interviews fietsers

Tijdens de observatie is geconstateerd dat bijna alle fietsers, in beide richtingen, aan de oostzijde van de Haadwei op het "voetspad" fietsen. Om inzicht te krijgen in de beweegredenen van de fietsers is op donderdag 17 oktober tussen 14.00 en 16.00 uur een twintigtal fietsers ondervraagd die tegen de richting in op het "voetspad" aan de oostzijde fietsten.

Op vraag of men weet dat men ook op de rijbaan mag fietsen antwoorden 8 mensen met ja en 12 mensen met nee. Dit is dus niet duidelijk voor veel fietsers. Op de vraag of men weet dat men ook aan de andere kant op het westelijke "voetspad" mag fietsen antwoorden 19 mensen met ja en 1 met nee. Dit is dus wel duidelijk.

Vervolgens is gevraagd waarom men aan deze zijde fietst en niet op de rijbaan of aan de andere kant. De antwoorden zijn verschillend maar liggen allemaal in de lijn van:

- Fietspad vanaf Dokkum sluit hierop aan
- Zodat ik niet over het kruispunt (Haadwei – Foarwei) heen hoeft
- Vroeger lag het fietspad ook aan deze kant
- School staat aan deze kant
- Ik woon aan deze kant van de Haadwei

Het gebruik maken van het oostelijke "voetspad" is voor de meeste ondervraagden dus simpelweg de meest directe en logische keuze.

Daarna is gevraagd of en onder welke voorwaarden men bereid is gebruik te maken van de rijbaan. De meeste mensen antwoorden in de lijn van "niet zolang ik hier mag fietsen". Een enkeling gaf aan gebruik te gaan maken van de rijbaan als er minder auto's rijden.

Tot slot is gevraagd welke situatie men als veiliger ervaart. De nieuwe situatie of de situatie van voor de herinrichting. 13 mensen vonden het voorheen veiliger, 0 mensen vinden het nu veiliger en 7 mensen (met name scholieren) hebben hierover geen mening.

3.8 Ongevallen

Aan de hand van data van VIASTAT en de politie is gekeken naar de verkeersongevallen op de Haadwei, zowel in de situatie voor als na de herinrichting.

Ongevallen voor herinrichting

Met VIASTAT is het aantal geregistreerde ongevallen op de Haadwei in beeld gebracht voor de periode van 4 jaar tussen 1 januari 2014 en 1 januari 2018. Dit is de situatie van voor de herinrichting van de Haadwei en gedeeltelijk ook nog voor de opening van de Centrale As (oktober 2016). In deze periode lag op de kruispunten Haadwei – Foarwei – Doniawei en Haadwei – Thiedamawei – Conradi-Veenlandstrjitte nog een rotonde en lagen de verkeersintensiteiten op de Haadwei een stuk hoger. Aan de aantallen geregistreerde ongevallen mogen geen zwaarwegende conclusies worden verbonden. De registratiegraad van de ongevallen is laag. Dat wil zeggen dat lang niet alle verkeersongevallen in de database belanden. Naarmate de ernst van het ongeval afneemt neemt ook de registratiegraad af. De cijfers geven echter wel een beeld van de locaties waar zich in het verleden ernstige ongevallen voordeden.

Gedurende de vier jaren zijn er elf ongevallen geregistreerd binnen het onderzoeksgebied op en rondom de Haadwei. Deze ongevallen zijn weergegeven op afbeelding 5.



Afbeelding 5; Verkeersongevallen Haadwei periode 2014-2018.

Wat opvalt is dat de ongevallen voornamelijk plaatsvonden op de wegvakken en niet op de kruispunten. Bij acht van de elf ongevallen was er slechts sprake van uitsluitend materiële schade. Bij de overige drie ongevallen waren vijf mensen betrokken, waarvan drie mensen als gewond zijn geregistreerd.

Ongevallen na herinrichting

Over de ongevallen na de herinrichting is navraag gedaan bij de politie. De politie geeft aan dat na de herinrichting zich een aantal incidenten heeft voorgedaan waarbij helaas ook letsel viel te betreuren. Het betrof in ieder geval 2 ongevallen op het kruispunt Haadwei - Foarwei tussen auto's en fietsers. Op de andere kruispunten zijn geen (ernstige) incidenten of ongevallen gemeld.

4 Conclusie

4.1 Algemene conclusie

Op basis van de verzamelde data en input kan een aantal conclusies worden getrokken. De realisatie van de Centrale As heeft geleid tot minder verkeer op de Haadwei. Deze afname van verkeer heeft geleid tot minder verkeershinder, zo wordt ervaren door de meeste geïnterviewden. De herinrichting van de Haadwei heeft daarna nog een verdere impuls gegeven aan de leefbaarheid, de veiligheid en de ruimtelijk kwaliteit. In algemene zin zijn de geïnterviewden (en hun achterban) blij met de herinrichting. Het beeld is mooi en passend bij het dorp maar er is ook zeker nog een aantal aandachts- en verbeterpunten te benoemen. De aandachts- en verbeterpunten liggen met name op het vlak van verkeersveiligheid en dan specifiek die van de snelheid van het verkeer.

In de volgende alinea's wordt ingegaan op de conclusies ten aanzien van de gestelde doelen:

- Het verbeteren van de verkeersveiligheid op en rond de Haadwei.
- Het verbeteren van de leefbaarheid op en rond de Haadwei.
- Het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte en het benutten van kansen voor ontwikkelingen voor onder andere woningbouw, bedrijvigheid en andere functies.

4.2 Verkeersveiligheid

Het eerste doel van de herinrichting is het verbeteren van de verkeersveiligheid op en rond de Haadwei. Verkeersveiligheid is een breed begrip en daarom is dit hier opgesplitst in objectieve en subjectieve verkeersveiligheid. Hierbij moet opgemerkt worden dat op basis van de beschikbare data en de complexiteit die annex is met het ontstaan van verkeersongevallen geen wetenschappelijk onderbouwde uitspraken kunnen worden gedaan. Wel kan een beeld worden geschetst van de situatie.

In algemene zin moet gezegd worden dat de aanleg van de Centrale As ertoe heeft geleid dat in het gehele gebied meer verkeer gebruik maakt van de relatief veilige wegen. Daarnaast is in het kader van het project van de Centrale As ook het onderliggende wegennet aangepakt en aangepast. Veel verkeer maakt nu gebruik van de duurzaam veilig ingerichte Centrale As en veel minder verkeer dan voorheen maakt gebruik van de minder veilige wegen in het gebied. De exacte cijfers op dit vlak ontbreken nog en vallen buiten de scope van deze studie maar de positieve invloed van de Centrale mag in dit kader niet ongenoemd blijven.

4.2.1 Objectieve verkeersveiligheid Haadwei

Een indicator voor objectieve verkeersveiligheid is het aantal in de ongevallendatabase geregistreerde ongevallen. Wat betreft de ongevallen is data beschikbaar van de periode voor de herinrichting en niet/nauwelijks van na de herinrichting. De politie heeft al wel een beeld van de situatie na de herinrichting. Op het kruispunt Haadwei - Foarwei heeft zich na de herinrichting een aantal incidenten (met letsel) voorgedaan. Naast de daadwerkelijke ongevallen is de hoeveelheid verkeer (ontmoetingskans) in combinatie met de snelheid van het (kruisende) verkeer een goede indicator voor objectieve verkeersveiligheid en de kans op ernstige ongevallen. De observaties en metingen geven hiervan een goed beeld.

Kruispunt Haadwei - Thiedamawei

Uit de analyse van de ongevallen van voor de herinrichting is gebleken dat deze voornamelijk plaatsvonden op de wegvakken en niet op de kruispunten. Destijds werd het verkeer op 2 van de 3 kruispunten binnen de kom nog via rotondes afgewikkeld. Deze staan in het algemeen te boek als verkeersveilig en het ongevallenbeeld van voor de herinrichting onderstreept dat. Dit geldt ook voor het kruispunt Haadwei - Thiedamawei. De beschikbare data geven aan dat zich zowel in de 4 jaren voor als in de korte periode na de herinrichting geen ongevallen (met letsel) hebben voorgedaan. Het beeld dat de politie schetst onderstreept dit. Hoe dit zich ontwikkelt is natuurlijk nog onduidelijk. Een toename van (ernstige) ongevallen op dit punt ligt echter niet in de lijn van de verwachting afgaande op het geconstateerde snelheidspatroon (onderzoek Mobycon) in combinatie met de afname van verkeer (ten gevolge van de centrale as). Het obstakel in het midden van het plein levert juist een positieve bijdrage aan het (lage) snelheidspatroon. Aandachtspunt is wel de zichtbaarheid/positie van de (brom)fietzers. Deze zitten op dit kruispunt veelal op het oostelijke "voetspad". Auto's verwachten niet altijd fietsers vanuit noordelijke richting aan deze oostkant.

Kruispunt Haadwei - Foarwei

Ook op dit kruispunt lag voor de herinrichting een relatief veilige oplossing in de vorm van een rotonde. Er gebeurden in de laatste jaren voor de herinrichting geen ernstige ongevallen (niet geregistreerd en beeld politie). Na de herinrichting hebben zich volgens de politie al wel een aantal incidenten voorgedaan. Vooralsnog lijkt de herinrichting eerder tot een toename van ongevallen te hebben geleid dan tot een afname. In hoeverre de incidenten te maken hebben met gewenning aan de nieuwe situatie is onbekend. Ook voor dit punt geldt dat, gezien het vertoonde gedrag, het niet in de lijn der verwachting ligt dat het ongevallenbeeld van direct na de herinrichting structureel van aard zal zijn. Aandachtspunt blijft wel de zichtbaarheid/positie van de (brom)fietzers. Deze zitten op dit kruispunt ook veelal op het oostelijke "voetspad". Auto's verwachten niet altijd fietsers vanuit noordelijke richting aan deze oostkant en fietsers zijn niet altijd goed zichtbaar achter de grote lichtarmaturen.

Kruispunt Haadwei - Badhúswai

Het kruispunt Haadwei - Badhúswai was een voorrangskruispunt met middengeleiders. Een standaardoplossing. Er gebeurden op dit kruispunt de laatste jaren geen (geregistreerde) ongevallen. Ook voor dit kruispunt geldt dus dat een objectieve verbetering van verkeersveiligheid (op basis van de ongevallen) niet kan worden aangetoond. Er kan ook nog niet worden gesteld dat het kruispunt objectief onveiliger is geworden.

Als wordt gekeken naar het snelheidspatroon (aanrijdsnelheid) in combinatie met de hoeveelheid verkeer op het kruispunt dan geldt voor dit kruispunt dat de snelheid waarschijnlijk niet veel is veranderd (deze ligt nog steeds aan de hoge kant). De ontmoetingskans is afgenomen door de afname van het verkeer op de Haadwei. De kans op ernstige ongevallen zal op dit moment, op basis van deze indicatoren, mogelijk zijn afgenomen. Met de verhuizing van de scholen en een verwachte toename van overstekende fietsers en voetgangers neemt de ontmoetingskans met kwetsbare verkeersdeelnemers echter weer toe. Deze toename van langzaam verkeer, in combinatie met het huidige snelheidspatroon, vergroot de kans op (ernstige) ongevallen.

Kruispunten buiten de bebouwde kom

De kruispunten op de Haadwei, direct ten noorden en zuiden van de bebouwde kom, zijn door verschillende belanghebbenden aangemerkt als onveilig. Het kruispunt aan de noordzijde (Achterwei) bestond voorheen niet dus dit laat zich lastig objectief vergelijken. Op het kruispunt aan de zuidzijde (met de Willemstrjitte) zijn voor de herinrichting geen ongevallen geregistreerd. Toch is het gezien de nieuwe inrichting (hoger attentieniveau en 60 km/uur in plaats van 80) in combinatie met de afname van verkeer aannemelijk dat de kans op ernstige ongevallen hier is afgenomen.

Wegvakken

Omdat juist op de wegvakken in het verleden nog wel eens ongevallen gebeurden is de objectieve winst qua veiligheid hier het meest voor de hand liggend. Het is echter nog te vroeg om uitspraken te doen over een daling van het aantal ongevallen.

Zoals eerder genoemd, is snelheid een belangrijke indicator voor (de kans op) ernstige ongevallen. Op het noordelijke deel van de Haadwei ligt de snelheid niet hoger dan de maximumsnelheid. De nieuwe inrichting van met name het noordelijke deel (met rood asfalt) benadrukt het verblijfskarakter van de weg. Het attentieniveau van de weggebruiker zal hier hoger liggen dan voor de herinrichting. Het gedrag (qua snelheid) in combinatie met het hogere attentieniveau betekent dat op het noordelijke de kans op ernstige conflicten afgenomen zal zijn. De afname van verkeer ten gevolge van de aanleg van de Centrale As draagt hier natuurlijk ook aan bij (ontmoetingskans is lager).

Op het zuidelijke deel ligt dit anders. De snelheid van het verkeer ligt hier (nog steeds) aan de hoge kant. Het attentieniveau ligt hier waarschijnlijk ook lager dan op het noordelijke deel. Hier ligt (normaal) zwart in plaats van rood asfalt, zijn de bomen nog minder ontwikkeld en is veel doorzicht (lange rechtstand). Op het zuidelijke deel is minder zeker vast te stellen dat de herinrichting ook heeft geleid tot een minder grote kans op ernstige ongevallen. De afname van verkeer, ten gevolge van de Centrale As, betekent wel dat de ontmoetingskans is afgenomen.

4.2.2 Subjectieve verkeersveiligheid

Naast de daadwerkelijke ongevallen en de kans op ernstige ongevallen is gekeken naar het gevoel van onveiligheid. De belangrijkste input wordt gevormd door de gesprekken met de belanghebbenden en de bij de gemeente bekende klachten.

Vooropgesteld moet worden dat de plekken waar mensen zich onveilig voelen in het verkeer niet altijd de locaties zijn waar de meeste ernstige ongevallen gebeuren. Soms is het tegenovergestelde zelfs waar, bijvoorbeeld bij sommige kruispunten met verkeerslichten.

Kruispunten

De subjectieve onveiligheid spitst zich met name toe op de 3 kruispunten binnen de bebouwde kom. De voornaamste reden voor dit gevoel van onveiligheid is de onduidelijkheid omtrent de voorrangsregels. Bijvoorbeeld het wel of niet 'rotonde-rijden' op het kruispunt Haadwei – Thiedamawei en de situaties waarbij autoverkeer vanuit meerdere zijwegen op hetzelfde moment op het kruispunt aan komt rijden (Haadwei - Foarwei). Op het kruispunt Haadwei - Badhúswei wordt het gevoel van onveiligheid met name veroorzaakt door de relatief hoge snelheid van het verkeer. Ook geeft de grootte van de kruisingsvlakken van de laatste twee kruispunten een gevoel van onveiligheid. Het is onduidelijk waar gemotoriseerd verkeer moet stoppen op het kruispunt en waar het langzame verkeer zich veilig kan opstellen.

Wegvakken

De wegvakken zijn in de beleving van de gebruikers minder urgent daar waar het gaat om het gevoel van onveiligheid. Toch geeft het feit dat veel fietsverkeer gebruik maakt van het 'voetspad' aan dat het fietsen op de rijbaan bij een maximumsnelheid van 50 km/uur als minder veilig wordt ervaren.

Het algemene beeld is dat de ondervraagden bijna allemaal vinden dat de inrichting in zijn geheel veiliger is geworden (of in ieder geval niet minder veilig). Een aantal geïnterviewden heeft wel twijfels bij de verkeersveiligheid op specifieke punten, veelal de kruispunten. Tegelijkertijd geven deze mensen ook aan dat het ook nog een stukje gewenning is.

4.3 Leefbaarheid

De tweede doelstelling van de herinrichting van de Haadwei is het verbeteren van de leefbaarheid op en rond de Haadwei. Met het verbeteren van de leefbaarheid wordt in dit kader bedoeld dat de directe geluids-, trillings en stankhinder minder zou moeten zijn geworden.

Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit rondom de weg is toegenomen door de afname van (zwaar) verkeer. Dat kan met zekerheid worden gesteld. Minder verkeer bij eenzelfde en deels lagere snelheid leidt tot een afname van uitstoot van schadelijke gassen. Aanwonenden merken hier weinig tot niets van maar de effecten op langere termijn (qua gezondheid) zullen positief zijn.

Geluidshinder

Als de geluidshinder objectief benaderd wordt (berekend) dan zal blijken dat door een afname van het (zware) verkeer de geluidsbelasting op de gevels van de woningen aan de Haadwei ook is afgenomen. Dit is echter net als bij de uitstoot meer een gevolg van de aanleg van de Centrale As en niet zozeer van de herinrichting. De bewoners langs de weg ervaren op de meeste plekken ook minder geluidshinder, zo geven zij aan. Uitzondering zijn de plekken waar overgangen tussen asfalt en klinkers liggen. Daar wordt door bewoners nog geluidshinder ervaren.

Trillingshinder

Voor de trillingshinder geldt hetzelfde als voor de geluidshinder. Over het algemeen is er minder hinder maar ter hoogte van de overgangen tussen klinkers en asfalt ervaren aanwonenden nog wel overlast. Specifiek zijn de slinger (in klinkers) ten noorden van het kruispunt Foarwei en de plateau's op het zuidelijke deel van de weg genoemd. De relatief hoge aantallen middelzwaar en zwaar vrachtverkeer zijn hierin een belangrijke factor.

Foutparkeren

Op verschillende delen van de Haadwei wordt regelmatig geparkeerd voor inritten. We gaan ervan uit dat weggebruikers in het algemeen weten dat dit niet mag. Mogelijk is er een aantal mensen dat bewust het risico neemt. Voor de meeste weggebruikers die dit gedrag vertonen is het blijkbaar niet overal duidelijk dat er voor een inrit wordt geparkeerd. Er zijn her en der al "NP" tegels geplaatst en dat heeft effect volgens de ondervraagden.

4.4 Het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte

De derde doelstelling van de herinrichting van de Haadwei is het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte. De weg/ruimte moest mooier worden en meer het dorpse karakter benadrukken. Daarnaast moest de inrichting meer verbinding brengen en ook zou de Haadwei meer als een toegankelijke gedeelde openbare ruimte moeten functioneren en minder als een (doorgaande) weg. De gesprekken met belanghebbenden geven een goed beeld van hoe de herinrichting in dit kader wordt ervaren.

Mooier

De herinrichting wordt door de belanghebbenden over het algemeen als zeer positief ervaren. Het rustige wegbeeld met de bomenrij aan weerszijden geven de Haadwei een mooiere uitstraling, minder stenig. Men vindt de gebruikte materialen, patronen en ornamenten over het algemeen mooi.

Meer verbinding

De herinrichting heeft volgens de belanghebbenden geleid tot meer verbinding tussen de oostzijde en westzijde van het dorp. Hierbij moet worden gesteld dat de meeste ondervraagden verbinding als een zeer abstract begrip ervaren en er geen uitgesproken mening over hebben. Als in het kader van het onderwerp verbinding wordt ingezoomd op het begrip oversteekbaarheid dan lopen de meningen weer meer uiteen.

Gedeelde ruimte

De herinrichting heeft volgens de belanghebbenden nog niet optimaal geleid tot een betere benutting van de ruimte en meer bedrijvigheid. Met name het centrale plein (Haadwei - Foarwei) heeft in dit kader wel veel potentie, zo is aangegeven. Het recent gehouden dorpsfeest (september 2019) is wel een goed voorbeeld van wat er mogelijk is. Dergelijke evenementen brengen verbinding in het dorp en zorgen er ook voor dat het kruispunt Haadwei - Foarwei meer als centraal dorpsplein wordt ervaren dan voorheen.

4.5 Proces herinrichting

Tijdens de interviews is gevraagd naar hoe het proces rondom de planvorming is ervaren. Eigenlijk was iedereen positief over de mate waarin de belanghebbenden zijn betrokken en geïnformeerd. Over de informatie betreffende de evaluatie na de herinrichting is niet iedereen positief. Dat had sneller gekund.

Ondanks het positieve gevoel over het proces wordt door meerdere belanghebbenden aangegeven dat het gevoel bestond dat bepaalde discussiepunten nog niet geheel uitgekauwd waren toen er (ineens) een definitief plan lag. Hierbij zijn met name de discussie over 30 en 50 km/uur en het type maatregelen om de snelheid te remmen genoemd.

5 Aanbevelingen

De herinrichting van de Haadwei, in combinatie met de afname van verkeer door de aanleg van de Centrale As, heeft positieve effecten op het gebied van verkeersveiligheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Een aantal punten verdient echter nog aandacht en kan in objectieve zin en in de beleving van de gebruikers worden verbeterd.

