

Samenvatting evaluatie Haadwei Damwâld

20 november 2019

Van:
Erik Wietses

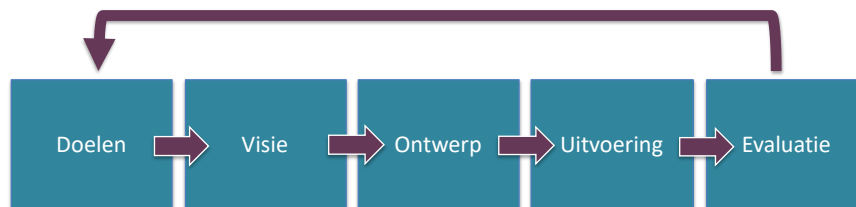
Projectomschrijving:
Samenvatting evaluatie Haadwei
Damwâld

Opdrachtgever:
Gemeente Dantumadiel

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, veiliger en meer passend bij het karakter van het dorp.

Samen met bewoners en belanghebbenden is de afgelopen jaren gewerkt aan een visie en een ontwerp voor de Haadwei. In 2018 was de uitvoering gereed. Nu, ruim een jaar na de opening, iedereen een beetje gewend is aan de nieuwe inrichting is bekeken hoe de weg en het verkeer op de weg functioneren en worden ervaren. Hierbij is teruggeblikt op de oorspronkelijke doelen van het project met betrekking tot verkeersveiligheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit.



De resultaten van deze evaluatie worden in de volgende alinea's kort toegelicht. Voor een volledig overzicht van de resultaten van de evaluatie wordt verwezen naar het rapport "Evaluatie herinrichting Haadwei Damwâld" van 15 november 2019.

Bouwstenen evaluatie

In de evaluatie van de herinrichting van de Haadwei is onderzocht in hoeverre de verkeersveiligheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit zijn verbeterd. Hiervoor zijn verschillende onderzoeken gedaan, zoals snelheidsmetingen, verkeerstellingen en conflictobservaties. Daarnaast zijn gesprekken gevoerd met belanghebbenden en is gekeken naar de geregistreerde ongevallen en de meldingen die het afgelopen jaar bij de gemeente zijn binnengekomen. Ook is door een team van experts op het gebied van ontwerp en verkeersgedrag kritisch gekeken naar het functioneren van de Haadwei.

Conclusie evaluatie

Algemene ervaring is positief

De realisatie van de Centrale As heeft geleid tot minder verkeer op de Haadwei. De meeste ondervraagde belanghebbenden ervaren hierdoor ook minder verkeershinder. 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 ondervraagden blij met de herinrichting en het proces dat hiervoor is doorlopen. Het beeld is mooi en passend bij het dorp. Er is echter 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 op de snelheid van het verkeer.

Ongevallenbeeld

Wat betreft de verkeersveiligheid is o.a. gekeken naar de geregistreerde verkeersongevallen voor en na de herinrichting. De aantallen zijn laag en de registratieperiode is kort. Er moet daarom voorzichtig worden omgegaan met het trekken van conclusies uit deze cijfers. Daar waar voor de herinrichting de ongevallen zich veelal voordeden op de wegvakken wijst het ongevallenbeeld van na de herinrichting meer in de richting van de kruispunten en dan specifiek het kruispunt van de Haadwei met de Foarwei. De verkeersonveiligheid is echter meer gevoelsmatig van aard dan dat zich daadwerkelijk veel ongevallen voordoen.

Snelheid en gedrag

Ongevallen moeten in beginsel voorkomen worden en niet achteraf worden bestreden. De kans op ernstige ongevallen wordt onder andere bepaald door het gedrag van de verkeersdeelnemers en de snelheid van het gemotoriseerde verkeer. Observaties van het verkeer op de heringerichte kruispunten geven aan dat de kans op ernstige conflicten relatief klein is. Het kruispunt van de Haadwei met de Badhúswei baart wat dit betreft de meeste zorgen. De gemeten snelheid van het verkeer ligt hier relatief hoog. Daarbij wordt dit kruispunt vanaf volgend jaar, nadat de nieuwe school in gebruik is genomen, waarschijnlijk veel meer gebruikt door schoolgaande kinderen.

Geluids- en trillingshinder

Voor het gehele zuidelijke deel van de Haadwei geldt dat zowel de gemeten als de ervaren snelheid van het verkeer te hoog ligt. Op dit deel van de weg wordt dit als onveilig ervaren maar sterker nog is de overlast die dit geeft wat betreft trillings- en geluidshinder, met name rond de pleintjes bij de kerk en de begraafplaats.

Mooie inrichting

De meeste mensen die zijn geïnterviewd in het kader van de evaluatie vinden dat het dorp een mooiere, groenere en minder stenige aanblik heeft gekregen en dat de weg minder een barrière vormt. Het centrale dorpsplein heeft de potentie om nog meer gebruikt te worden voor evenementen en zo te zorgen voor verbinding in het dorp.

