

Dongjum leefbaar en veilig

— VERENIGING DORPSBELANG DONGJUM - BOER —

aanbevelingen voor een leefbare en verkeersveilige komtraverse **N 384** door Dongjum



Vereniging Dorpsbelang Dongjum – Boer
februari 2020

COLOFON

Opgesteld door

Ruimte voor iedereen
bureau voor verkeer & openbare ruimte



in samenwerking met

Bureau Schmidt
adviesbureau op het gebied van infrastructuur



In opdracht van

Vereniging Dorpsbelang Dongjum - Boer



VOORAF

Vanuit de dorpsgemeenschap van Dongjum houdt een verkeerscommissie van bewoners zich al geruime tijd bezig met de verkeerssituatie op en rondom de komtraverse N384 door Dongjum. De bewoners ervaren al jarenlang overlast en hinder van het verkeer op de N384 door Dongjum. Samen met Dorpsbelang Dongjum – Boer hebben deze bewoners contact gezocht met de provincie Fryslân en de gemeente Waadhoeke om gezamenlijk te onderzoeken hoe de leefbaarheid en de verkeersveiligheid op en rondom de komtraverse in de toekomst verbeterd zouden kunnen worden.

De provincie Fryslân is voornemens om in 2020 asfaltonderhoud uit te voeren op de N384 door Dongjum. Dit voornemen vormt een geschikt moment om te beoordelen of deze werkzaamheden kunnen worden aangegrepen om aanvullende verkeersmaatregelen te treffen om de verkeersveiligheid te verbeteren, de verkeershinder in het dorp te beperken en de ruimtelijke kwaliteit te vergroten.

De gemeente Waadhoeke heeft in het kader van het wijken- en dorpenfonds in 2019 budget beschikbaar gesteld om onderzoek te doen en tot aanbevelingen te komen voor de komtraverse en daarvoor de benodigde expertise in te schakelen. Daarnaast heeft de gemeente Waadhoeke aangegeven financiële middelen beschikbaar te willen stellen voor aanvullende verkeersmaatregelen. Tevens zal de gemeente Waadhoeke de geplande werkzaamheden aangrijpen voor onderhoudswerkzaamheden aan de riolering.

Door een werkgroep bestaande uit leden van de verkeerscommissie en vertegenwoordigers van Dorpsbelang Dongjum - Boer is in de periode van juni 2019 tot februari 2020 gewerkt aan ideeën en aanbevelingen om de verkeersveiligheid op en rondom de komtraverse te verbeteren en de verkeershinder te beperken. De werkgroep is hierbij begeleid door vertegenwoordigers van de gemeente Waadhoeke, de provincie Fryslân, Veilig Verkeer Nederland, de politie en LTO.

In deze periode is verkeersonderzoek verricht en hebben diverse werksessies, overleggen en bijeenkomsten plaatsgevonden om ideeën, wensen en uitgangspunten voor een veilige en leefbare komtraverse door Dongjum in

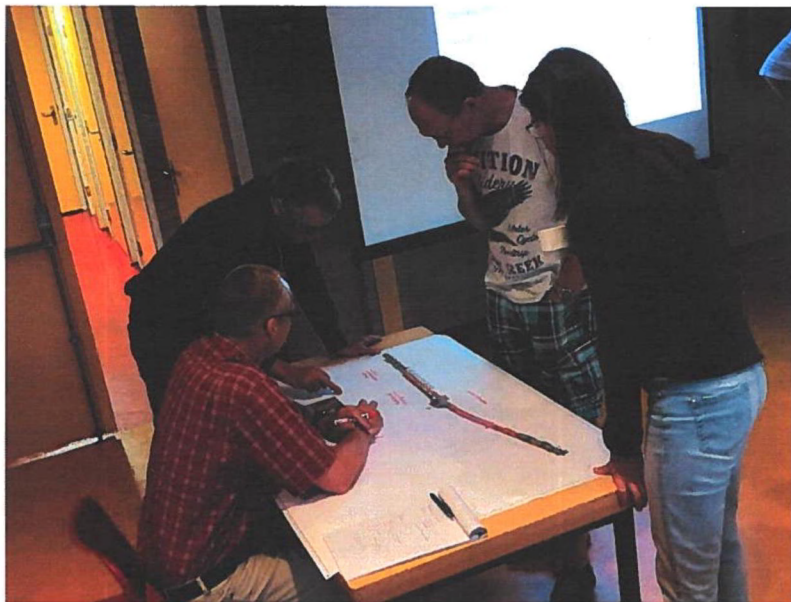
beeld te brengen. In voorliggend boekwerk wordt verslag gedaan van het planproces en de behaalde eindresultaten.

De diverse onderzoeken, bijeenkomsten en overleggen die afgelopen maanden hebben plaatsgevonden, hebben volgens ons geleid tot realistische en gedragen aanbevelingen voor het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid op en rondom de provinciale komtraverse door Dongjum. Met de nu beschikbare provinciale middelen voor beheer en onderhoud en de gemeentelijke middelen voor riolering en aanvullende verkeersmaatregelen kunnen de in dit boekwerk opgenomen aanbevelingen maar gedeeltelijk worden gerealiseerd. Tevens valt een deel van de aanbevolen maatregelen samen met de woningbouwlocatie aan de Franekerweg, waarvan het tempo van de ontwikkeling onzeker is. Desalniettemin willen wij met de aanbevelingen een stip op de nabije horizon plaatsen en zullen we ons komende tijd blijvend inzetten voor de realisatie van de beschreven maatregelen.