Voor de herinrichting van de Haadwei is het Shared Space principe als uitgangspunt gekozen. De hierna genoemde aanbevelingen liggen zoveel mogelijk in lijn met deze gedachte. Dit betekent geen overdaad aan borden en juridische maatregelen, een gelijkwaardige verkeersafwikkeling en een inrichting passend bij het dorpse karakter. De maatregelen hebben als doel de situatie nog veiliger, leefbaarder en mooier te maken.

Wat betreft de aanbevelingen is onderscheid gemaakt in maatregelen of acties welke op korte termijn, zonder grote investering, kunnen worden opgepakt en maatregelen (veelal infrastructuur) welke een wat langere voorbereiding en inspanning kosten. Er wordt ook aanbevolen om te starten met relatief eenvoudige maatregelen en deze vervolgens te monitoren. Mocht het effect te gering zijn dan kan alsnog worden overgegaan op meer ingrijpende maatregelen. Ook de gewenningsperiode speelt hierbij een rol. Het is op een aantal punten nog te vroeg (te snel na de herinrichting) om grootschalige wijzigingen door te voeren. De maatregelen zijn samengevat op afbeelding 6.

5.1 Snelheid

5.1.1 Uitbreiding/verduidelijken 30 km/uur zone

Geadviseerd wordt om de maximumsnelheid op het deel van de Haadwei waar rood asfalt ligt terug te brengen naar 30 km/uur. Dit is duidelijker voor de weggebruiker en sluit beter aan bij wegbeeld en het verwachtingspatroon. Daarnaast maakt de snelheid van 30 km/uur de route door Damwâld onaantrekkelijker voor het doorgaande verkeer (ten opzichte van de gewenste route via de Centrale As).

Bij het uitbreiden van de 30 km/uur zone moet worden bedacht dat de huidige inrichting deze 30 km/uur niet als vanzelf zal gaan afdwingen. Om de snelheid ook fysiek beter af te dwingen en trillingshinder te beperken wordt geadviseerd om aanvullend op het uitbreiden van de 30 km/uur zone in ieder geval de "slinger" ten noorden van het kruispunt Foarwei fysiek te maken (net als aan de westzijde van de weg). Daarnaast wordt aanbevolen om de nieuwe overgang tussen 50 en 30 km/uur (ter hoogte van de overgang naar rood asfalt) extra te accentueren en visueel te versmallen door bijvoorbeeld de boomvakken te vergroten en onderbeplanting (een haag) toe te voegen (zie voorbeeld zuidelijke entree dorp).

Een belangrijk verbeterpunt (als de 30 km/uur zone niet wordt uitgebreid) is een betere koppeling tussen de (zichtbaarheid van de) geldende maximumsnelheid en de inrichting van de weg. Belangrijkste verbeterpunt is de zichtbaarheid van de bestaande 30 km/uur borden ter hoogte van het kruispunt Haadwei - Foarwei. Zowel vanaf de noord- als de zuidzijde. Als je borden neerzet maak ze dan ook zichtbaar. Dit geldt uiteraard ook voor de nieuwe locatie van de borden bij uitbreiding van de zone.

5.1.2 Remmen snelheid zuidelijke deel Haadwei

Het (snelheids)gedrag op het zuidelijke deel van de Haadwei is een belangrijk aandachtspunt. Het fysiek afdwingen van de maximumsnelheid van 50 km/uur zal lastig blijven zonder de weg vol te leggen met drempels. Dat is echter niet de insteek. Het beter fysiek remmen van de snelheid ter hoogte van de komgrens en ter hoogte van het kruispunt Badhúswei draagt naar verwachting bij aan een beter gedrag op het gehele zuidelijke wegvak.

Smiley

Om automobilisten te attenderen op hun (te hoge) snelheid is het tijdelijk plaatsen van een snelheidsdisplay een goede optie, die op korte termijn te realiseren is.

Kruispunt Haadwei - Badhúswei

Het meest urgente aandachtspunt is de situatie op het kruispunt Haadwei - Badhúswei. De aanrijdsnelheid van het verkeer ligt hier relatief hoog, het zicht is niet optimaal en het gedrag van het verkeer is nog niet in lijn met het gewenste gedrag (voorrang verlenen aan verkeer van rechts). Met de komst van de schoolcampus aan de Badhúswei (najaar 2020) en de hiermee gepaard gaande verwachte stroom overstekende fietsers en voetgangers wordt de aanpak van dit punt nog urgenter.

Aanbevolen wordt om hier aanvullende maatregelen te treffen om de snelheid van het verkeer te remmen. Dit kan door het kruisingsvlak te verhogen. Hiermee wordt de snelheid fysiek geremd en wordt het kruisingsvlak ook beter zichtbaar. Daarnaast wordt aanbevolen om het kruisingsvlak visueel en/of fysiek te verkleinen. Visueel door het centrale ruit kleiner te maken in wellicht een meer met het asfalt contrasterende kleur (niet zwart). De focus van de weggebruikers komt hiermee meer te liggen op het conflictpunt. Het is ook makkelijk voor overstekende fietsers om het punt te bepalen waar zij zich kunnen opstellen. Fysiek kan het kruispunt worden verkleind door de geleiders tussen de rijbaan en het "voetspad" op de Haadwei verder door te trekken over het kruispunt.

Belangrijkste aandachtspunt op dit kruispunt is om de snelheid van het verkeer daadwerkelijk naar beneden te krijgen. Het eventueel instellen van 30 km/uur op dit kruispunt kan aanvullend worden overwogen. Het verlengen van de noordelijke 30 km/uur zone is in dat geval ook zeker een optie. Geadviseerd wordt om in dat geval ook het rode asfalt door te trekken tot aan dit punt.

Zuidelijke komgrens

Om de snelheid op het zuidelijke wegvak omlaag te krijgen is het remmen van het verkeer ter hoogte van de komgrens een doeltreffende maatregel. Geadviseerd wordt om het visuele plateau (kruispunt Willemstrjitte) te verhogen (vanaf de zuidkant) of een fysieke verhoging (plateau) aan te leggen tussen de banden, ter hoogte van het kombord. Overleg met omwonenden over de exacte vormgeving is hierbij essentieel.

Pleintjes zuidelijk wegvak.

Idealiter zouden ook de pleintjes op het zuidelijke deel van de weg meer bijdragen aan het verlagen van de snelheid. Met het verhogen van de pleintjes (meer inrichten als plateau) moet in dit geval vooralsnog terughoudend worden omgegaan. Dit omdat er nu al als sprake is van trillings- en geluidsoverlast. Wel kan het wegbeeld visueel worden versmald om de snelheid ter hoogte van de pleintjes te verlagen. Geadviseerd wordt om banden aan te brengen om de ornamenten aan de oostzijde en elementen (met banden) toe te voegen aan de westzijde. Een daadwerkelijke snelheidsverlaging op deze punten zal naast een beperking van de kans op ongevallen ook zorgen voor minder geluids- en trillingshinder.

5.1.3 Andere verbeterpunten Haadwei

Andere maar op dit moment minder urgente infrastructurele verbeterpunten wat betreft snelheid zijn:

- Het wegvak aan de noordzijde van de bebouwde kom (60 km/uur) heeft een weids en open karakter. Het is een meerwaarde om het wegbeeld visueel te versmallen en zodoende de snelheid te beperken. Het toevoegen van bomen of een haag langs de weg is een optie. Het verder uitbuigen van de weg ter hoogte van het kruispunt Achterwei draagt ook bij aan een lagere aanrijdsnelheid.
- Het wegvak ten noorden van het kruispunt Haadwei - Thiedamawei (binnen de kom) heeft eveneens een open karakter. Daarnaast is de uitrit van het parkeerterrein slecht zichtbaar en niet als zodanig herkenbaar. Geadviseerd wordt om aan de westzijde van de Haadwei fysieke elementen en/of bomen toe te voegen om het wegbeeld visueel te versmallen. Hierbij worden ook de toegangen tot het parkeerterrein en de benzinepomp (als uitsparingen) beter zichtbaar.
- Geadviseerd wordt om de 60 km/uur gedeelten op de wegvakken buiten de bebouwde kom (op termijn, gekoppeld aan onderhoud) verder uit te breiden. Aan beide zijden van het dorp zou de 60 km/uur regime tot aan de rotondes bij Dokkum en Broeksterwoude kunnen lopen. Aanpassing van het wegprofiel is dan wel een voorwaarde. Het uitbreiden van het 60 km/uur regime draagt bij aan een beperking van het (sluip)verkeer op deze route.

5.2 Positie (brom)fietzers*Fietzers op de rijbaan of juiste richting "voetspad" (campagne)*

Als meer fietsers gebruik gaan maken van de rijbaan of het juiste "voetspad" (juiste richting) dan zal dit de zichtbaarheid van fietsers en het attentieniveau van het gemotoriseerde verkeer ten goede komen. Alleen op de stukken waar de maximumsnelheid 30 km/uur is, is het realistisch om te verwachten dat fietsers ook daadwerkelijk meer op de rijbaan gaan fietsen. Geadviseerd wordt om via een voorlichtingscampagne duidelijk te maken aan de fietsers dat zij ook op de rijbaan of aan de westzijde mogen fietsen en dat dit voordelen heeft wat betreft hun eigen zichtbaarheid. Geadviseerd wordt om dit vooralsnog niet formeel (met borden) te regelen.

Bromfiets op de rijbaan

Aansluitend op voornoemd punt is ook de positie van de bromfietser van belang. Observaties tonen aan de bromfietzers met regelmaat gebruik maken van het "voetspad". Dit is vanuit veiligheidsoogpunt ongewenst. Binnen de bestaande inrichting kan hier ook niet op worden gehandhaafd (zie 2.3). De bromfietser zou ter hoogte van de komgrenzen duidelijk moeten worden gemaakt dat zij voor hun eigen en andermans veiligheid beter gebruik kunnen maken van de rijbaan. Aanbevolen wordt om, eventueel tijdelijk, informele borden te plaatsen (aanduidingsbord bromfiets op de rijbaan) in combinatie met voorlichting via de gebruikelijke gemeentelijke kanalen. Hierbij wordt aanbevolen om de situatie te monitoren en als de maatregel onvoldoende effect sorteert, alsnog over te gaan op het regelen van de situatie door de "voetspaden" aan te wijzen als onverplicht fietspad en gericht te gaan handhaven.

Kruispunt Haadwei - Foarwei

Het centrale plein, het kruispunt Haadwei - Foarwei verdient zowel vanuit het oogpunt van snelheid als vanuit het oogpunt van de positie van de fiets aandacht. Als de fietsers geen gebruik gaan maken van de rijbaan of de juiste rijrichting kiezen dan wordt het aanpassen van dit kruispunt actueler. Het contrast tussen de kleur van het plein en de begrenzing van de rijloper is beperkt. Hier zou een keuze moeten worden gemaakt. Een groot plein in hetzelfde bestratingspatroon, zonder rijloper of juist een duidelijke maar dan ook smallere rijloper. Deze laatste optie maakt het kruispunt en het conflictpunt compacter en overzichtelijker, en wordt in dit geval aanbevolen. Om dit nog te versterken is het toevoegen van andere fysieke elementen (bankjes, groenvakken et cetera) op het plein aan te bevelen. Gekoppeld aan het versmallen van de rijloper kan de fietsroute aan de oostzijde (over het voetpad) worden verbeterd. De lichtmasten staan hier precies in lijn met de fietsroute. Met het versmallen van de rijloper aan deze kant kunnen de fietsers voor de lichtmasten langs.

5.3 Educatie scholen

Educatie scholen

VVN heeft onder de scholen in de regio een educatiepakket verspreid dat specifiek ingaat op Shared Space. Het is niet duidelijk in hoeverre scholen hier iets mee hebben gedaan. Aanbevolen wordt om dit pakket nog eens onder de aandacht te brengen bij de scholen.

Verkeersplan en verkeersouders scholen

De komst van het nieuwe schoolgebouw aan de Badhúswei is een mooie aan gelegenheid om vanuit de school actiever bezig te gaan met de verkeersveiligheid in de schoolomgeving. Vanuit de gemeente kan worden gestimuleerd om een (nu al) een verkeersplan op te stellen, eventueel vanuit een nieuw op te zetten verkeerscommissie met behulp van verkeersouders. VVN kan hierbij ondersteuning bieden.

5.4 Parkeren

Het foutparkeren bij inritten moet worden voorkomen. Geadviseerd wordt om hier aandacht aan te besteden in de lokale media. Daarnaast kan in aanvulling op de al ingezette lijn, op plaatsen waar het probleem hardnekkig is, een NP-tegel worden geplaatst.

5.5 Nader onderzoek

Herkomst en bestemming

De verkeersintensiteit op de Haadwei ligt met circa 6.000 motorvoertuigen per etmaal hoger dan de verwachte 3.500 tot 5.000 motorvoertuigen ten tijde van het onderzoek naar de Centrale As. Mogelijk dat (vracht)verkeer van en naar het westelijke deel van Dokkum nog gebruik maakt van de Haadwei in plaats van de Centrale As. Middels een herkomst- en bestemmingsonderzoek kan nagegaan worden of veel doorgaand verkeer gebruik maakt van de Haadwei en of hier nog winst te halen is. Als er relatief veel doorgaand verkeer op de Haadwei zit dan liggen verdergaande maatregelen binnen en buiten de bebouwde eerder voor de hand (bijvoorbeeld van 80 naar 60 km/uur en uitbreiding 30 km/uur zone binnen de kom).

Routing bedrijven

Het is de moeite waard om samen met de bedrijven in de regio nog eens kritisch te kijken naar de routing van de vrachtauto's, eventueel gekoppeld aan het in de vorige alinea genoemde onderzoek. Is het kiezen van een andere route (niet door het dorp) een optie? Wat is ervoor nodig om minder vrachtverkeer door het dorp te laten rijden?

Trillingsonderzoek

Daarnaast is het raadzaam – onder andere vanwege diverse klachten en meldingen van omwonenden - onderzoek te doen naar overlast van trillingen en geluid rondom de overgangen van asfalt naar klinkers. Wellicht dat verzakkingen of technische onvolkomenheden hier mede debet aan zijn.

Maatregelen Haadwei

Advies

Het aanbrengen van extra groen (bomen of haag) leidt tot een lagere aanrijdsnelheid richting dorp (lage prioriteit).

Dit deel van de weg heeft een duidelijk verblijfskarakter. Een passend snelheidsregime is 30 km/uur (hoge prioriteit).



Om de snelheid van 30 km/uur meer af te dwingen wordt geadviseerd de "slinger" fysiek te maken. Nu is het alleen visueel een slinger. (hoge prioriteit, gekoppeld aan uitbreiden 30 km/uur)



Duidelijk zichtbare bebording bij de nieuwe overgang naar 30 km/uur, gecombineerd met accent en visuele versmalling (naar voorbeeld zuidelijke entree)



Het kruispunt overzichtelijker en zichtbaarder maken en de snelheid van het verkeer remmen door een meer compacte vormgeving en/of een verhoging van het kruispunt. (hoge prioriteit). Eventueel op dit kruispunt 30 km/uur instellen.



Op de pleintjes op het zuidelijke deel van de Haadwei worden elementen toegevoegd en/of elementen in de banden gezet. Met deze (visuele) versmalling wordt de snelheid geremd en de trillingshinder beperkt (lage prioriteit)



Op de pleintjes op het zuidelijke deel wordt nader onderzocht of de aansluitingen tussen asfalt en klinkers goed zijn vormgegeven. Onvolkomenheden worden hersteld om de trillingshinder te beperken. (hoge prioriteit)



Ter hoogte van de zuidelijke komgrens wordt de snelheid van het verkeer geremd door een fysieke snelheidsremmer (verhoogd plateau), ter hoogte van het kruispunt Willemstrjitte of ter hoogte van het kombord. (hoge prioriteit)



Verder uitbuigen van de "slinger" aan de westzijde leidt tot een lagere aanrijdsnelheid richting dorp (lage prioriteit).



Situatie is niet altijd duidelijk maar de snelheid is relatief laag, mede door het obstakel in het midden. Hierdoor is de kans op ernstige conflicten klein. Situatie handhaven.



Kruispunt compacter en overzichtelijker maken door smallere rijloper en beter contrast begrenzing rijloper (lage prioriteit / eerst actie om fietsers op de rijbaan te krijgen)

Algemene maatregelen



Meer aandacht voor verkeerseducatie (specifiek Shared space) op de scholen (Hoge prioriteit).



Inzet smiley om aandacht te vestigen op snelheidsgedrag (korte termijn).



Via actieve communicatie en voorlichting fietsers bewegen meer gebruik te maken van rijbaan en/of de juiste kant van de weg (hoge prioriteit).



Via actieve communicatie en voorlichting bromfietzers bewegen meer gebruik te maken van rijbaan (hoge prioriteit).



De 60 km/uur zone ten noorden en ten zuiden van de kern wordt uitgebreid tot en met Dokkum en Broeksterwoude. Herprofilering van de wegen is nodig (lage prioriteit / koppeling onderhoud).

Afbeelding 6; Overzicht maatregelen en vervolgacties

Bijlage 1: Verslagen conflictobservaties

Observatie kruispunten Haadwei Damwâld

Kruispunt: Haadwei - Thiedamawei - Conradi-Veenlandstrjitte



Observatie 's ochtends

Datum: 18 juni 2019
Periode: 8.00 - 10.00 uur
Weersomstandigheden: 20 graden, zonnig

Verkeerdrukke

Tussen 8.00 en 9.00 uur was het aanmerkelijk drukker dan tussen 9.00 en 10.00 uur. Toch is er ook in het eerste uur geen sprake van een continue verkeersstroom. In het eerste uur rijden er veel busjes van en naar de Thiedamawei. Over de gehele periode slechts 2 vrachtauto's gesignaleerd. De grootste fietsstroom (scholieren) loopt in de ochtend van zuid naar noord via de oostzijde van het kruispunt. Later op de ochtend meer fietsers van en naar het winkelcentrum, met name vanaf de zuidkant. Weinig voetgangers gedurende de gehele periode.

Afwikkeling / doorstroming

De hoeveelheid verkeer ligt zelfs op de drukste momenten zodanig laag dat er nauwelijks tot geen wachttijden/wachtrijen voor het autoverkeer ontstaan voor het kruispunt. Sporadisch dat een fietser een keer moet wachten om voorrang te verlenen. Doorstroming is prima.

Rijlijnen auto

Auto's volgen de normale rijlijnen voor rechtdoorgaand en rechtsafslaande bewegingen. Voor linksaf is het beeld divers. Bij drukte op het kruispunt of bij naderende voertuigen kiest het grootste deel van de auto's om het kruispunt als rotonde te gaan rijden (om het obstakel heen). Op rustige momenten snijdt bijna iedereen de bocht af (niet om het obstakel heen).

Rijlijnen fietsers

Het grootste deel van de fietsers op de relatie noord - zuid steekt het kruispunt over in de lijn van de voetpaden. Op de oost-west relatie is dat anders. Hier zie je op rustige momenten zonder naderende auto's fietsers recht oversteken maar op de drukkere momenten kiezen fietsers op deze relatie nog wel eens de omliggende "voetgangers" strook. Fietsers vanaf de zuidkant richting winkelcentrum kiezen er vaak voor om al voor het kruispunt over te steken naar de westzijde van de weg.

Looplijn voetgangers

Alle voetgangers maken gebruik van de "voetpaden" rondom het kruispunt.

Voorrang

In beginsel heeft verkeer van rechts voorrang op dit kruispunt. In de praktijk wordt regelmatig voorrang verleend aan voertuigen van links. Hierbij komt het vaker voor dat aan verkeer op de Haadwei "oneigenlijk" voorrang wordt verleend dan dat aan verkeer vanaf de zijtakken voorrang wordt verleend. Met name verkeer vanaf de Thiedamastraat verleent regelmatig voorrang aan verkeer vanaf de zuidkant (Haadwei). Daarnaast komt het regelmatig voor dat verkeer dat het kruispunt als een rotonde (driekwartrond) rijdt ook daadwerkelijk, net als op een rotonde, voorrang krijgt van verkeer dat het kruispunt wil oprijden vanaf de tegenovergestelde richting. Eigenlijk heeft iedereen zijn eigen interpretatie van de voorrangsregels. De snelheid is laag en iedereen doet (mede door de onduidelijkheid) rustig aan. Hierdoor ontstaan er nauwelijks (bijna) conflicten in de voorrangssfeer.