Aanbevelingen

Voor het ontwerp van de Haadwei is uitgegaan van het principe van een gedeelde ruimte (shared space). Zonder afbreuk te doen aan het ontwerp en de ontwerpprincipes kan, onder ander op basis van landelijke richtlijnen op het gebied van een veilige weginrichting, een aantal verbeterpunten worden overwogen. Punten die de veiligheid, leefbaarheid en kwaliteit verder verbeteren. Deels zijn dit infrastructurele aanpassingen en deels acties gericht op het gedrag van de verkeersdeelnemer. Op de bijgevoegde afbeelding zijn alle aanbevelingen weergegeven. Een aantal is hieronder toegelicht.

Uitbreiden 30 km/uur

Om het gewenste verblijfskarakter kracht bij de te zetten en meer in lijn te brengen met verwachtingen van de weggebruiker wordt aanbevolen het 30 km/uur regime uit te breiden, in eerste instantie voor het gehele deel waar rood asfalt ligt. Bij een 30 km/uur gebied verwacht iedereen een gelijkwaardige afwikkeling van verkeer (zoals dat nu al het geval is) en menging van verkeer. Om het snelheidsregime fysiek beter af te dwingen wordt aanbevolen om van de visuele slinger ten noorden van het kruispunt Foarwei ook daadwerkelijk een fysieke slinger te maken. Daarnaast is een maatregel ter hoogte van de overgang van 50 naar 30 km/uur (overgang) rood asfalt wenselijk. Het kruispunt Foarwei zou in dit kader compacter kunnen worden vormgegeven met een smallere en beter geaccentueerde rijloper.

Kruispunt Badhúswei

De snelheid op de het kruispunt Haadwei - Badhúswei ligt aan de hoge kant. Zeker met het oog op de realisatie van de school aan de Badhúswei verdient dit punt aandacht. Aanbevolen wordt om maatregelen te treffen die de snelheid van het verkeer doen afnemen. Een verhoging en verkleining van het kruisingsvlak ligt hierbij voor de hand. Daarbij dient ook het contrast tussen het kruisingsvlak en de weg te worden vergroot.

Zuidelijke wegvak

Om de snelheid op het zuidelijke wegvak meer in lijn te krijgen met de uitgangspunten (50-) en de leefbaarheid hier te vergroten wordt aanbevolen een fysieke maatregel, bijvoorbeeld een plateau, te treffen ter hoogte van de zuidelijke komgrens. Samen met de aanpak van het hiervoor genoemde kruispunt Badhúswei zal dit de snelheid op het tussenliggende wegvak al doen afnemen. Aanvullend wordt aanbevolen om op de pleintjes ter hoogte van de kerk en de begraafplaats elementen toe te voegen die de rijloper (visueel) versmallen.

(brom)fiets op de rijbaan

Door middel van aanvullende aanwijzingen en een voorlichtingscampagne moet aan de bromfietzers duidelijk worden gemaakt dat zij gebruik zouden moeten maken van de rijbaan en niet van de "voetspaden". Aan fietsers is de boodschap dat zij gebruik mogen maken van de rijbaan en ook van het "voetspad" aan de westzijde van de weg. Met name op het kruispunt Haadwei - Foarwei is het voor de zichtbaarheid van de fietsers beter dat zij gebruik maken van de rijbaan/rijloper en niet van de strook ernaast.

Educatie scholen

Ten slotte wordt aanbevolen om de scholen meer te betrekken bij het veiliger maken van het verkeer door middel van gerichte verkeerseducatie aan de kinderen en het gezamenlijk opstellen van een verkeersplan.

Verbeterpunten Haadwei

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

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



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. (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. Eventueel op dit kruispunt 30 km/uur instellen.



Op de pleintjes op het zuidelijke deel van de Haadwei elementen toevoegen. Met deze (visuele) versmalling wordt de snelheid geremd en de trillingshinder beperkt.



Op de pleintjes op het zuidelijke deel nader onderzoeken of de aansluitingen tussen asfalt en klinkers goed zijn vormgegeven. Onvolkomenheden herstellen om de trillingshinder te beperken



Ter hoogte van de zuidelijke komgrens de snelheid van het verkeer remmen door een fysieke snelheidsremmer (verhoogd plateau). Dit ter hoogte van het kruispunt Willemstrjitte of ter hoogte van het kombord..



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



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 in begrenzing rijloper.

Algemene maatregelen



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



Inzet smiley om aandacht te vestigen op snelheidsgedrag.



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



Via actieve communicatie en voorlichting bromfietzers bewegen meer gebruik te maken van rijbaan.



De 60 km/uur zone ten noorden en ten zuiden van de kern uitbreiden tot en met Dokkum en Broeksterwoude. Herprofilering van de wegen is nodig.