Aan fietsers op de doorgaande beweging van zuid naar noord (via de oostzijde) wordt meestal voorrang verleend door verkeer komende vanuit de Thiedamawei. Fietsers op de oost-west relatie gaan voorrangssituatie uit de weg, zo lijkt het wel. Als er verkeer nadert kiezen ze er meestal voor de "veilige" route via de voetpaden te kiezen of hun rijlijn dusdanig aan te passen dat het conflict wordt vermeden.

Voetgangers laten het kruisende verkeer meestal voor gaan. Een enkele keer laat een auto een voetganger voor gaan. De aantallen voetgangers zijn echter relatief laag en het aantal confrontaties is te beperkt om hier iets betrouwbaars over te zeggen.

Snelheid

Vanuit alle kanten mindert het verkeer zichtbaar vaart als ze het kruispunt naderen. Vanaf de zijtakken is men nog iets voorzichtiger qua snelheid dan op de Haadwei. Het verkeer dat rechtsaf slaat of linksaf (binnendoor) heeft relatief gezien de hoogste snelheid. De aanwezigheid van ander verkeer op het plein doet zondermeer de snelheid van het verkeer zichtbaar dalen.

Fietsers op de rijbaan of op het voetpad

Nagenoeg alle fietsers op de Haadwei maken gebruik van de voetspaden. Slechts een enkeling maakt gebruik van de rijbaan (op de zuidelijke tak) Vanaf de zuidkant wordt wel eens een stukje gebruik gemaakt van de rijbaan om al voor het kruispunt over te stekken richting winkelcentrum.

Conflicten

Er is een aantal kleine maar noemenswaardige (bijna) conflicten waargenomen:

- Een auto rijdt vanaf de zuidkant het kruispunt als een rotonde (linksafslaand) en verleent geen doorgang aan een auto vanaf de noordkant. De laatste remt tijdig maar claxonneert.
- Een auto steekt vanaf de westzijde over naar de oostzijde en merkt een fietser vanaf de noordzijde (oostzijde kruispunt) pas laat op. De auto heeft hier overigens voorrang maar de fietser dacht voorrang te hebben of merkte de auto niet/laat op. De auto remt licht en de fietser wijkt af van de rijlijn.
- Twee keer ontstond er een bijna conflict toen een auto linksaf vanaf de Haadwei (zuidkant) het kruispunt afsneed terwijl er een andere auto vanaf de Thiedamawei richting Haadwei zuid wilde en het kruispunt als rotonde reed. Zie voorbeeldfoto.



Fietsers zuid-noord over het plein



Conflict door afsnijden

Bijzonderheden

Er zijn geen noemenswaardige bijzonderheden geconstateerd.

Observatie 's middags

Datum: 20 juni 2019
Periode: 15.00 - 17.00 uur
Weersomstandigheden: 15.00 - 15.30 lichte regen, daarna geleidelijk aan zonniger, 18 graden

Verkeerdrukke

De middagperiode is drukker dan de ochtendperiode. Met name tussen 15.00 en 15.30 is het relatief druk, ook weer veel busjes van en naar Thiedamawei. Daarna wat rustiger met af en toe een korte piek. Tegen het eind van de observatieperiode wordt het weer wat drukker. Ook beduidend meer vrachtauto's en tractoren dan 's ochtends. De grootste fietsstroom loopt in de middag van noord naar zuid via de oostzijde van het kruispunt. Ook relatief veel fietsverkeer tussen winkelcentrum en zuidelijke tak Haadwei en Thiedamawei. Meer voetgangers dan in de ochtendperiode die met name oversteken over de Haadwei in oost - west richting (met name tussen 16.00 en 17.00 toen het weer beter was).

Afwikkeling / doorstroming

De hoeveelheid verkeer ligt hoger dan in de ochtendperiode en op een aantal piekmomentjes ontstaan wachtrijen van maximaal 6 a 7 auto's op de Haadwei zuid en/of noord. Om 15.15 ontstaat eenmalig een wachtrij op de Thiedamawei. Naast de ze korte pieken stroomt het verkeer goed door. Af en toe moet een fietsers die via de zijkanen van het plein rijdt afstappen en even wachten.

Rijlijnen auto

Auto's volgen net als ochtends de normale rijlijnen voor rechtdoorgaand en rechtsafslaande bewegingen. Voor linksaf is het beeld divers. Bij drukte op het kruispunt of bij naderende voertuigen kiest het grootste deel van de auto's om het kruispunt als rotonde te gaan rijden (om het obstakel heen). Op rustige momenten snijdt bijna iedereen de bocht af (niet om het obstakel heen).

Rijlijnen fietsers

Het grootste deel van de fietsers op de relatie noord - zuid steekt het kruispunt over in de lijn van de voetspaden. In de middag is dit met name in zuidelijke richting en allemaal aan de oostzijde van het kruispunt. Op de oost-west relatie is dat anders. Omdat het drukker is dan ochtends pakken fietsers vaker de omliggende "voetgangers" strook in plaats van dat ze recht over het plein fietsen.

Looplijn voetgangers

Alle voetgangers maken gebruik van de "voetpaden" rondom het kruispunt. Geen bijzonderheden.

Doorgang vrachtauto's

In de middagperiode waren er meer vrachtauto's dan in de ochtend. Het kwam ook vaker voor dat de vrachtauto's bij het afrijden in "conflict" kwamen met oprijdende auto's. Voor het afrijden hebben vrachtauto's de gehele rijbaanbreedte nodig. Oprijdende auto's houden hier niet altijd rekening mee.

Voorrang

Het beeld is grotendeels hetzelfde als in de ochtendperiode. Omdat het in de middag drukker is, zijn er ook meer "confrontaties" op het kruispunt waarbij voorrang moet worden verleend. Opvallend was dat verkeer vanuit de Conradi-Veenlandstrjitte vaak geen voorrang krijgt van verkeer op de Haadwei komende uit noordelijke richting. Net als in de ochtend heeft iedereen zijn eigen interpretatie van de voorrangsregels. De snelheid is ook in de middag relatief laag (althoewel gevoelsmatig hoger dan in de ochtend) en

iedereen doet (mede door de onduidelijkheid) rustig aan. Hierdoor ontstaan er nauwelijks (bijna) conflicten in de voorrangssfeer.

Aan fietsers op de doorgaande beweging van noord naar zuid (via de oostzijde) wordt net als in de ochtend eigenlijk altijd voorrang en doorgang verleend door verkeer komende vanuit verschillende richtingen. Fietsers op de oost-west relatie gaan nog sterker dan in de ochtend voorrangssituaties uit de weg en kiezen meestal voor de "veilige" route via de voetpaden.

Auto's laten voetgangers en fietsers op de voetpaden langs het plein in de middagperiode niet 1 keer spontaan voorgaan. Ook niet tijdens de perioden van lichte regenval. Hier worden de verkeersregels gehanteerd en is geen "sociaal" gedrag waargenomen.

Snelheid

Vanuit alle kanten mindert het verkeer zichtbaar vaart als ze het kruispunt naderen. Gevoelsmatig licht de snelheid van het verkeer vanaf de noordzijde Haadwei in de middagperiode hoger dan 's ochtends. Er komt in de middag ook meer verkeer vanuit deze richting dus wellicht vertekent dit. Vanaf de zijtakken is men voorzichtiger qua snelheid dan op de Haadwei.

Fietsers op de rijbaan of op het voetpad

Nagenoeg alle fietsers op de Haadwei maken net als in de ochtend gebruik van de voetpaden. Een tweetal bromfietsers reed op de rijbaan.

Conflicten

Er is een aantal kleine maar noemenswaardige (bijna) conflicten waargenomen:

- Een auto vanaf de Conradi-Veenlandstrjitte slaat linksaf (om het middeneiland heen) en verleent geen voorrang aan een auto uit zuidelijke richting. Deze laatste moet remmen en claxonneert.
- Een auto vanaf de Haadwei vanuit noordelijke richting verleent geen voorrang aan de auto uit de Conradi-Veenlandstrjitte. Deze laatste moet remmen en claxonneert.



Rotonde rijden bij drukte



Geen voorrang verlenen aan rechts

Bijzonderheden

Er zijn geen noemenswaardige bijzonderheden geconstateerd.

Observatie kruispunten Haadwei Damwâld

Kruispunt: Haadwei - Foarwei



Observatie 's ochtends

Datum: 18 juni 2019
Periode: 8.00 - 10.00 uur
Weersomstandigheden: 20 graden, zonnig

Verkeersdrukte

Tussen 8.00 en 9.00 uur was het aanmerkelijk drukker dan tussen 9.00 en 10.00 uur. Toch is er ook in het eerste uur geen sprake van een continue verkeersstroom.

Afwikkeling

Tijdens de observatie is eenmaal een wachtrij geconstateerd op de Foarwei (oostzijde). De wachtrij loste zichzelf in dat geval binnen een minuut weer op. Gezien de eenmalige gebeurtenis lijkt dit een toevallige samenloop van omstandigheden. Verder is de doorstroming prima.

Rijlijnen auto

Voor het autoverkeer valt op dat linksafslaand verkeer de bochten afsnijdt indien er geen tegenliggend waargenomen wordt. Rechtsafslaand verkeer wijkt juist enigszins uit in verband met de aanwezig kunstwerken op het kruispunt.

Rijlijnen fietsers

Wat opvalt is dat afslaande fietsers het kruispunt mijden. In plaats van een route over het kruispunt wordt gekozen voor een route naast de rijbaan, waarbij wordt overgestoken op de toeleidende wegvakken in plaats van op het kruispunt zelf. Dit geldt zowel voor rechtsafslaand als linksafslaand fietsverkeer (vanaf de zijtakken). In het laatste geval rijden de fietsers een klein stukje aan de verkeerde kant van de weg. Ze sorteren voor aan de linkerkant van de rijbaan.

Looplijnen voetgangers

Voetgangers steken over langs de kanten, in het verlengde van de voet-/fietspaden en trottoirs.

Voorrang

In vrijwel alle gevallen wordt normaal voorrang verleend op het kruispunt. Richtingen die voorrang krijgen wachten dit vaak eerst af, met name op de Foarwei. Een enkele keer komt het voor dat aan fietsers op de Foarwei geen voorrang wordt verleend door gemotoriseerd verkeer op de Haadwei. Gedurende de observatie is dit 5 tot 10 keer geconstateerd. Verder valt het op dat er relatief vaak onduidelijke situaties ontstaan waarbij verkeer uit meer dan twee richtingen nadert. Dit leidt tot onduidelijkheid bij weggebruikers. Verkeer op de Haadwei is eerder geneigd voorrang te nemen.

Snelheid

Het naderende autoverkeer op de Haadwei mindert zichtbaar vaart, met name vanuit noordelijke richting waar het zicht op de Foarwei minder is. Dit gebeurt zowel wanneer er ander verkeer nadert als dat er geen ander verkeer is. Verkeer op de Foarwei rijdt al minder snel op het moment dat zij het kruispunt naderen.

Fietsers op de rijbaan

Op de Haadwei gebruikt meer dan 95% van het fietsverkeer het "voetspad". Ook het pad aan de linkerzijde wordt (tegen de richting in) gebruikt door fietsers die links afslaan. Op de Foarwei maakt 90% van het fietsverkeer gebruik van de rijbaan. Alleen afslaande fietsers maken gebruik van het "voetspad".

Conflicten

Tijdens de observatie is een aantal maal een "bijna-conflict" waargenomen. Dit gebeurt wanneer voertuigen uit meer dan twee richtingen naderen. In eerste instantie wachten de meeste weggebruikers af, waarna voertuigen tegelijkertijd besluiten om verder te rijden. Doordat dit vanuit stilstand gebeurt en men bedacht is op de situatie, kan makkelijk geanticipeerd worden en leidt dit niet tot ongevallen.

Bijzonderheden

Andere opvallendheden tijdens de observatie waren dat linksafslaand vracht- of busverkeer moeite heeft met de dimensionering en daarom verkeer van links voorrang geeft. Ten slotte rijden er veel taxibusjes over het kruispunt.

Observatie 's middags

Datum: 18 juni 2019
Periode: 15.00 - 17.00 uur
Weersomstandigheden: 17 graden, buien

Verkeersdrukte

De middagperiode is drukker dan de ochtendperiode. Met name tussen 15.00 en 15.30 is het relatief druk.

Afwikkeling

Zoals genoemd is de avondspits aanmerkelijk drukker dan de ochtendspits waarbij het vooral opvalt dat er meer (vracht)verkeer van en naar de Foarwei (west) rijdt. Door de toenemende verkeersstromen ontstaat er op alle richtingen af en toe een wachtrij, maar deze lost ook vrij snel weer op.

Rijlijnen auto

Doordat het drukker is dan in de ochtendspits komt het minder vaak voor dat voertuigen niet de rijloper volgen. Bochten worden minder vaak afgesneden of ruim genomen.

De bus vanuit Dokkum die rechts afslaat naar de Foarwei zwenkt een behoorlijk stuk uit over de andere rijloper. Weggebruikers kunnen hierdoor het gevoel krijgen dat ze in de verdrukking komen. Ook valt het op dat verkeer op de Foarwei (west) regelmatig niet de rijloper volgt, maar 'rechtdoor' gaat, waarbij het deels over het "voetspad" rijdt. Een zelfde soort situatie ontstaat op de Haadwei (zuid) waar een slinger in de weg zit, die niet door al het verkeer zo gevolgd wordt.



Afslaand vrachtverkeer



Rijlijn afslaand busverkeer

Rijlijnen fietsers

Het valt op dat fietsers in noord-zuidrichting op de Haadwei veel van het oostelijk gelegen "voetspad" gebruik maken. Gemotoriseerd verkeer verwacht deze fietsers niet altijd, waardoor er soms bijna conflicten ontstaan.



Fietser op de noord zuid relatie tussen de auto's



Fietsers op de "voetspaden"

Looplijnen voetgangers

Voetgangers steken over langs de kanten, in het verlengde van de voet-/fietspaden en trottoirs.

Voorrang

In de observatie in de avondspits is er meer verkeer op het kruispunt dan in de ochtendspits. Met name op de Foarwei rijdt meer verkeer. Dit leidt ertoe dat er vaker tegelijkertijd verkeer uit meer dan twee richtingen het kruispunt nadert. Er doen zich relatief veel situaties voor waarbij A voorrang moet verlenen aan B, B aan C en C aan A. Deze situaties leiden ertoe dat weggebruikers dat weggebruikers niet meer weten hoe ze dienen te handelen.



Af en toe verkeer vanuit alle richtingen

Snelheid

Het naderende autoverkeer op de Haadwei mindert zichtbaar vaart, met name vanuit noordelijke richting waar het zicht op de Foarwei minder is. Dit gebeurt zowel wanneer er ander verkeer nadert als dat er geen ander verkeer is. Verkeer op de Foarwei rijdt al minder snel op het moment dat zij het kruispunt naderen.

Fietsers op de rijbaan

In de avondspits maken fietsers vaker gebruik van de rijbaan op de Haadwei dan in de ochtendspits. Toch maakt het merendeel nog steeds gebruik van het "voetspad".

Conflicten

Het valt op dat fietsers in noord-zuidrichting op de Haadwei veel van het oostelijk gelegen "voetspad" gebruik maken. Gemotoriseerd verkeer verwacht deze fietsers niet altijd (of ziet ze niet), waardoor er regelmatig bijna-conflicten ontstaan.

Op de Foarwei komt het regelmatig voor dat voertuigen die linksaf willen slaan zich iets links van het midden van de rijloper opstellen. Indien de wachttijd oploopt, rijdt achteropkomend verkeer regelmatig het wachtende voertuig rechts voorbij. Dit leidt een aantal keer bijna tot afdekongevallen.

Bijzonderheden

Andere opvallende zaken tijdens de observatie waren het hoge aantal automobilisten dat tijdens het rijden de mobiele telefoon gebruikt en dat zich elk uur een situatie voordoet waarbij er tegelijkertijd bussen vanuit drie verschillende richtingen het kruispunt naderen. Door de omvang van de bussen leidt dit bij weggebruikers afwachtend gedrag (is goed!)

Observatie kruispunten Haadwei Damwâld

Kruispunt: Haadwei - Badhúswei - T.E. Teinissenwei



Observatie's ochtends

Datum: 4 juli 2019
Periode: 8.00 - 10.00 uur
Weersomstandigheden: 16 graden, zonnig/bewolkt

Verkeerdrukke

Tussen 8.00 en 9.00 uur is het autoverkeer aanmerkelijk drukker dan tussen 9.00 en 10.00 uur. Vanaf 8.30 wordt het al zichtbaar rustiger. De grootste drukte zit op de Haadwei. De zijtakken zijn rustig. Er is geen sprake van een continue verkeersstroom op de Haadwei. Er zijn genoeg hiaten. Over de gehele periode circa 10 vrachtauto's en 2 tractoren gesignaleerd. De grootste fietsstroom (scholieren) loopt in de ochtend van zuid naar noord via de oostzijde van het kruispunt (met name tussen 8.00 en 8.30 uur en rond 9.00 uur). Daarnaast is er een aantal overstekende fietsers op de relatie van oost naar west (schoolgaande kinderen) tegen 8.30 uur. Gedurende de gehele periode steekt er af en toe een voetganger over.

Afwikkeling / doorstroming

De hoeveelheid verkeer ligt zelfs op de drukste momenten zodanig laag dat er nauwelijks tot geen wachttijden/wachtrijen voor het autoverkeer ontstaan voor het kruispunt. Doorstroming is prima. Af en toe moet een fietser vanuit de T.E. Teunissenwei even wachten totdat er een hiaat ontstaat om de Haadwei over te steken.

Rijlijnen auto

Auto's volgen de normale rijlijnen zoals dat op een gelijkwaardig kruispunt voorkomt. Geen bijzonderheden.

Rijlijnen fietsers

Het grootste deel van de fietsers op de relatie noord - zuid steekt het kruispunt over in de lijn van het voetpad. Op de oost-west relatie volgen de fietsers de rijbaan.

Looplijn voetgangers

De weinige voetgangers zoeken bij het oversteken de randen van het plein op.

Vorrang

Verkeer van rechts heeft voorrang op dit kruispunt. De ontmoetingskans (vanaf de Haadwei) is niet heel groot omdat er niet veel verkeer uit de zijtakken komt. Op momenten dat er wel verkeer uit de zijtakken komt wordt meestal ook wel op de juiste manier voorrang verleend (aan verkeer van rechts). Aan auto's vaker dan aan fietsers. Met name verkeer vanaf de noordkant Haadwei verleent niet altijd voorrang aan (fietsend) verkeer vanuit de Badhúswei. Het zicht op het kruisende verkeer uit de T.E. Teunissenwei is goed. Het zicht op de Badhúswei is niet optimaal.

Fietsers op de zuid-noord relatie krijgen meestal voorrang van auto's vanuit T.E. Teunissenwei. Dit terwijl de auto's hier eigenlijk voorrang hebben.

Voetgangers laten het kruisende verkeer conform de regels voor gaan. Een enkele keer krijgt een voetganger voorrang omdat er ook al doorgang of voorrang wordt verleend aan een auto of fietser.

Snelheid

Vanuit de zijtakken mindert het verkeer eigenlijk altijd vaart. Dit ook omdat het meeste verkeer uit de zijtakken afslaat de Haadwei op. Men lijkt zich ook te beseffen dat de kans dat er een auto vanaf de Haadwei aankomt vrij groot is. De snelheid van het rechtdoorgaande verkeer op de Haadwei is daarentegen relatief hoog. Het grootste deel van het verkeer mindert nauwelijks vaart op de kruising. Hier geldt dat het verkeer zich lijkt te beseffen dat de kans op verkeer van rechts (vanuit de zijtak) relatief klein is.

Fietzers op de rijbaan of op het voetspad

Alle fietsers op de Haadwei maken gebruik van de voetspaden.

Conflicten

Er is een aantal kleine maar noemenswaardige (bijna) conflicten waargenomen:

- Een auto rijdt vanaf de zuidkant het kruispunt op en slaat rechtsaf de T.E. Teunissenwei op. Hij ziet hierbij bijna een fietser over het hoofd die vanaf de zuidkant, in lijn met de voetspaden, het kruispunt oversteekt in noordelijke richting (recht door op dezelfde weg gaat voor)
- Een auto slaat vanaf de zuidkant (Haadwei) de T.E. Teunissenwei in en verleent (te laat) doorgang aan een fietser komende vanaf de noordzijde. Deze laatste moet zichtbaar uitwijken.



Zicht vanaf de Haadwei (zuid)



Zicht vanaf de Badhúswei (en andersom) is beperkt

Bijzonderheden

Er zijn geen noemenswaardige bijzonderheden geconstateerd.

Observatie 's Middags

Datum: 3 juli 2019
Periode: 15.00 - 17.00 uur
Weersomstandigheden: 18 graden, zonnig

Verkeerdrukke

Tussen 15:00 en 16:00 uur is het vrij rustig op het kruispunt. Van en naar de Badhúswei en T.E. Teunissewei komt nauwelijks verkeer, er is vrijwel alleen doorgaand verkeer op de Haadwei. Na 16:00 uur wordt het drukker op het kruispunt. Er zijn gedurende de observatie weinig fietsers (schooljeugd) waargenomen. Er rijden relatief veel taxibusjes en bedrijfsbusjes. Na 16:00 uur rijden er opvallend meer vrachtauto's dan tussen 15:00 en 16:00 uur. Er zijn drie landbouwvoertuigen waargenomen.



Kruispunt Haadwei – Badhúswei



Landbouwverkeer

Afwikkeling / doorstroming

Tussen 15:00 en 16:00 uur is het vrij rustig op het kruispunt en gaat er weinig verkeer van of naar de Badhúswei en T.E. Teunissewei. Het doorgaande verkeer op de Haadwei heeft daarom nauwelijks conflicten en kan goed doorstromen. Na 16:00 uur is er meer afslaand verkeer, maar ook hier zijn voldoende hiaten voor het verkeer op de Haadwei op te rijden, te verlaten of over te steken.

Rijlijnen auto

Vrijwel al het verkeer volgt de normale rijlijn. Een enkele auto die links afslaat vanaf de Haadwei naar de Badhúswei en T.E. Teunissewei snijdt de bocht af. Dit komt mede doordat er weinig verkeer uit de Badhúswei en T.E. Teunissewei komt.

Rijlijnen fietsers

Vrijwel alle fietsers op de Haadwei maken gebruik van het voet-/fietspad. Op de noord-zuidverbinding maken fietsers opvallend vaak gebruik van het pad aan de oostzijde. Het komt geregeld voor dat voertuigen uit de Badhúswei en T.E. Teunissewei op de doorgang voor fietsers staan te wachten alvorens ze de Haadwei op kunnen rijden. Hierdoor moeten rechtdoorgaande fietsers geregeld uitwijken op het voet-/fietspad.



Blokkeren voet-/fietspad



Witte stroken

Looplijn voetgangers

Voetgangers steken over via de stroken die in witte klinkers zijn uitgevoerd.

Voorrang

In zijn algemeenheid wordt voorrang vroegtijdig en op de juiste manier gegeven. Een aantal keer komt het voor dat vrij laat voorrang gegeven wordt. Een enkele snelle rijder op de Haadwei verleent geen voorrang aan verkeer van rechts (vanuit de Badhúswei), waarbij fietsers eerder genegeerd worden dan gemotoriseerd verkeer. Doordat het minder druk is op het kruispunt, komt het niet vaak voor dat er drie auto's onderling voorrang moeten verlenen.



Voorrangssituatie

Snelheid

Tijdens het eerste uur mindert vrijwel al het verkeer op de Haadwei snelheid voor het kruispunt. Af en toe is er een voertuig die sneller rijdt dan de maximumsnelheid. Het tweede uur is het aantal voertuigen dat hard het kruispunt over rijdt aanmerkelijk hoger. Dit betreft allemaal rechtdoorgaand verkeer op de Haadwei.

Fietsers op de rijbaan of op het voetpad

Vrijwel alle fietsers op de Haadwei maken gebruik van het voet-/fietspad. Op de noord-zuidverbinding maken fietsers opvallend vaak gebruik van het pad aan de oostzijde.

Conflicten

Het enige punt waar bijna-conflicten zijn waargenomen, betreft de fietsers op de Haadwei die gebruik maakt van het pad aan de oostzijde. Het gemotoriseerd verwacht hier niet altijd fietsverkeer.



Fietsers aan de oostzijde worden niet altijd goed waargenomen

Bijzonderheden

Er zijn geen noemenswaardige bijzonderheden geconstateerd.

Bijlage 2: Onderzoek Mobycon

In opdracht van:
Provincie Fryslân

Projectnummer:
6451-R-E

Datum:
6 september 2019

Resultaten verkeerstellingen en verkeersveiligheidsonderzoek Damwâld:

- **Kruispunt Haadwei – Thiedamawei**
- **Kruispunt Haadwei - Foarwei**

1.	INLEIDING	3
1.1	Algemeen	3
1.2	Onderzoeksmomenten en locatie	3
2.	RESULTATEN VERKEERSTELLING	5
2.1	Kruispunt Haadwei - Thiedamawei	5
2.2	Kruispunt Haadwei - Foarwei	10
3.	RESULTATEN CONFLICTOBSERVATIE	15
3.1	Algemeen	15
3.2	Resultaten conflictobservatie kruispunt Haadwei – Thiedamawei	15
3.3	Resultaten conflictobservatie kruispunt Haadwei – Foarwei	16
3.4	Algemene conclusie conflictobservaties Haadwei – Thiedamawei	17
3.5	Algemene conclusie conflictobservaties Haadwei – Foarwei	17

Colofon

Dit rapport is opgesteld door Mobycon in opdracht van het de Provincie Fryslân. Wilt u meer informatie over dit onderzoek, neem dan contact op met: info@mobycon.nl.

Copyright

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.



1. INLEIDING

1.1 Algemeen

In Damwâld zijn sinds kort twee kruispunten ingericht volgens het Shared Space principe. In de pers en de politiek zijn er vragen gesteld over de inrichting en veiligheid van deze kruispunten. Om hier een beeld van te krijgen heeft de provincie Fryslân opdracht verleend aan Mobycon om een kruispuntanalyse uit te voeren met behulp van camera's. Hiermee zijn we niet alleen in staat om de intensiteiten in beeld te brengen maar ook mogelijke (bijna)conflictsituaties. In dit rapport staan de resultaten van het onderzoek gepresenteerd, zowel de verkeersintensiteiten in hoofdstuk 2 als het onderzoek naar het gedrag van de weggebruikers in hoofdstuk 3.

1.2 Onderzoeksmomenten en locatie

Gedurende vier dagen hebben we cameraopnames gemaakt van de volgende kruispunten:

- Haadwei – Thiedamawei;
- Haadwei – Foarwei.

Op de volgende data en tijdstippen zijn de opnames ingesteld en is voor beide kruispunten een verkeerstelling en conflictobservatie uitgevoerd:

- dinsdag 25 juni 7.00 – 23.00 uur;
- donderdag 27 juni 7.00 – 23.00 uur;
- vrijdag 28 juni 7.00 – 23.00 uur;
- zaterdag 29 juni 7.00 – 23.00 uur.

Met behulp van de opgenomen camerabeelden is op beide kruispunten een verkeerstelling uitgevoerd. Dit is een geautomatiseerd proces waarbij door het analyseren van de opgenomen beelden onderscheid wordt gemaakt naar de verschillende richtingen en verschillende aanwezige modaliteiten. Ook is met behulp van de opgenomen camerabeelden een conflictobservatie uitgevoerd. Dit is ook een geautomatiseerd proces, waarbij mogelijke conflictsituaties vooraf worden gedefinieerd en vervolgens een run in software vaststelt of (bijna) conflicten zich hebben voorgedaan. Op de volgende pagina's zijn screenshots weergegeven van de opnamelocatie op beide kruispunten.



Afbeelding 1. Kruispunt Haadwei - Thiedamawei



Afbeelding 2. Kruispunt Haadwei – Foarwei



2. RESULTATEN VERKEERSTELLING

In dit hoofdstuk staan de resultaten beknopt weergegeven van de verkeerstelling. Deze resultaten zijn ook beschikbaar in de online portal die eerder is uitgeleverd aan de provincie. Binnen deze portal is het mogelijk om exportbestanden te maken van de tellingen, stroomdiagrammen te maken en zijn de gemaakte beelden te downloaden. Bij het genereren van de telrapporten is onderscheid gemaakt naar verschillende modaliteiten. Hierbij gaat het om de auto, motorfietsen, fiets, vrachtauto (gelede en ongelede), bussen, voetgangers en fietsers op oversteken. Hierbij moet opgemerkt worden dat de modaliteit motorfietsen in werkelijkheid ook bromfietsen/scooters kunnen zijn.

2.1 Kruispunt Haadwei - Thiedamawei

Op onderstaande afbeelding is een screenshot weergegeven van het beeld op de eerste opnamelocatie, het kruispunt Haadwei – Thiedamawei. Hierin zijn de verschillende windrichtingen (north, east, south en west) opgenomen, die ook terugkomen in de stroomdiagrammen in de volgende paragrafen.



Afbeelding 3. Screenshot opnamelocatie kruispunt Haadwei - Thiedamawei

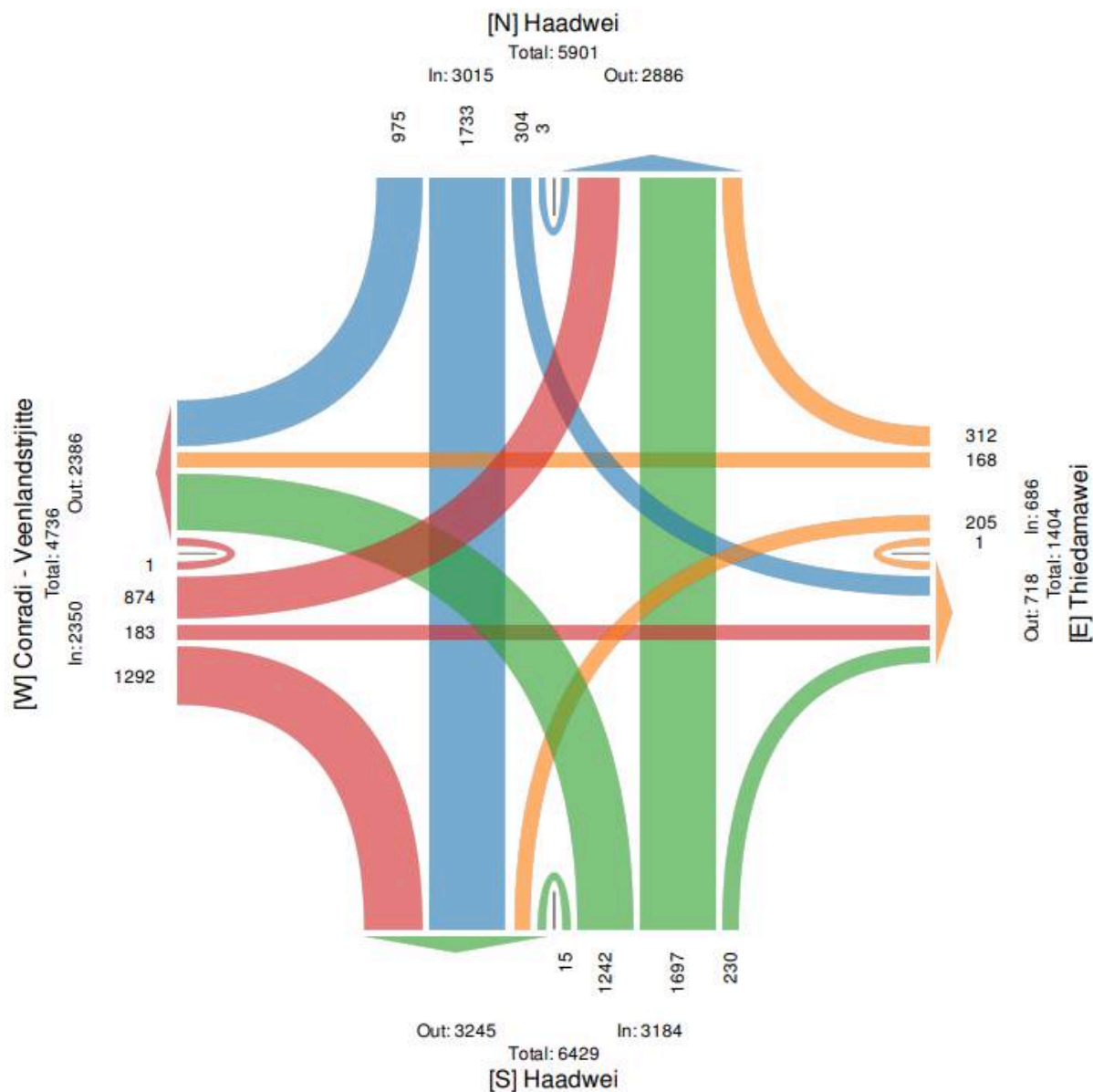
Zoals afgesproken leveren wij de volgende stroomdiagrammen voor dit kruispunt in deze rapportage:

- dagtotaal donderdag gemotoriseerd verkeer (paragraaf 2.1.1);
- dagtotaal zaterdag gemotoriseerd verkeer (paragraaf 2.1.2);
- drukste uur gemotoriseerd verkeer (paragraaf 2.1.3);
- drukste uur fiets (paragraaf 2.1.4).



2.1.1 Stroomdiagram dagtotaal donderdag 27 juni van 7.00 – 23.00 gemotoriseerd verkeer

In onderstaand stroomdiagram is het dagtotaal weergegeven van al het gemotoriseerde verkeer van de meetdag op donderdag 27 juni. Dit is ook de meetdag waarop de drukste spitsperiode zich voordoet. De getoonde intensiteiten zijn de aantallen van alle voertuigcategorieën opgeteld, exclusief fietsers en voetgangers.

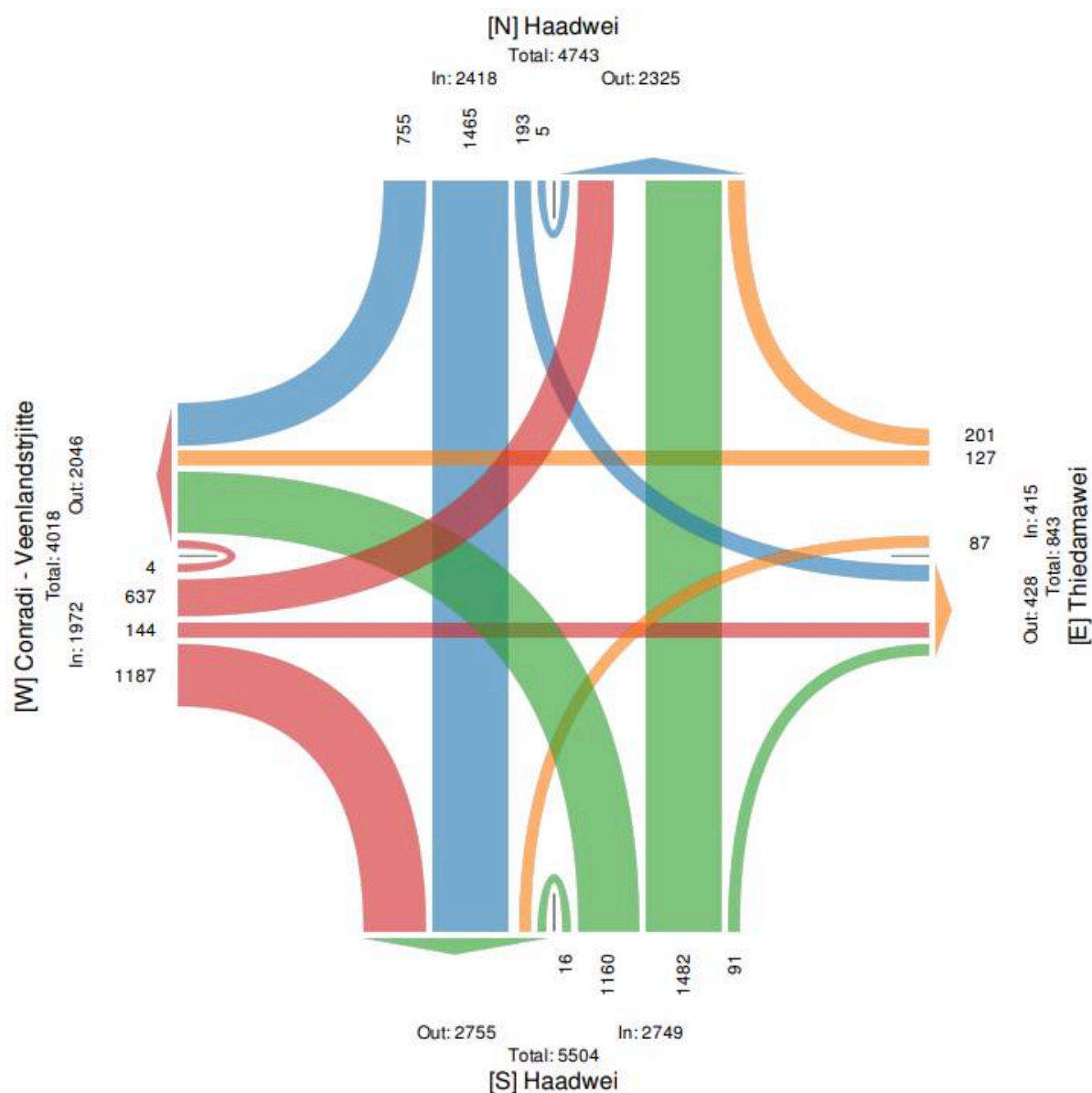


Afbeelding 4. Stroomdiagram dagtotaal donderdag 27 juni van 7.00 – 23.00 gemotoriseerd verkeer



2.1.2 Stroomdiagram dagtotaal zaterdag 29 juni van 7.00 – 23.00 gemotoriseerd verkeer

In onderstaand stroomdiagram is het dagtotaal weergegeven van al het gemotoriseerde verkeer van de meetdag op zaterdag 29 juni. De getoonde intensiteiten zijn de aantallen van alle voertuig categorieën opgeteld, exclusief fietsers en voetgangers.

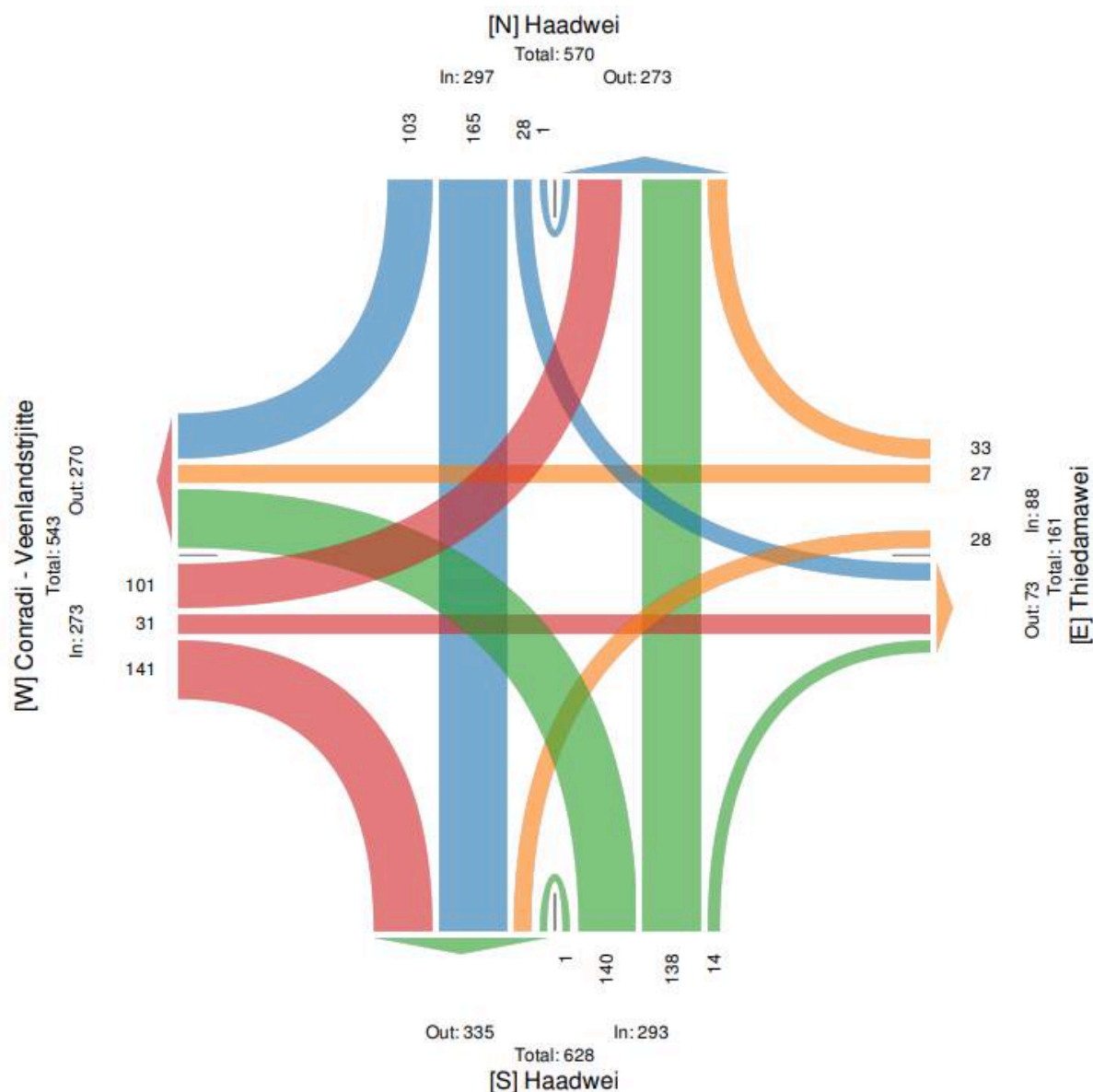


Afbeelding 5. Stroomdiagram dagtotaal zaterdag 29 juni van 7.00 – 23.00 gemotoriseerd verkeer



2.1.3 Stroomdiagram drukste uur gemotoriseerd verkeer donderdag 27 juni van 16.30 - 17.30

In onderstaand stroomdiagram is de totaalintensiteit weergegeven van al het gemotoriseerde verkeer van de drukste spitsperiode op donderdag 27 juni, deze vindt plaats tussen 16.30 en 17.30. De getoonde intensiteiten zijn alle aantallen van alle voertuig categorieën opgeteld, exclusief fietsers en voetgangers.

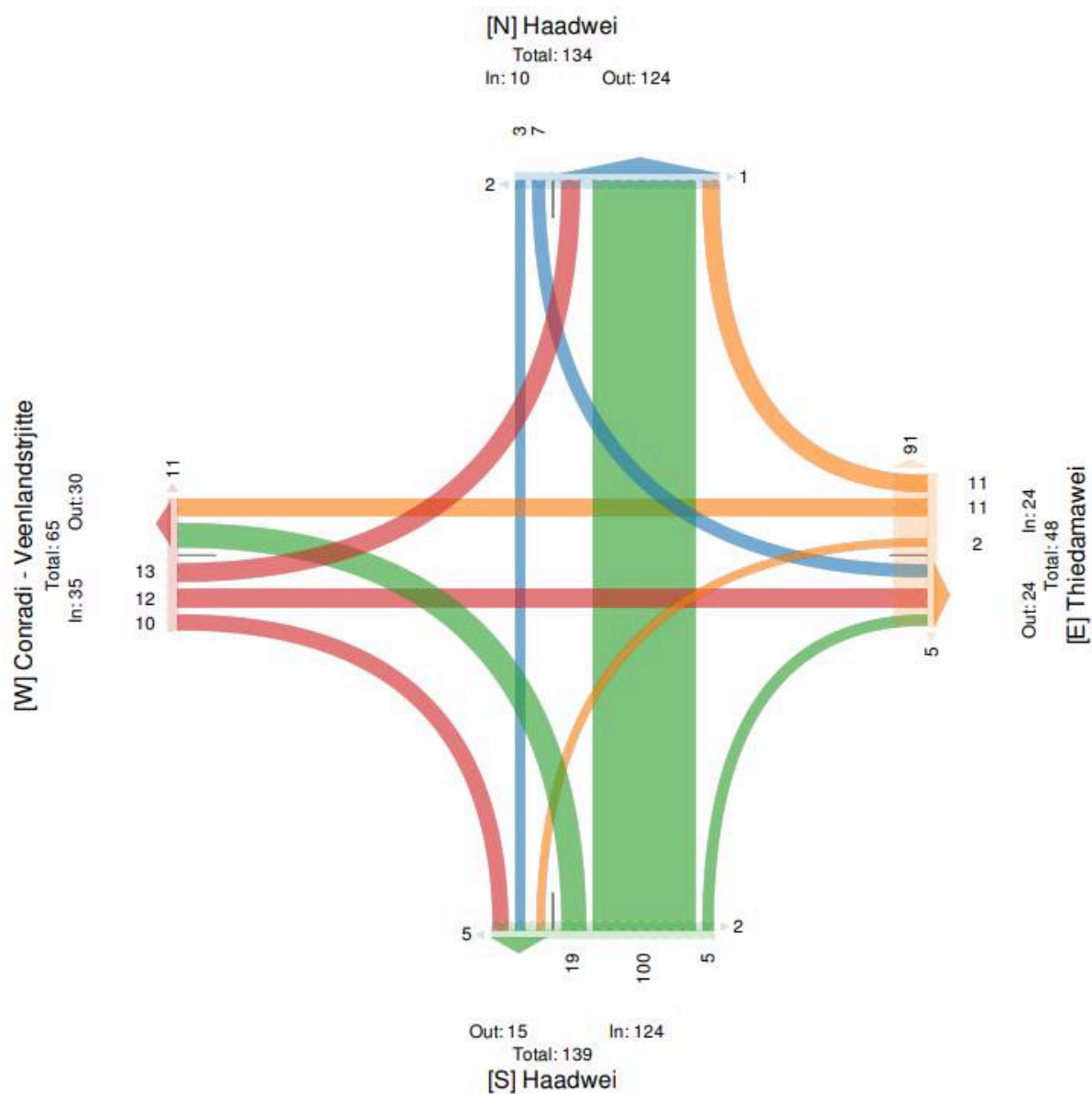


Afbeelding 6. Stroomdiagram drukste uur gemotoriseerd verkeer – donderdag 27 juni – 16.30 - 17.30



2.1.4 Stroomdiagram drukste uur fietsers dinsdag 25 juni 8.00 – 9.00

De meeste fietsers passeren het kruispunt op dinsdag 25 juni, tussen 8.00 en 9.00. In totaal passeren in dit uur 310 fietsers het kruispunt, dan wel dat fietsers gebruik maken van het kruispunt of van de oversteken. De fietsers die oversteken, zijn getoond op de zijtakken zelf. Bijvoorbeeld op de oostelijke tak, steken 91 fietsers over van zuid naar noord tijdens dit drukste uur.



Afbeelding 6. Stroomdiagram drukste uur fietsers 25 juni 8.00 – 9.00



2.2 Kruispunt Haadwei - Foarwei

Op onderstaande afbeelding is een screenshot weergegeven van het beeld op de tweede opnamelocatie, het kruispunt Haadwei – Foarwei. Hierin zijn de verschillende windrichtingen (north, east, south en west) opgenomen, die ook terugkomen in de stroomdiagrammen in de volgende paragrafen.



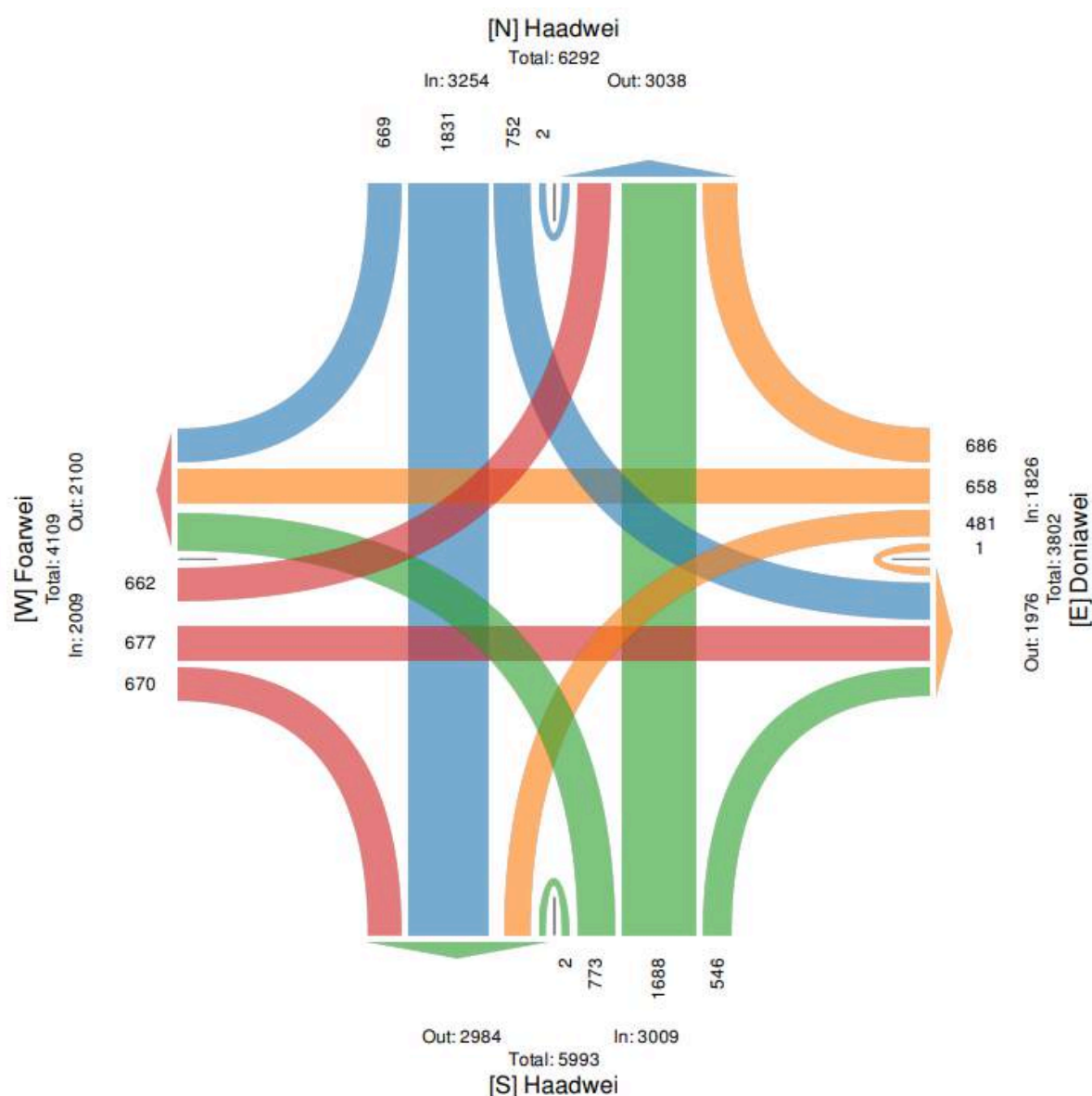
Zoals gewenst leveren wij de volgende stroomdiagrammen voor dit kruispunt in deze rapportage:

- dagtotaal donderdag gemotoriseerd verkeer (paragraaf 2.2.1);
- dagtotaal zaterdag gemotoriseerd verkeer (paragraaf 2.2.2);
- drukste uur gemotoriseerd verkeer (paragraaf 2.2.3);
- drukste uur fiets (paragraaf 2.2.4).



2.2.1 Stroomdiagram dagtotaal donderdag 27 juni van 7.00 – 23.00 gemotoriseerd verkeer

In onderstaand stroomdiagram is het dagtotaal weergegeven van al het gemotoriseerde verkeer van de meetdag op donderdag 27 juni. Dit is ook de meetdag waarop de drukste spitsperiode zich voordoet. De getoonde intensiteiten zijn de aantallen van alle voertuig categorieën opgeteld, exclusief fietsers en voetgangers.

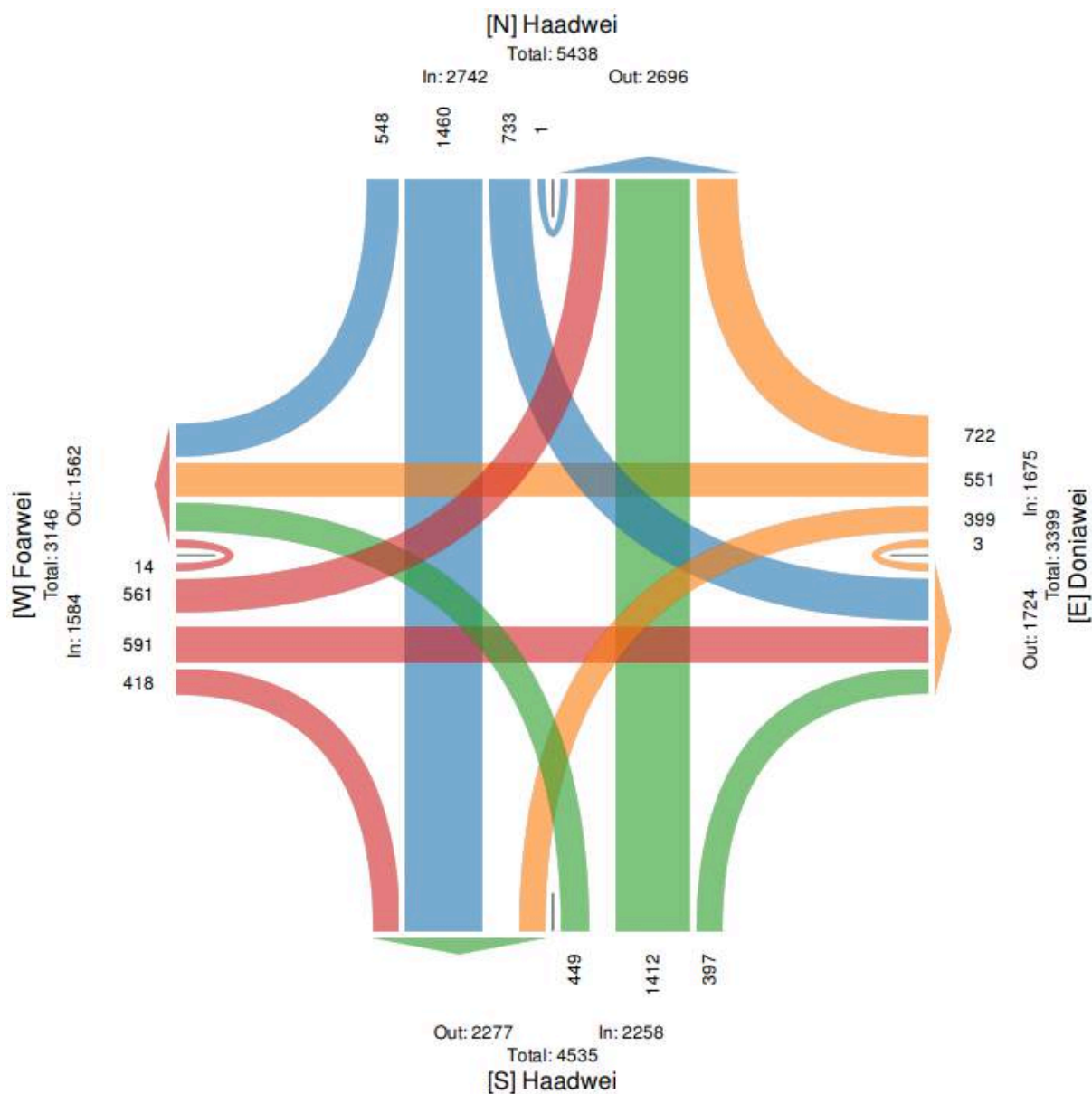


Afbeelding 6. Stroomdiagram dagtotaal donderdag 27 juni van 7.00 – 23.00 gemotoriseerd verkeer



2.2.2 Stroomdiagram dagtotaal zaterdag 29 juni van 7.00 – 23.00 gemotoriseerd verkeer

In onderstaand stroomdiagram is het dagtotaal weergegeven van al het gemotoriseerde verkeer van de meetdag op zaterdag 29 juni. De getoonde intensiteiten zijn de aantallen van alle voertuig categorieën opgeteld, exclusief fietsers en voetgangers.

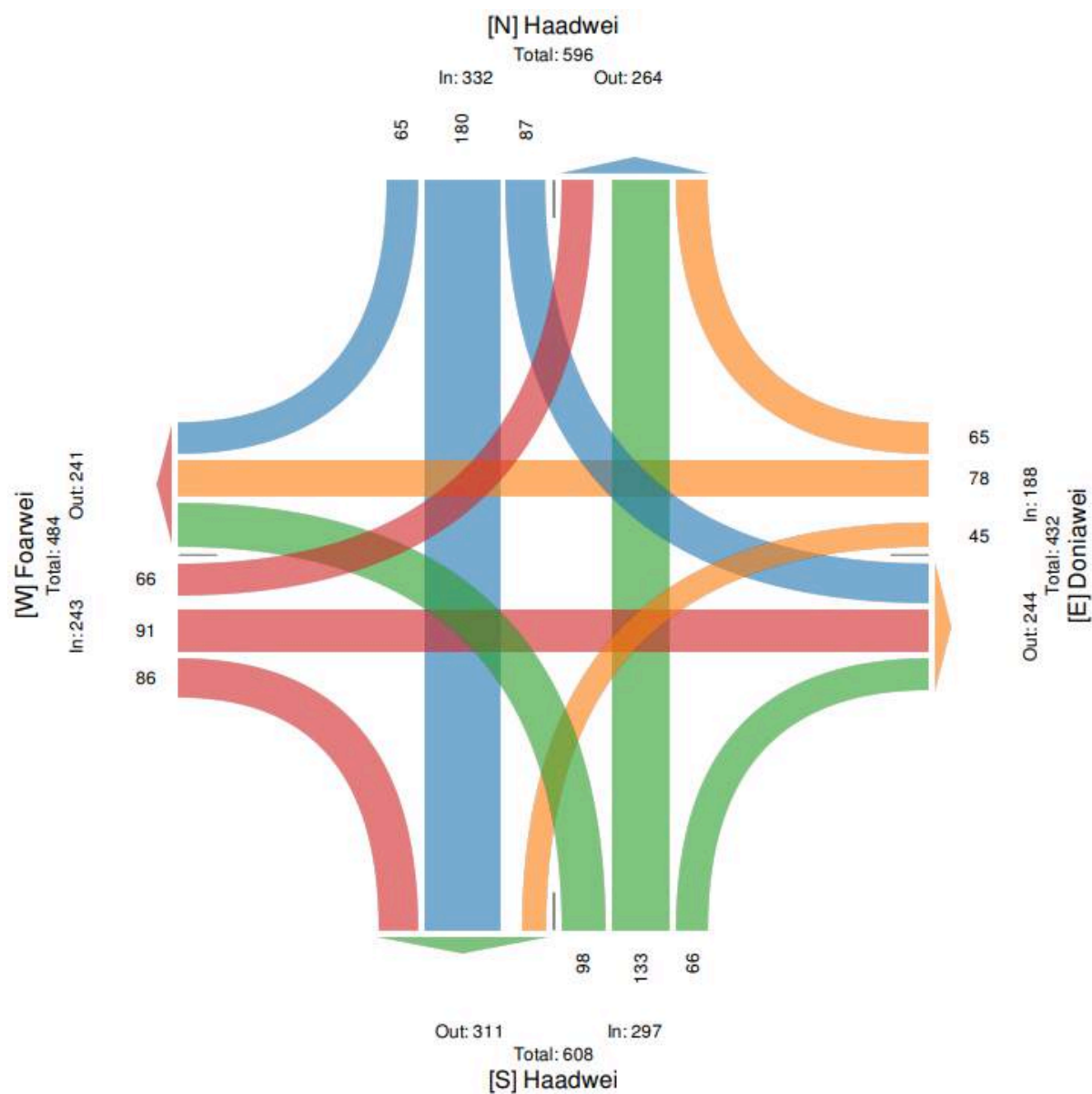


Afbeelding 7. Stroomdiagram dagtotaal zaterdag 29 juni van 7.00 – 23.00 gemotoriseerd verkeer



2.2.3 Stroomdiagram drukste uur gemotoriseerd verkeer donderdag 27 juni 16.15 – 17.15

In onderstaand stroomdiagram is de totaalintensiteit weergegeven van al het gemotoriseerde verkeer van de drukste spitsperiode op donderdag 27 juni, deze vindt plaats tussen 16.15 en 17.15. De getoonde intensiteiten zijn alle aantallen van alle voertuig categorieën opgeteld, exclusief fietsers en voetgangers.

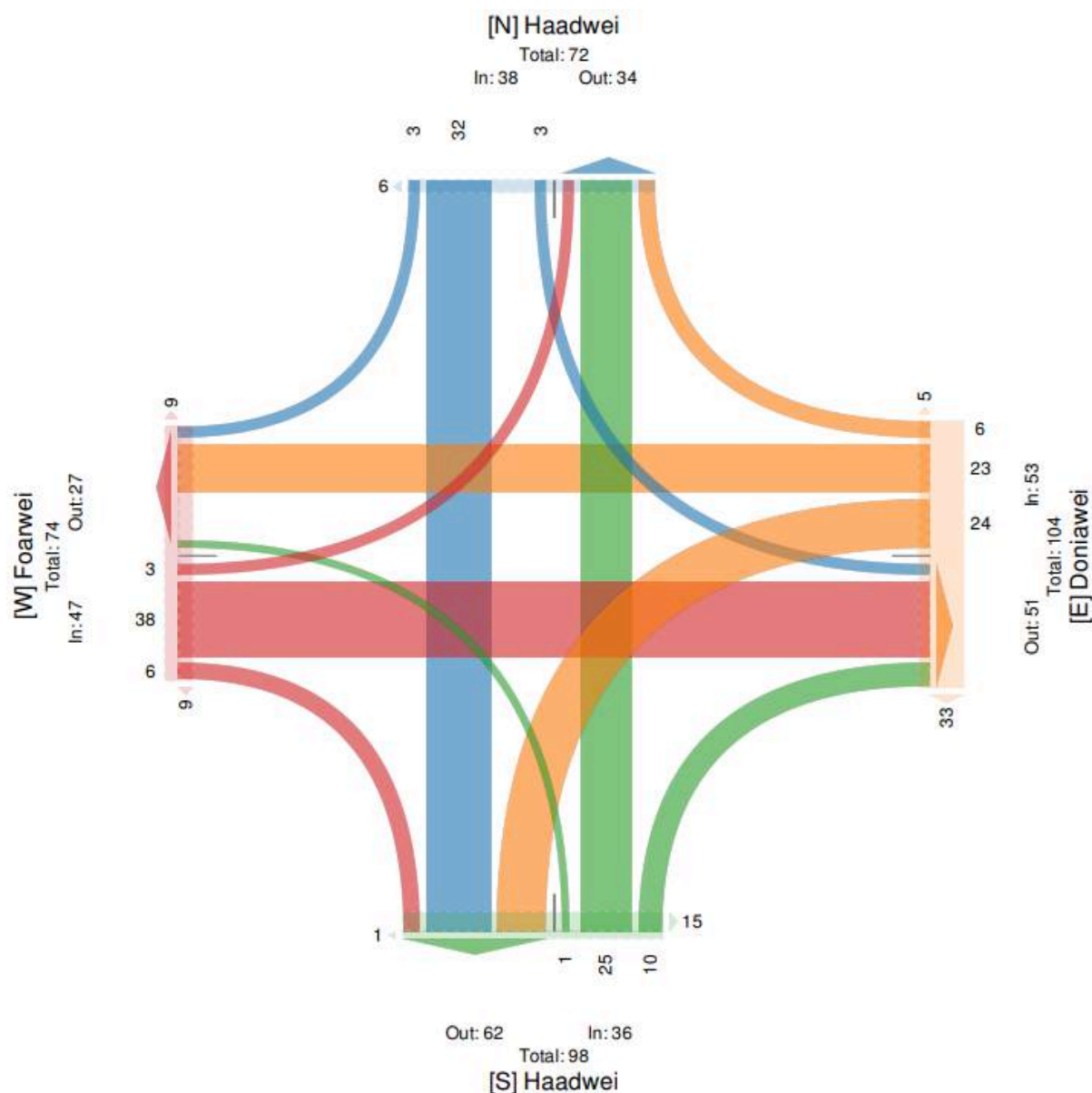


Afbeelding 8. Stroomdiagram drukste uur gemotoriseerd verkeer donderdag 27 juni 16.15 – 17.15



2.2.4 Stroomdiagram drukste uur fietsers vrijdag 28 juni 13.45 – 14.45

De meeste fietsers passeren het kruispunt op vrijdag 28 juni, tussen 13.45 en 14.45. In totaal passeren in dit uur 252 fietsers het kruispunt, dan wel dat fietsers gebruik maken van het kruispunt of van de oversteken. De fietsers die oversteken, zijn getoond op de zijtakken zelf. Bijvoorbeeld op de oostelijke tak, steken 33 fietsers over van noord naar zuid tijdens dit drukste uur.



Afbeelding 8. Stroomdiagram fietsers op weg en op oversteken op zaterdag 28 juni 13.45 – 14.45



3. RESULTATEN CONFLICTOBSERVATIE

3.1 Algemeen

In dit hoofdstuk staan de resultaten beknopt gepresenteerd van de conflictobservaties. Alle meetdagen zijn volledig geobserveerd en op alle dagen is het aantal (bijna) conflicten bepaald.

Voor het bepalen van het aantal (bijna) conflicten is uitgegaan van de methode waarbij de kwetsbare weggebruikers (fietsers en voetgangers) afgezet worden tegen motorvoertuigen. Hierbij is een index gehanteerd die gebaseerd is op het Wramborg model. In dit model worden de overlevingskansen afgezet tegen voertuigsnelheden. Hierbij wordt o.a. uitgegaan van het principe dat als een aanrijding met een motorvoertuig plaats vindt met een gereden snelheid van 35 km/u, de kans op overlijden 10% is en bij een gereden snelheid van 50 km/u is dit 80%. Dus naar mate de snelheid van het motorvoertuig hoger is stijgt de kans op overlijden van de fietser of voetganger bij de aanrijding.

Op basis van dit model is een categorische risico-indicator (VRUss) voor de fietsers en voetgangers ontwikkeld. Dit is gebaseerd op voertuigsnelheden en relatieve positie ten opzichte van een voetganger en fietser. De voertuigsnelheid wordt gebruikt om de tijd te berekenen die nodig is voor een voertuig om een conflictpunt (fietser of voetganger) langs zijn werkelijke rijpad te bereiken. De minimale tijd tot een conflictpunt wordt geëxtraheerd en gecombineerd met de actuele voertuigsnelheid om het risiconiveau van een gebeurtenis te bepalen. Dit is vervolgens gebaseerd op de overlevingsdrempels van het Wramborg model.

Om te komen tot de resultaten van een dergelijke observatie is gebruik gemaakt van een geautomatiseerd proces. Hierbij is speciale software gebruikt die ontwikkeld is door MicroTraffic.

3.2 Resultaten conflictobservatie kruispunt Haadwei – Thiedamawei

Zoals eerder aangegeven zijn de risico's uitgedrukt in een categorische indicator (VRUss). Hierbij is onderscheid gemaakt naar de volgende indeling:

Risiconiveau	Kritiek	Hoog	Middelmatig	Laag
VRU conflicten	Tijd tot conflict < 2 sec Snelheid > 50 km/h	Tijd tot conflict < 2 sec Snelheid > 35 km/h en < 50 km/h	Tijd tot conflict < 3 sec Snelheid > 15 km/h	Tijd tot conflict < 5 sec Snelheid < 15 km/h

In het bijgevoegde rapport "Haadwei and Thiedamawei conflict report june 2019.pdf" zijn de resultaten van de conflictobservatie in detail weergegeven.



3.2.1 Algemene resultaten gereden snelheden

Bij het kruispunt Haadwei – Thiedamawei is de gemiddelde snelheid van motorvoertuigen relatief laag. Gemiddeld rijden de motorvoertuigen voor 98% met een snelheid < 35 km/h. De gemiddelde snelheid op het kruispunt bedraagt hier 20 km/h. De gemiddelde V85 snelheid komt voor dit kruispunt uit op 26 km/h. Als we kijken naar de gemiddelde snelheid van de fietsers dan is te zien dat deze hier rond de 16 km/h zit.

3.2.2 Algemene resultaten (bijna) conflicten motorvoertuigen versus fiets

Op het kruispunt is per windrichting en beweging onderzocht hoeveel (bijna) conflicten hebben plaatsgevonden tussen motorvoertuigen en fietsers. Tijdens het onderzoek zijn er gedurende de gehele meetperiode **geen** conflicten geconstateerd die in de categorie kritiek of hoog risico vallen.

3.2.3 Algemene resultaten (bijna) conflicten motorvoertuigen versus voetgangers

Op het kruispunt is ook per windrichting en beweging onderzocht hoeveel (bijna) conflicten hebben plaatsgevonden tussen motorvoertuigen en voetgangers. Tijdens het onderzoek zijn er gedurende de gehele meetperiode **geen** conflicten geconstateerd die in de categorie kritiek of hoog risico vallen.

3.3 Resultaten conflictobservatie kruispunt Haadwei – Foarwei

In de volgende paragraaf worden de algemene resultaten van de conflictobservatie van het kruispunt Haadwei-Foarwei weergegeven.

In het bijgevoegde rapport “Haadwei and Foarwei conflict report june 2019.pdf” zijn de resultaten van de conflictobservatie in detail weergegeven.

3.3.1 Algemene resultaten gereden snelheden

Bij het kruispunt Haadwei – Foarwei is de gemiddelde gereden snelheid van motorvoertuigen ook relatief laag. Gemiddeld rijden motorvoertuigen voor 93% met een snelheid < 35 km/h. De gemiddelde snelheid op het kruispunt bedraagt hier 22 km/h. De gemiddelde V85 snelheid komt voor dit kruispunt uit op 29 km/h. De V85 snelheid vanuit de zuidkant van het kruispunt zit hier op 35 km/h. Als we kijken naar de gemiddelde snelheid van de fietsers dan is te zien dat deze hier rond de 15 km/h zit.

3.3.2 Algemene resultaten motorvoertuigen versus fiets

Op het kruispunt is per windrichting en beweging onderzocht hoeveel (bijna) conflicten hebben plaatsgevonden tussen motorvoertuigen en fietsers. Tijdens het onderzoek zijn er gedurende de gehele meetperiode **geen** conflicten geconstateerd die in de categorie kritiek risico vallen. Er zijn in totaal 6 (bijna) conflicten waargenomen die in de categorie hoog risico vallen. Deze zijn verdeeld over 3 verschillende windrichtingen. In een meetperiode van 64 uur komt dit neer op ongeveer 2 conflicten per etmaal.



De verhouding tussen het aantal waargenomen (bijna) conflicten die in de categorie hoog risico vallen en het aantal passerende fietsers komt uit rond de 0,05%. Op de noordkant van het kruispunt is de verhouding hier 0,2 % (3 conflicten categorie hoog risico). Het aantal waargenomen (bijna) conflicten met het hogere risico is ten opzichte van het aantal getelde fietsers op deze conflictrichtingen dus erg laag.

3.3.3 Algemene resultaten motorvoertuigen versus voetgangers

Op het kruispunt is per windrichting en beweging onderzocht hoeveel (bijna) conflicten hebben plaatsgevonden tussen motorvoertuigen en voetgangers. Tijdens het onderzoek zijn er gedurende de gehele meetperiode **geen** conflicten geconstateerd die in de categorie kritiek of hoog risico vallen.

3.4 Algemene conclusie conflictobservaties Haadwei – Thiedamawei

De inrichting van het kruispunt is volgens het Shared Space principe uitgevoerd. Dit zorgt ervoor dat dit kruispunten relatief voorzichtig en langzaam benaderd wordt door motorvoertuigen. Dit blijkt uit de resultaten van de conflictobservaties waarbij is zien dat de gereden snelheden van de motorvoertuigen laag zijn en het V85 percentiel gemiddeld op 26 km/h zit. Op basis van de conflictobservaties kan geconcludeerd worden dat de kans op een fataal ongeval tussen motorvoertuigen en langzaam verkeer laag is. Bij dit kruispunt komen er geen (bijna) conflictsituatie voor dit in de categorie hoog of kritiek risico vallen.

3.5 Algemene conclusie conflictobservaties Haadwei – Foarwei

Ook dit kruispunt is ingericht volgens het Shared Space principe. Uit de resultaten blijkt dat de gereden snelheden van de motorvoertuigen laag is en het V85 percentiel gemiddeld op 29 km/h zit. Bij dit kruispunt komen er 6 conflictsituaties voor die in de categorie hoog risico vallen. Ten opzichte van het aantal fietspassages is het aandeel kleiner dan 1%. Op basis van de conflictobservaties kan geconcludeerd worden dat de kans op een fataal ongeval tussen motorvoertuigen en langzaam verkeer laag is.

Bijlage 3: Verslag schouw

Schouw uitgevoerd op donderdag 5 september 2019 door:

Luc van der Hoogen (verkeersveiligheidsauditor)

Robin Liefstink (specialist verkeersafwikkeling)

Ruben Kuipers (Specialist conflictobservaties en gedrag)

Entrees kom

Tijdens de verkeersveiligheidsschouw van de Haadwei in Damwâld viel een aantal hoofdzaken op. Bij het binnen rijden van Damwâld via de Haadwei, in beide richtingen, is een duidelijke entree gecreëerd. Hierbij is goed gebruik gemaakt van hoge ornamenten en groen om een verandering in het wegbeeld aan te brengen. Deze ornamenten komen op meerdere plekken terug en zorgen voor een zekere eenheid in het straatbeeld.

Autoverkeer

Voor het autoverkeer is een duidelijke plek op de weg gecreëerd. Hierbij is gebruik gemaakt van verschillende soorten, en kleuren, van verharding. Het zuidelijke gedeelte van de Haadwei is uitgevoerd met zwart asfalt, en rode klinkers voor de parkeervakken. Het noordelijke gedeelte is ingericht met een rode asfaltloper, ook hier is gebruik gemaakt van rode klinkers om parkeervakken te realiseren. Door deze afwisseling in asfalt kleuren is er sprake van een gemengde inrichting, een compromis oplossing, waarbij er zowel geen duidelijke '50 zone', noch '30 zone' is gecreëerd. Dit resulteert in een inrichting zonder duidelijke samenhang.

Het zuidelijke gedeelte van de Haadwei kent een lange rechtstand. Wanneer men Damwâld verlaat via de Haadwei in zuidelijke richting, is het hierdoor mogelijk om de aansluitende weg en rotonde in de verte te zien liggen. Samen met de zwarte verharding oogt dit gedeelte van de weg als doorgaande weg, dit kan leiden tot hogere snelheden dan wat gewenst is. Het noordelijke gedeelte van de Haadwei heeft door de rode verharding, en aanwezigheid van meer ontwikkelde begroeiing een dorpser gevoel.

De kruising van de Haadwei met de Foarwei en Doniawei, die het middelpunt van het dorp vormt, is aangeduid als '30 zone'. Wat opvalt is dat de bebording hiervoor op een onlogische plek staat. Bij de plaatsing van de borden voor het verkeer in noordelijke richting is onvoldoende gebruik gemaakt van de verandering in de kleur van de verharding. Vlak voor de '30 zone' is sprake van een verandering in de kleur van de verharding, deze gaat van zwart over in rood. Doordat er bij de overgang van asfalt naar klinker verharding geen sprake meer is van een contrasterende kleur, valt het voor bestuurders minder snel op dat deze een '30 zone' binnen rijden. Tevens staat de bebording te ver van de rijbaan af, hierdoor valt deze buiten het gezichtsveld van bestuurders en valt het bord minder op. Voor het verkeer in zuidelijke richting kan het zijn dat de bebording niet opvalt omdat deze bij een bushalte geplaatst is, en kan worden aangezien voor een 'halte bord'.

Fietsers en voetgangers

Voor de fietsers en voetgangers is een plek gecreëerd naast de rijbaan. Het zogenoemde "voetspad" (fiets- en voetpad) is uitgevoerd in een rode kleur waardoor het oogt als een fietspad. Hierdoor is het voor fietsers minder aantrekkelijk om op de rijbaan te fietsen, door de gereden snelheden wordt dit nog minder aantrekkelijk (is natuurlijk een wisselwerking).

Het viel op tijdens de schouw dat fietsers voornamelijk aan de oostzijde fietsen. Dit kan komen doordat de fietspaden die buiten de kom langs de Haadwei aanwezig zijn enkel aan de oostelijke zijde zijn aangebracht. Hierdoor is het voor fietsers minder aantrekkelijk om over te steken. Dit is vooral zichtbaar wanneer fietsers vanuit het winkelcentrum Damwald in zuidelijke richting in fietsen. Hierbij steken zij veelal op het kruispunt komende vanuit de Conradi-Veenlandstrjitte over, in plaats van het "voetspad" aan de westkant van de Haadwei te gebruiken.

Het "voetspad" houdt abrupt op wanneer er sprake is van een kruispunt. Dit kan leiden tot onduidelijkheid bij de weggebruiker. Automobilisten verwachten bij het afslaan op de kruispunten wellicht niet altijd dat zich fietsers bevinden op de strook naast de rijbaan. Fietsers verwachten mogelijk wel dat ze zichtbaar zijn en voorrang krijgen van afslaand verkeer (zoals het hoort).

Wat tevens opviel is dat verkeer de kruispunten ver moet oprijden voordat het geheel kan worden overzien. Hierbij blokkeren ze in sommige gevallen de doorgang voor rechtdoorgaande fietsers. Tevens viel het op dat de aangebrachte ornamenten op het kruispunt van de Haadwei met de Foarwei en Doniawei de doorgang voor fietsers structureel belemmeren. Dit kan leiden tot ongewenste situaties wanneer fietsers achter deze ornamenten langs fietsen. Hierbij worden zij enkele moment uit het zicht van automobilisten onttrokken, tevens kan het voor automobilisten hierdoor lijken dat de fietser een afslaande beweging maakt.

Schouw Haadwei Damwâld

Dit deel van de weg kent een duidelijk minder steng karakter dan het zuidelijke deel. De begroeiing is heer meer ontwikkeld en het rode asfalt benadrukt de verblijfsfunctie.



De overgang van 50 naar 30 km/uur ligt niet op de meest logische (en zichtbare) plek. Het wegbeeld verandert nauwelijks en het bord (30 km) is slecht zichtbaar.



Aansluitend op het bovenstaande vormt de locatie waar het zwarte asfalt overgaat in het rode een logischer en beter zichtbare plek voor een verandering in maximumsnelheid.



De verbijzondering in het wegvak haalt nauwelijks het doorgaande karakter uit het wegbeeld. Fysieke versmalling (van het wegbeeld) ontbreekt.



De verbijzondering in het wegvak haalt nauwelijks het doorgaande karakter uit het wegbeeld. Fysieke versmalling (van het wegbeeld) ontbreekt.



De "slinger" werkt met name als snelheidsremmer voor verkeer dat het dorp uitrijdt. Voor verkeer dat het dorp inrijdt heeft de maatregel minder een snelheidsremmend effect.



Het is voor veel weggebruikers onduidelijk of dit een gelijkwaardig kruispunt of een rotonde is.



Fietsters komende vanuit het winkelcentrum steken over om het "voetspad" aan de oostzijde te volgen (tegen de logische richting in).



De bogen zijn hier zo geplaatst dat deze de doorgang voor fietsers op het "voetspad" blokkeren. Als fietsers achter de boog langsfietsen zijn ze slecht zichtbaar voor het (afslaande) autoverkeer.



Het kruispunt is erg ruim gedimensioneerd. Hierdoor moet verkeer uit de zijwegen erg ver oprijden om zicht te hebben op kruisend verkeer. Het wachtende verkeer blokkeert de doorgang en het doorzicht voor fietsers op het "voetspad".



De combinatie van het zwarte asfalt en het minder ontwikkelde groen geeft het zuidelijke wegvak een vrij "steng" karakter. Eerder een doorgaande weg dan een verblijfsgebied. De lange rechtstand en het "doorzicht" versterken dit beeld.



De entree van de kom is duidelijk vormgegeven. De bogen, het groen en de bestrating accentueren de overgang van buiten naar binnen de bebouwde kom. De inrichting bevat geen fysieke snelheidsremmende maatregel.

Bijlage 4: Verslagen interviews

Verslag interview evaluatie Haadwei Buurtverenigingen Haadwei

Datum: 29 augustus 2019
Aanwezig: Buurtverenigingen Haadwei Noord, Midden en Zuid
Interviewer: Erik Wieteses, BonoTraffics

Procesmatig

In 2010 is gestart met de visievorming voor de herinrichting van de Haadwei (in het kader van KIK). Een aantal leden van de buurtvereniging zijn destijds aanwezig geweest bij de bijeenkomsten om te komen tot de visie en hebben hieraan bijgedragen. Daarna is het een tijd stil geweest en lag de focus op de aanleg van de Centrale As. De buurtverenigingen zijn omstreeks 2014 weer betrokken geraakt bij de verdere uitwerking van de herinrichting en hadden zitting in de door de gemeente in het leven geroepen klankbordgroep. De buurtverenigingen voelden zich ook deels genoodzaakt om meer betrokken te raken bij het project omdat de belangen en wensen van de aanwonenden van de weg in hun ogen onvoldoende waren geborgd binnen de klankbordgroep.

Procesmatig is het traject om te komen tot de herinrichting in grote lijnen goed verlopen. In beginsel was de informatie-uitwisseling goed. Bij de buurtverenigingen bestaat wel het idee dat door personele wisselingen binnen de gemeente de communicatie en afstemming met name tijdens de laatste fase van planvorming, tijdens de uitvoering en nu in het evaluatietraject minder goed is verlopen. Er is na de herinrichting meermaals gemaild richting gemeente. De evaluatie is al lang geleden toegezegd maar heeft lang op zich laten wachten. Het gevoel bestaat dat er niet snel en adequaat wordt ingespeeld op de aangekaart problemen (met name de snelheid van het verkeer).

Inhoudelijk

De buurtverenigingen zijn altijd voorstander geweest van de oorspronkelijke doelen achter de herinrichting: mooier, veiliger, leefbaarder en meer eenheid. Ze hebben tijdens het ontwerpproces een aantal ideeën aangedragen waaronder snelheidsremmers op de komgrenzen en de kruispunten. Deze suggesties zijn in de ogen van de buurtvereniging niet of nauwelijks overgenomen.

Ruimtelijke kwaliteit

De buurtverenigingen zijn van mening dat de herinrichting heeft geleid tot een mooiere openbare ruimte. Meer groen, minder stenig en een mooi centraal plein. Als de bomen zich verder ontwikkelen wordt het nog mooier verwachten ze. Op het centrale plein staat wel een lelijk groot bord van de bouwer van de nieuwe school (?). Dat draagt niet bij aan de oorspronkelijke doelen.

Verkeersveiligheid

In de ogen van de buurtvereniging is de weg nauwelijks veiliger geworden. De hoeveelheid verkeer is wel merkbaar minder geworden maar de snelheid ligt nog ver boven de gewenste snelheid. De gewenste snelheid is volgens de buurtverenigingen, in lijn met de uitgangspunten, tussen de 40 en 50 km/uur (50min-weg). Dit komt niet goed uit de verf. Met name op het zuidelijke deel (daar waar het zwarte asfalt ligt) is de snelheid merkbaar hoger. De hoge snelheid van het verkeer geeft een onveilig gevoel bij de bewoners. Toch bestaat niet het idee dat de situatie daadwerkelijk onveiliger is geworden (in de zin van meer ongevallen). De buurtverenigingen geven de suggestie mee om meer snelheidsremmende maatregelen te treffen, bijvoorbeeld versmallingen. Als dit op de komgrenzen gebeurt dan heeft dit het meeste effect.

De route door Damwâld is in de ogen van de buurtverenigingen ook nog te aantrekkelijk voor doorgaand verkeer. Dit wordt veroorzaakt door enerzijds de 80 km-wegen buiten de kom als de stukken 50 km/uur binnen de kom. Het verder afwaarderen naar 60 en 30 is een optie.

Op het kruispunt van de Haadwei met de Badhúswai is de snelheid ook nog altijd te hoog en wordt vaak geen voorrang verleend aan verkeer van rechts. Dit is wachten op ongelukken, zeker met het oog op de verplaatsing van de scholen.

De beoogde slinger in de weg iets ten noorden van het centrale plein werkt in de praktijk niet. Auto's rijden er overheen. Verhogen is een optie.

Bij het noordelijke plein (AH) ontbreekt volgens de buurtverenigingen een goede oversteek voor voetgangers. Het is op drukke momenten lastig om veilig over te steken. De snelheid van het autoverkeer vanaf de noordzijde is hier ook best hoog. Het ruime profiel (bij het pompstation) is hier mede oorzaak van. Daarnaast wordt ook hier de snelheid van het verkeer bij de komgrens onvoldoende geremd.

Ten noorden van de kern, ter hoogte van het kruispunt met de Achterwei is de snelheid ook veel te hoog. Hier steken fietsers over.

Het verbaast de buurtverenigingen vervolgens dat er zo weinig fietsers gebruik maken van de rijbaan en/of dat fietsers niet weten dat ze op de rijbaan mogen. Het fietsen op de rijbaan kan mogelijk meer bijdragen aan het 50min karakter dat de weg moet hebben.

Ook de bromfiets schijnt niet altijd te weten waar ze moeten rijden. Volgens de buurtverenigingen is het niet de bedoeling dat de bromfietsers gebruik maken van het "voetspad" en mag dit ook niet. Dit gebeurt wel veel in de praktijk. Het is niet duidelijk of de regels worden genegeerd. Een duidelijker aanwijzing of geleidende maatregel ter hoogte van de komgrens kan dit gedrag veranderen.

Op het noordelijke deel van de weg is de verlichting van de voetpaden niet heel duidelijk. Dit komt mede door de bomen. Een matige verlichting zorgt ervoor dat de fietsers de voetgangers niet goed zien of andersom. Dit leidt tot onveilige situaties. Op het zuidelijke deel speelt dit door het meer open karakter minder een rol.

Leefbaarheid

De leefbaarheid op en aan de weg is deels verbeterd maar op punten ook minder geworden. Minder verkeer heeft het woongenot verhoogd. Toch is er sprake van geluids- en trillingsoverlast. Met name op het zuidelijke deel ter hoogte van de overgangen van asfalt naar klinkers. Daar is veel (meer) overlast van trilling. Dit veroorzaakt schade aan de daar aanwezige woningen. Er zouden geluidsarme klinkers worden toegepast maar daar is weinig van te merken.

Op een aantal plekken op het noordelijke deel wordt de leefbaarheid aangetast door het hinderlijk parkeren voor de uitritten. Het verschil tussen een parkeervak en een doorgang (naar een inrit) is niet duidelijk en dat leidt tot (bewust of onbewust) foutparkeren.

Verslag interview evaluatie Haadwei CBS De Fontein (en de Bron)

Datum: 5 september 2019
Aanwezig: Directie CBS De Fontein en De Bron
Interviewer: Erik Wieteses, BonoTraffics

Procesmatig

De scholen (Fontein en Bron) zijn al in een vroeg stadium betrokken bij de planvorming rondom de Haadwei. Via de klankbordgroep zijn de scholen altijd goed geïnformeerd geweest. In de klankbordgroep bijeenkomsten was de stem van de scholen wat minder op de voorgrond aanwezig. Dit heeft meer te maken met het feit dat andere partijen (in de KBG), zoals aanwonenden een directer en groter belang hadden bij de herinrichting. De scholen zijn tevreden over het proces en de participatie. Opgemerkt wordt wel dat tijdens het proces om te komen tot ene ontwerp nog veel onduidelijkheid bestond over de toekomst van de scholen en de toekomstige gezamenlijke locatie. Als dit eerder duidelijk was geweest dan hadden de scholen zich gezamenlijk meer kunnen richten op een veilige inrichting van met name het kruispunt Haadwei - Badhuswei (waar de nieuwe locatie aan is gelegen).

Inhoudelijk

Inhoudelijk wordt de situatie besproken aan de hand van de oorspronkelijke doelen: Mooier, leefbaarder en veiliger.

Ruimtelijke kwaliteit

De scholen zijn van mening dat de herinrichting van de Haadwei heeft geleid tot een mooiere weg. Er rijdt duidelijk minder verkeer (door de Centrale As) en de weg heeft een vriendelijker karakter gekregen. De weg blijft echter gevoelsmatig wel enigszins een barrière. Dit heeft meer te maken met het relatief hoge gebruik van de weg, een snelheid van 50 km/uur en de historie. De weg blijft een belangrijke functie vervullen voor de ontsluiting van het dorp.

Het centrale plein (Haadwei - Doniawei) zou in de plannen een ontmoetingsplek moeten worden waar ook evenementen zouden kunnen plaatsvinden. Dit is volgens de scholen nog niet goed uit de verf gekomen. Het blijft "gewoon" een druk kruispunt.

Leefbaarheid

De scholen hebben geen oordeel over het verbeteren van de leefbaarheid, in de zin van geluidshinder en trillingshinder.

Verkeersveiligheid

Op het kruispunt Haadwei - Foarwei ontbreken trottoirs. Het is lastig om aan kinderen uit te leggen wat hun plek is op de weg en waar ze moeten oversteken. De shared space gedachte is in de basis prima maar wat meer voorlichting zou goed zijn.

Het kruispunt Haadwei - Badhuswei is een zorgpunt. Hier gaan vanaf volgend jaar veel kinderen oversteken. De snelheid is daar hoog en vaak wordt geen voorrang verleend aan verkeer van rechts. Tijdens de planvorming was het nog niet duidelijk dat dit het belangrijkste oversteekpunt zou gaan worden en aanvullende maatregelen zijn hier nodig. Wellicht een versmalling / bloembak en of zebepad.

De meeste fietsers maken gebruik van het "voetspad" en niet van de rijbaan. Dit laatste zou misschien beter zijn om het verkeer wat te remmen. Het is ook een gewoonte (vroeger lag er ook een fietspad) die moeilijk te doorbreken is.

Tot slot: CBS De Fontein en De Bron hebben geen verkeersveiligheidslabel en geen verkeersouder. Voornemen is om in het nieuwe gebouw in gezamenlijkheid met de OBS hier invulling aan te geven.

Verslag interview evaluatie Haadwei De Wingerd

Datum: 19 september 2019
Aanwezig: Directie De Wingerd
Interviewer: Willem Matahelumual, BonoTraffics

Procesmatig

De directieleden van De Wingerd hadden in eerste instantie geen uitnodiging gehad om de gesprekken rondom de planvorming van de Haadwei bij te wonen. Zij hebben zelf contact gezocht met de medezeggenschapsraad om mee te denken over de ontwikkelingen omtrent de Haadwei. Er was nog voldoende ruimte om bevindingen in te brengen. De directie geeft aan dat hun van te voren is verteld dat er een kunstwerk op het kruispunt (bij het winkelcentrum) zou komen. Dit kunstwerk zou door de leerlingen van de school worden gemaakt. Echter, hier hebben zij later niets meer van gehoord. Achteraf kregen ze te horen dat de huidige palen op het kruispunt het 'kunstwerk' is.

Inhoudelijk

Inhoudelijk wordt de situatie besproken aan de hand van de oorspronkelijke doelen: Mooier, leefbaarder en veiliger.

Ruimtelijke kwaliteit

De directie is van mening dat de herinrichting van de Haadwei heeft geleid tot een mooiere weg, de uitstraling van de weg wordt als 'prachtig' omschreven. Er rijdt duidelijk minder verkeer (vanwege de Centrale As) en de weg heeft een vriendelijker karakter gekregen.

Leefbaarheid

De directie van De Wingerd heeft geen oordeel over het verbeteren van de leefbaarheid, in de zin van geluidshinder en trillingshinder. Er wordt aangegeven dat het onderhoud van het groen door de gemeente zichtbaar goed wordt gedaan. Wel vraagt men zich af waarom er toch nog redelijk veel vrachtwagens door het dorp rijden. Men weet dat er een winkelcentrum aan de weg zit, men vraagt zich af of dit verkeer anders gestuurd kan worden vanaf de centrale as.

Verkeersveiligheid

Op het kruispunt Haadwei - Thiedamawei ontbreken trottoirs. Het is lastig om aan kinderen uit te leggen wat hun plek is op de weg en waar ze moeten oversteken. Als voorbeeld wordt een zebrapad genoemd. Er liggen nu zwarte en witte klinkers, voor deze kinderen (met beperking) is het moeilijk om onderscheid te maken tussen deze bestrating en een echt zebrapad. De shared space gedachte is in de basis prima maar meer voorlichting zou goed zijn. Er wordt ook gesproken over gewenning. Vanuit de medezeggenschapsraad van de school, waar ouders bij betrokken zijn, klinken andere geluiden (vooral van bezorgde ouders). Zij vinden de herinrichting onveilig. Echter, de directie geeft aan dat dit gevoelsmatig is, er hebben namelijk geen noemenswaardige ongevallen plaatsgevonden.

De maximumsnelheid is niet duidelijk aangegeven. Hierdoor is er toch regelmatig verkeer wat te hard het gebied in rijdt. Men vraagt zich af waarom er geen 50km/uur bord onder het kombord is geplaatst om duidelijk aan te geven wat de maximumsnelheid is.

Over het algemeen vindt de directie dat de veiligheid is verbeterd. Echter, bij de paal in het midden van het kruispunt is het voor een aantal verkeersdeelnemers onduidelijk of er nou om de paal gereden moet worden of voorlangs. Sommigen denken op een soort rotonde te rijden en dus voorrang te hebben, dit kan voor gevaarlijke situaties zorgen.

Door de paal is de snelheid er wel uit, eerst was het een open vlakte waar men niet voor afremde.

Tot slot geeft de directie van De Wingerd aan dat er minder zelfstandigheidsverklaringen worden getekend door ouders. Met een zelfstandigheidsverklaring mag een kind onder andere zelfstandig de weg oversteken. Wellicht zijn hier minder van ondertekend omdat de ouders van de kinderen de nieuwe situatie onveilig achten.

Verslag interview evaluatie Haadwei Primera Van der Weg

Datum: 11 september 2019
Aanwezig: Primera Damwoude
Interviewer: Erik Wieteses, BonoTraffics

Procesmatig

De Primera is in het winkelcentrum Damwoude verantwoordelijk voor onder meer het beheer en onderhoud en zodoende heeft de Primera zitting gehad in de klankbordgroep van de KIK-commissie.

De Primera is aanwezig geweest bij de bijeenkomsten van de klankbordgroep en houdt gemengde gevoelens over aan het proces van de herinrichting van de Haadwei. Dit komt omdat er zaken zijn aangedragen waar uiteindelijk weinig mee gedaan is. Als voorbeeld noemt hij de mast midden op het kruispunt Haadwei – Conradi Veemanstraat. Door die gang van zaken overheerst het gevoel dat een aantal zaken vooraf al besloten leek te zijn.

De Primera is wel te spreken over de uiteindelijke uitvoering van de werkzaamheden. De informatievoorziening hierbij was prima met onder meer een informatiewebsite omtrent de werkzaamheden en ook de bewegwijzering naar het winkelcentrum is gedurende de uitvoering steeds op orde geweest.

Inhoudelijk

Inhoudelijk wordt de situatie besproken aan de hand van de oorspronkelijke doelen: Mooier, leefbaarder en veiliger.

Ruimtelijke kwaliteit

De Primera is tevreden met het eindbeeld van de reconstructie. De Haadwei heeft een mooi wegebeeld, de uitstraling en aankleding ervan is prachtig. Aangezien het zuidelijk deel verder van de winkel af ligt, heeft de Primera hier minder een beeld van en dus ook minder een mening over.

Leefbaarheid

Bij het aspect leefbaarheid gaat het onder meer om geluidshinder en trillingsoverlast voor omwonenden. De Primera geeft aan hier niet echt een beeld van te hebben. Wel is het jammer dat verkeer 's avonds en 's nachts nog vaak met hoge snelheid door Damwoude rijdt.

Verkeersveiligheid

Volgens de Primera is de verkeersveiligheid verbeterd door de reconstructie van de Haadwei. Toch is er een aantal punten dat in de praktijk minder goed blijkt te werken dan in de theorie bedacht. Het aspect waarbij dit het meest naar voren komt is de positie van de fietser op de Haadwei. Er was bedacht dat fietsers zowel van de rijbaan als van het 'voetspad' gebruik konden maken. Doordat de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer nog vrij hoog is, rijden veel fietsers op het 'voetspad'. Van het oorspronkelijke idee dat fietsverkeer fungeert als snelheidsremmer voor het gemotoriseerd verkeer komt daardoor in de praktijk niet veel terecht. Zelfs bromfietzers maken af en toe gebruik van het 'voetspad'.

Het kruispunt Haadwei – Foarwei is volgens de Primera te ruim vormgegeven. Hierdoor weet men niet altijd even goed wat de gewenste positie op de weg is. Verkeer volgt daardoor niet altijd de rijloper en rijdt op sommige delen zelfs over weggedeeltes die eigenlijk voor voetgangers bestemd zijn.

Het kruispunt Haadwei – Conradi Veemanstraat is volgens de Primera voor veel weggebruikers onduidelijk. Dit komt met name door de mast midden op het kruispunt, waardoor er weinig ruimte is voor manoeuvres. Verkeer moet wachten en opletten, zeker als er vrachtverkeer passeert. Verder zijn door het toepassen van rechte hoeken en daarmee het ontbreken van bochtstralen de gewenste rijbewegingen moeilijker in te schatten. Ten slotte staan de blokken op de Haadwei ongelukkig opgesteld, waardoor deze nog wel eens beschadigd worden door gemotoriseerd verkeer.

Ook voor fietsverkeer is het kruispunt Haadwei – Conradi Veemanstraat lastig te passeren. De Primera ziet regelmatig dat fietsverkeer al voor het kruispunt oversteekt om uiteindelijk op de Conradi Veemanstraat uit te komen. Op deze manier wordt een route over het kruispunt voorkomen.

Verder wordt er gesproken over de indeling van het parkeerterrein voor het winkelcentrum. De Primera is van mening dat het parkeerterrein er mooi bij ligt en is dus tevreden met de inrichting van het terrein. Een belangrijk aandachtspunt is overigens wel de inrit bij de Albert Heijn aan de noordzijde. Deze inrit is onduidelijk wat betreft voorrangregels. Hierdoor zijn nog geen aanrijdingen ontstaan, maar in veel gevallen had dat weinig gescheeld. Bovendien is de wegbreedte van de inrit vrij krap, twee auto's kunnen elkaar hier nog maar net passeren.

Toch ziet de Primera regelmatig dat autoverkeer een route over het parkeerterrein neemt en vervolgens bij de noordelijke aansluiting de Haadwei oprijdt. Op deze manier hoeft het verkeer niet over het kruispunt Haadwei- Conradi Veemanstraat heen. Het afsluiten van deze aansluiting is overigens geen optie, omdat het nodig is voor de bevoorrading van het winkelcentrum.

Verslag interview evaluatie Haadwei OSIF

Datum: 9 september 2019
Aanwezig: Vertegenwoordiging OSIF
(Onafhankelijke Seniorenverenigingen in Fryslan)
Interviewer: Erik Wieteses, BonoTraffics

Procesmatig

Procesmatig is de OSIF niet direct betrokken geweest bij het proces van de herinrichting. Wel is het proces altijd gevolgd vanaf de zijlijn. Er was ook voldoende informatie vanuit de gemeente/provincie. Er waren ook voldoende mogelijkheden tot inspraak.

Inhoudelijk

Ruimtelijke kwaliteit

De herinrichting heeft er zeker toe geleid dat de ruimtelijke kwaliteit in het dorp is verbeterd. De weg heeft nu een erfachtige uitstraling passend bij het dorp. Er zijn ook mooie elementen, ornamenten en materialen gebruikt. De inrichting vraagt om een multifunctioneel gebruik. Evenementen en dergelijke moeten meer worden toegestaan of gestimuleerd worden. Ook om het besef van een gedeelde ruimte te doen toenemen. Het besef moet ook bij ouderen nog landen dat de weg geen barriere meer is en dat ze meer beschermd en veilig zijn op het 30 km/uur plein.

Leefbaarheid

Over de leefbaarheid heeft de OSIF niet direct een mening. Dat ligt meer bij de aanwonenden. Wel zal de afname van verkeer en de nieuwe inrichting vermoedelijk hebben geleid tot een betere leefbaarheid.

Verkeersveiligheid

Wat betreft de veiligheid heeft de OSIF een aantal opmerkingen. In de regel is de inrichting zeer geslaagd en ook het shared space concept is in de basis een veilige oplossing. Het is op dit moment nog niet duidelijk waar 30 en waar 50 mag worden gereden. Het uitbreiden van de 30 km/zone is zeker een optie. In ieder geval het deel met het rode asfalt leent zich hiervoor.

Op het noordelijke deel (buiten de kom, 60 km/uur) is het nog erg open. Daardoor is de snelheid hoog. Meer bomen is wellicht een optie.

De snelheid op de zuidelijke deel is wellicht aan de hoge kant. Hier zou controle en of de inzet van de smiley een (tijdelijke) oplossing zijn om het gedrag aan te passen. Met de inrichting is niet heel veel mis.

Het kruispunt met de Badhuswei zou iets verhoogd kunnen worden om de snelheid wat meer te remmen.

De fietsers zou wat meer gebruik moeten maken van de rijbaan (op het gehele trace). Buitenpost (Hoofdweg) is wat dat betreft een goed voorbeeld. Maar we moeten vooral niet te veel regelen. Dat past niet bij het concept. Ouderen redden zich in de regel wel mits de snelheid van het verkeer niet te hoog is.

Aanvulling na check conceptverslag:

In een project burgercompetenties van Dantumadeel is met senioren uit Damwâld een praatje gemaakt over de kruising en 30 km. Ook daar was de wens om de 30km zone op te rekken omdat mensen nu met een te hoge snelheid op de kruising aankomen en pas net voor de kruising afremmen. Ook lieten ze weten dat de kleine 30 km borden de

meeste automobilisten ontgaan omdat ze niet aan de rijbaan zijn opgesteld. Wens was grotere borden met aanduiding 30 km.

Verslag interview evaluatie Haadwei Botkesskoalle

Datum: 23 september 2019
Aanwezig: Vertegenwoordiger OBS Dr. J. Botkesskoalle
Interviewer: Erik Wieteses, BonoTraffics

OBS Dr. J. Botkesskoalle is momenteel gehuisvest aan de Ds. Gemswei en zal aan het begin van het volgend schooljaar verhuizen naar een nieuwe locatie aan de Badhuswei. Op deze locatie zal ook de nieuwe christelijke fusieschool van CBS De Bron en CBS De Fontein een plek krijgen. De omvang van beide scholen samen zal ongeveer 450 leerlingen bedragen.

De Botkesskoalle legt uit dat het gezichtsveld van kinderen beperkter is dan bij volwassenen en dat het gehoorvermogen van kinderen nog niet volledig is ontwikkeld. Hierdoor is het voor kinderen lastiger om verkeerssituaties goed in te schatten en is bijvoorbeeld het oversteken van een druk kruispunt lastiger.

Procesmatig

De school is uitgenodigd voor de KIK-bijeenkomsten. In deze bijeenkomsten zijn in verschillende fases de ontwerpen van de nieuwe Haadwei gedeeld en was er mogelijkheid tot inspraak. De school heeft een aantal van de bijeenkomsten bijgewoond en op enkele vlakken gebruik gemaakt van de mogelijkheid tot inspraak. De school is tevreden over het doorlopen proces.

Inhoudelijk

Inhoudelijk wordt de situatie besproken aan de hand van de oorspronkelijke doelen: Mooier, leefbaarder en veiliger.

Ruimtelijke kwaliteit

Vanuit de school is men tevreden met de uitstraling van de nieuwe Haadwei. Onder andere door het plaatsen van dit type lantaarnpalen oogt de weg vriendelijker dan in de voorsituatie. Toch heeft de Haadwei, mede gezien de huidige verkeersstromen, nog steeds de structuur van een doorgaande weg. Om die reden wordt er volgens de school ook nog vaak voorrang genomen door verkeer op de Haadwei.

Leefbaarheid

De leefbaarheid in het dorp is volgens de OBS Dr. J. Botkesskoalle verbeterd sinds de aanleg van de Centrale As en de herinrichting van de Haadwei, maar desondanks gaat er nog wel steeds veel verkeer door het dorp. Doordat de weg volgens de principes van Shared Space is ingericht, ontstaat er wel af en toe een opstopping omdat mensen naar elkaar blijven kijken en geen van de weggebruikers initiatief neemt. Hoewel de Shared Space inrichting mooier en veiliger is, zijn kinderen meer gebaat bij een inrichting waarbij de regels duidelijk zijn. In de oude situatie, waarbij er bijvoorbeeld een gefaciliteerde oversteek in twee stappen over de Haadwei was, was oversteken makkelijker.

Verkeersveiligheid

Het belangrijkste punt in het ontwerp voor de OBS Dr. J. Botkesskoalle is het kruispunt Haadwei – Badhuswei. Deze locatie wordt na de verhuizing van de school en de andere scholen het belangrijkste punt voor scholieren om de Haadwei over te steken. Tijdens het inspraaktraject heeft de school er onder meer voor gezorgd dat op dit kruispunt andere kleuren zijn toegepast, waardoor het voor kinderen duidelijker is waar ze kunnen oversteken.

Voor de toekomst zou de school graag zien dat de snelheid hier wordt verlaagd naar 30 km/uur en dat weggebruikers geattendeerd worden op overstekende kinderen. Bovendien

zou het voor kinderen makkelijker zijn om hier over te steken als voor de kinderen in 'steuntjes' wordt voorzien. Met steuntjes wordt hier een plek bedoeld waar de kinderen zich op kunnen stellen.

Voorheen werden er in de schoolspitsen klaar-overs ingezet op de Haadwei, zodat kinderen op een veilige manier konden oversteken. Na de herinrichting is er nergens op de Haadwei een oversteek gefaciliteerd. Dit komt omdat men volgens de principes van Shared Space overall zou moeten kunnen oversteken. Door een terugloop op de hulp van ouders was de herinrichting van de Haadwei voor de school een goed moment om te stoppen met de klaar-overs. De school is geen voorstander om deze in de nieuwe situatie weer in te gaan zetten, omdat men bang is dat deze taak met name bij de leerkrachten zal komen te liggen.

Het kruispunt Haadwei – Foarwei is voor kinderen groot en onoverzichtelijk. Hierdoor hebben kinderen moeite met het oversteken van dit kruispunt. Ook op dit kruispunt zou het goed zijn als de kinderen wat meer geleiding vinden in de inrichting. Geleiding die visueel of fysiek duidelijk maakt waar overgestoken kan of moet worden. Kinderen volgen op het kruispunt vaak niet de gebruikelijke kortste routes voor fietsers, maar fietsen veelal door de kwadranten en steken later op de Haadwei over. Daar waar het overzichtelijker is voor de kinderen. Wel is op dit kruispunt de snelheid lager dan op andere delen op de Haadwei.

Het kruispunt Haadwei - Conradi Veemanstraat ligt verder van de school af en is daardoor minder in de scoop van de school. Wat wel opvalt is dat door de haakse hoeken de blokken aan het begin van de Haadwei zijn beschadigd. Hier is reeds een aanpassing aan gedaan waardoor de situatie nu beter verloopt. Verder is het zicht op het kruispunt slecht, waardoor er af en toe irritatie tussen de weggebruikers ontstaat.

Samengevat is men van mening dat de situatie op de Haadwei is verbeterd. De Haadwei is veiliger is geworden voor het verkeer, maar de situatie is voor kinderen moeilijker te begrijpen. De toename van de verkeersveiligheid schrijft de school vooral toe aan het feit dat er minder verkeer over de Haadwei rijdt en dat er op de school een continu rooster gehanteerd wordt. Hierdoor hoeven kinderen nog maar één in plaats van twee keer per dag van en naar de school te fietsen. De reconstructie van de Haadwei is van minder grote invloed. Om de situatie nog verder te verbeteren zou de nadruk volgens de school moeten liggen op het kruispunt Haadwei – Badhuswei.

De school heeft op dit moment geen Verkeersveiligheidslabel, maar is wel van plan om deze na de verhuizing te halen.

Verslag interview evaluatie Haadwei Albert Heijn

Datum: 27 augustus 2019
Aanwezig: Vertegenwoordiger AH Damwald
Interviewer: Erik Wieteses, BonoTraffics

Procesmatig

De Albert Heijn Damwoude heeft in de adviescommissie van de KIK-commissie gezeten. Over het algemeen zijn zij zeer te spreken over het doorlopen proces, maar maken ze wel een aantal kleine kanttekeningen. Met name aan het eind van het proces is een aantal punten besloten die nog niet helemaal uitgediscussieerd waren. Volgens De AH was het beter geweest als hierover eerst verder naar consensus zou zijn gezocht.

Verder is de AH te spreken over de uitvoering van de reconstructie van de Haadwei. De AH is vrijwel te allen tijde goed bereikbaar geweest. Op één moment tijdens de uitvoering was er voor de AH aanleiding om contact te zoeken over de geplande maatregelen, dit is uiteindelijk door de uitvoerder opgelost.

Inhoudelijk

Inhoudelijk wordt de situatie besproken aan de hand van de oorspronkelijke doelen: Mooier, leefbaarder en veiliger.

Ruimtelijke kwaliteit

Over het algemeen is de AH te spreken over de nieuwe inrichting van de Haadwei. Onder meer door het toepassen van groen heeft de weg een mooie uitstraling gekregen en weer iets van een 'dorps' karakter teruggebracht in Damwoude.

Leefbaarheid

De Leefbaarheid is volgens de AH verbeterd door de reconstructie van de Haadwei. Wel is het jammer dat nog veel verkeer te hard rijdt, waarschijnlijk ook omdat men de oude situatie gewend was. Vooral jongeren rijden nog wel eens te hard door het dorp. Daarnaast is de verkeersintensiteit nog steeds aan de hoge kant, mede vanwege het ontbreken van een afrit van het dorp Damwoude op de Centrale As. Hierdoor kiest nog veel verkeer een route door het dorp.

De Albert Heijn probeert zijn bijdrage te leveren aan de leefbaarheid door het bevoorradende verkeer zoveel mogelijk over de Centrale As en vervolgens via Dokkum naar Damwoude te laten rijden. Op deze manier rijden deze vrachtauto's niet door Damwoude. Echter heeft de winkel ook te maken met externe leveranciers, welke moeilijker te sturen zijn en die daardoor vaker een route via de afrit Broeksterwoude nemen.

Verkeersveiligheid

De AH is wat verkeersveiligheid betreft tevreden met de inrichting van de weg. Bij normaal rijgedrag zou iedereen zich veilig moeten voelen. Wel is er een aantal specifieke locaties die beter zouden kunnen. Zo is er al wel eens een aanrijding gebeurd op het kruispunt Foarwei – Haadwei. Doordat het kruispunt zo groot is vormgegeven, vinden mensen dit kruispunt vaak onoverzichtelijk.

Daarnaast werkt de chicane ter hoogte van de Foarwei niet volgens de AH. Verkeer kiest nog vaak zijn route rechtdoor in plaats van de rijloper te volgen. Dit komt ook doordat er geen verschil in kleurgebruik is en het op dit punt ook nog wel eens druk is met bussen en vrachtwagens. Doordat het verkeer hier dan over de klinkers rijdt, kan dit tot geluidsoverlast voor de bewoners leiden.

Het kruispunt Haadwei - Conradi Veemanstraat zou anders moeten worden ingericht. Dit kruispunt is voor veel weggebruikers moeilijk te begrijpen. De lantaarnpaal die midden op het kruispunt staat, zou volgens de AH juist aan de zijkant moeten staan. Door de aanwezigheid van dit obstakel op het midden van het kruispunt, vinden veel mensen dit een gevaarlijk punt.

Als laatste wordt de inrichting van het parkeerterrein besproken. Punt van aandacht hierbij is de noordelijke aansluiting van het parkeerterrein. Deze inrit is te krap voor twee vrachtauto's en ook niet voor iedereen even duidelijk zichtbaar, waardoor auto's nog wel eens bij het naastgelegen terrein uitkomen. Voor de bevoorrading is het wel belangrijk dat deze aansluiting blijft bestaan.

Verslag interview evaluatie Haadwei Dorpsbelang Damwâld

Datum: 23 september 2019
Aanwezig: Dorpsbelang Damwâld
Interviewer: Erik Wieteses, BonoTraffics

Procesmatig

Dorpsbelang is sinds het begin aangehaakt bij de klankbordgroep en op die manier betrokken geweest bij de planvorming rondom de Haadwei. In eerste instantie was de buurtvereniging van de Haadwei niet uitgenodigd voor de Klankbordgroep, maar op aandringen van Dorpsbelang is de buurtvereniging later in het proces wel betrokken geweest. Dit was belangrijk aangezien de gebruikers en de aanwonenden van de Haadwei af en toe tegenstrijdige belangen hebben. Door het aanhaken van de buurtvereniging waren beide partijen vertegenwoordigd. Hierdoor was er wel meer discussie en heeft het proces een langer verloop gekend, maar achteraf is men content dat ook de buurtvereniging betrokken is geweest bij de planvorming. Op deze manier is de weg niet alleen beter geworden voor de gebruikers, maar ook voor de aanwonenden.

Bij dorpsbelang heeft men het gevoel dat de huidige weginrichtingen niet helemaal een logisch resultaat van het doorlopen proces is. Hoewel er nog discussies liepen over de inrichting, is men op een gegeven moment al tot een definitief ontwerp gekomen. Daarnaast heeft men het gevoel dat een andere inrichting dan conform de principes van shared space nooit bespreekbaar is geweest.

Inhoudelijk

Inhoudelijk wordt de situatie besproken aan de hand van de oorspronkelijke doelen: Mooier, leefbaarder en veiliger.

Ruimtelijke kwaliteit

Over het algemeen is Dorpsbelang tevreden met de uitstraling van de weg. Zeker op de wegvakken waar het groen al wat prominenter aanwezig is, de overige wegvakken zullen in de tijd volgen.

Een ander doel was het creëren van meer "verbinding" in het dorp. Dorpsbelang is van mening dat dit in Damwoude zonder meer is verbeterd de laatste jaren, maar oorzaken als het samengaan van twee dorpsbelangen en andere acties van bewoners zijn hierbij belangrijker geweest dan de reconstructie van de Haadwei.

De ruimte is nu wel multifunctioneel te gebruiken getuige het onlangs gehouden dorpsfeest midden in het dorp. Dat was een groot succes.

Leefbaarheid

De belangrijkste pijler om de leefbaarheid in Damwoude te verhogen, was het afnemen van de grote stroom verkeer over de Haadwei. Dit is verbeterd sinds de aanleg van de Centrale As, maar men ervaart nog steeds dat er veel verkeer door het dorp rijdt. Verkeer van bijvoorbeeld Broeksterwoude naar Dokkum kiest nog steeds vaak een route via de Haadwei, terwijl dat eigenlijk over de Centrale As zou moeten gaan. Mogelijk dat men nog iets kan doen om het doorgaande verkeer door Damwoude te beperken.

Door deze hoge intensiteit, in combinatie met het ontbreken van functies aan de Haadwei, heeft men het idee dat het oorspronkelijke doel, het realiseren van een 'dorpsstraat', niet helemaal uit de verf is gekomen. Ten slotte is Dorpsbelang blij met het behoud van 50 km/uur. Door het verlagen naar 30 km/uur waren misschien meer functies uit het dorp verdwenen en zouden buslijnen wellicht via een andere route zijn gaan rijden.

Verkeersveiligheid

Op een aantal wegvakken op de Haadwei wordt hard gereden. Voor een deel wordt dit veroorzaakt doordat er slechts een enkele fietser van de rijbaan gebruikt maakt. Voor het oorspronkelijke idee, waarbij fietsverkeer op de rijbaan zorgt voor een lagere snelheid van het autoverkeer, is de fietsintensiteit te laag. Op het wegvak vanaf de Badhuswei tot aan de komgrens is de snelheid hoog vanwege de lange rechtstand.

Wat Dorpsbelang betreft ligt de focus op de kruispunten en men hoopt dat er maatregelen kunnen worden genomen waardoor de snelheid op de kruispunten kan worden teruggebracht tot 30 km/uur.

De grootste prioriteit verdient volgens Dorpsbelang hierbij het kruispunt Haadwei – Badhuswei, met name omdat dit straks een belangrijke toegangsweg wordt naar de nieuwe school. Het kruispunt is erg ruim gedimensioneerd en de snelheid is hoog. Het zou mooi zijn als dit kruispunt wat compacter uitgevoerd kan worden. Mogelijk kunnen hier ook extra maatregelen genomen worden om het autoverkeer te attenderen op de schoolgaande kinderen. Een ander idee is het inzetten van klaarovers tijdens het in- en uitgaan van de school. Echter beseft men ook dat klaarovers in een shared space omgeving eigenlijk niet nodig zouden moeten zijn.

Op het kruispunt Haadwei – Foarwei komt de rijloper niet helemaal goed uit. Dit komt omdat de afwijkende bestrating in de praktijk niet goed zichtbaar zijn. Verder zouden op dit kruispunt de oversteken duidelijker naar voren moeten komen.

Het kruispunt Haadwei - Conradi Veenmanstraat is met name voor niet alledaagse weggebruikers moeilijk te begrijpen. Dorpsbelang krijgt signalen dat mensen omrijden om dit kruispunt te mijden. Op het kruispunt maken bestuurders verschillende manoeuvres, zowel voor de paal langs als om de paal heen. Hierdoor ontstaan conflicten. Dorpsbelang is in ieder geval voor het behoud van de paal op het midden van het kruispunt, dit remt de snelheid van met name het inkomende verkeer.

Andere aandachtspunten zijn nog de schuine oversteek aan de noordzijde van het dorp (komgrens) en de wegvakken vlak voor de komgrens waar 60 km/uur geldt. Op deze wegvakken wordt nog regelmatig ingehaald, waardoor verkeer soms met hoge snelheid het dorp komt ingereden. Een oplossing hiervoor zou een maatregel zijn zoals die op de komgrenzen in Kollumerzwaag liggen.

Tijdens het proces heeft dorpsbelang aangegeven in ieder geval graag aan één zijde een fietspad te behouden. In het uiteindelijke ontwerp is aan beide kanten een "voetspad" gecreëerd. De slinger ter hoogte van het kruispunt Haadwei – Foarwei functioneert goed. Hoewel het verkeer niet altijd de slinger volgt, zorgt deze uitvoering er wel voor dat er geen opstoppen ontstaan door halterende bussen of stilstaande vuilniswagens.

Verslag interview evaluatie Haadwei Veilig Verkeer Nederland

Datum: 1 oktober 2019
Aanwezig: Vertegenwoordiging VVN
Interviewer: Erik Wieteses, BonoTraffics

Procesmatig

Procesmatig is VVN altijd betrokken geweest bij het proces van planvorming voor de Haadwei. In 2010 bij de eerste visievorming en later in 2015 in de klankbordgroep bij de uitwerking van de plannen. Het proces is in de ogen van VVN goed verlopen. Er is via de klankbordgroep voldoende aandacht besteed aan de inbreng van de belanghebbenden.

Er is tijdens het proces (in 2015) wel wat onduidelijkheid ontstaan over het ontwerp omdat is afgeweken van de oorspronkelijke visie uit 2010. VVN vindt dit jammer. Een wat strakkere regie op basis van de eerder gemaakte keuzes had een duidelijker beeld gegeven van de speelruimte. Nu werden veel discussies opnieuw gevoerd. De meningen bleven verdeeld over bepaalde aspecten en mede hierdoor is bij een aantal klankbordgroepleden wellicht geen goed beeld ontstaan over de uiteindelijk gemaakte keuzes. Het uiteindelijke ontwerp is daardoor ook een beetje een poldermodel. Mogelijk heeft dit ook te maken met personele wisselingen bij de gemeente.

Inhoudelijk

Ruimtelijke kwaliteit

De herinrichting heeft er zeker toe geleid dat de ruimtelijke kwaliteit in het dorp is verbeterd. Het is mooier geworden. De weg heeft nu een erfachtige uitstraling meer passend bij het dorp.

Leefbaarheid

Over de leefbaarheid heeft VVN niet direct een mening. Dat ligt meer bij de aanwonenden.

Verkeersveiligheid

Wat betreft de veiligheid en de in het ontwerp gemaakte keuzes heeft VVN een aantal opmerkingen:

VVN had liever gezien dat in lijn met de visie was gekozen voor klinkerverharding, 30 km/uur en fietsers op de rijbaan. Dit in combinatie met kruispunten waar rechts voorrang heeft. Dit laatste is wel uitgevoerd, de rest niet. Daardoor ontbreekt de balans. Fietsers durven mogelijk niet op de weg te fietsen omdat de snelheid te hoog ligt. Andersom daalt de snelheid ook niet zolang fietsers niet meer gebruik maken van de rijbaan. Het zicht op de fietsers is ook beter als zij zich op de rijbaan begeven.

Het kruispunt Haadwei - Badhuswei is met het oog op de verplaatsing van de scholen een aandachtspunt. Wellicht kan vanuit de scholen ook sturing worden gegeven aan de voorkeursroutes van en naar de school. Er is nog tijd voor de scholen om een plan te maken en na te denken over de toekomstige afwikkeling van het verkeer. Wellicht is de inzet van brigadiers een optie. VVN kan een rol spelen bij het opstellen van een verkeersplan voor de scholen. Dit zou in samenwerking met de ouders moeten gebeuren om het draagvlak te waarborgen.

VVN heeft een shared space onderwijsprogramma dat aan alle scholen in de regio is verstrekt. In hoeverre daar gebruik van is gemaakt is niet bekend.

VVN is benieuwd wat de fietsers zelf vinden van de herinrichting. Waarom maken ze nog gebruik van het "voetspad" en niet van de rijbaan? Dit is een interessante onderzoeksvraag. Het zou toch beter zijn als meer fietsers gebruik maken van de rijbaan.