Wij wensen u veel leesplezier en vertrouwen erop dat zowel de gemeente Waadhoeke als de provincie Fryslân bereid zijn om de in dit boekwerk beschreven aanbevelingen voor de komtraverse N384 door Dongjum te betrekken bij de voorgenomen onderhoudswerkzaamheden in 2020. Wij hopen van harte dat onze wensen en aanbevelingen voor een leefbare en veilige komtraverse N384 door Dongjum de komende tijd kunnen worden omgezet naar daadwerkelijke realisatie.

Namens de werkgroep komtraverse N384 Dongjum,

Cees de Groot - voorzitter Vereniging Dorpsbelang Dongjum – Boer



Leden en begeleiders werkgroep komtraverse N384 Dongjum aan de slag

Leden werkgroep komtraverse N384 Dongjum:

Afke Albada	Verkeerscommissie Dongjum N384
Dirk de Boer	Verkeerscommissie Dongjum N384
Tim Schinkel	Verkeerscommissie Dongjum N384
Cees de Groot	Dorpsbelang Dongjum - Boer
Rients Kootstra	Dorpsbelang Dongjum - Boer
Metty Twerda	Dorpsbelang Dongjum - Boer
Joyce ter Weeme	Dorpsbelang Dongjum - Boer

De werkgroep is begeleid en geadviseerd door onder andere:

Andre Busse	Veilig Verkeer Nederland
Jan Haitsma	politie
Johannes Joostema	LTO, afdeling Noordwest Friesland
Ger de Boer	provincie Fryslân
Jan Hiddinga	provincie Fryslân
Marjan Terpstra	provincie Fryslân
Wilma Stienstra	gemeente Waadhoeke
Jacob Vriese	gemeente Waadhoeke
Jakob de Vries	extern adviseur verkeersontwerp
Sjoerd Nota	extern verkeerskundig adviseur

WERKWIJZE

Het voornemen van de provinsje Fryslân om in 2020 asfaltonderhoud op de komtraverse door Dongjum uit te voeren is voor Dorpsbelang Dongjum – Boer aanleiding geweest om in 2019 een aanvraag te doen in het kader van het wijken- en dorpenfonds van de gemeente Waadhoeke. Met de toekenning van deze aanvraag door de gemeente is er budget beschikbaar gekomen om expertise in te schakelen en om onderzoek uit te voeren naar mogelijke aanvullende verkeersmaatregelen om de leefbaarheid en de verkeersveiligheid op en rondom de komtraverse te verbeteren.

Om tot gedragen aanbevelingen te komen is de bestaande verkeerscommissie aangevuld met een vertegenwoordigers van Dorpsbelang Dongjum - Boer. Deze werkgroep is begeleid door een aantal vertegenwoordigers van onder andere de gemeente Waadhoeke, de provinsje Fryslân en maatschappelijk organisaties. Voor de inhoudelijke en procesmatige begeleiding van de werkgroep is bureau *Ruimte voor iedereen – bureau voor verkeer & openbare ruimte* ingeschakeld.

De opgave voor de werkgroep was om tot realistische en gedragen aanbevelingen te komen voor de komtraverse door Dongjum. Hierbij is er rekening mee gehouden dat deze aanbevelingen geschikt zijn voor:

- ✓ besluitvorming over aanvullende verkeersmaatregelen door de provinsje Fryslân en gemeente Waadhoeke;
- ✓ de technische uitwerking ten behoeve van de realisatie van de verkeersmaatregelen.

In de periode van juni tot november 2019 is door de werkgroep een aantal overleggen, bijeenkomsten en werksessies gehouden. Op hoofdlijnen zijn de hiernaast beschreven processtappen doorlopen. In de bijlagen zijn de verslagen van de diverse overleggen opgenomen.

Het planproces in vogelvlucht:

Startbijeenkomst en schouw projectgebied op 6 juni 2019

Tijdens de eerste bijeenkomst heeft een inventarisatie en analyse van knelpunten en kansen door de werkgroep plaatsgevonden. Tevens is door de werkgroep een gezamenlijk bezoek aan de komtraverse gebracht.

Verkeerskundige onderzoek in juni 2019

In juni heeft verkeerskundig onderzoek plaatsgevonden. Hierbij zijn snelheidsmetingen en verkeerstellingen uitgevoerd op het noordelijk en zuidelijke deel van de provinciale komtraverse door Dongjum.

Overleg en werksessie op 4 juli 2019

Op 4 juli zijn de uitkomsten van het verkeersonderzoek met de werkgroep besproken en zijn tijdens een werksessie verschillende oplossingsrichtingen met elkaar verkend.

Overleg en werksessie op 12 september 2019

Op 12 september zijn voorkeursoplossingen met de werkgroep besproken. Tijdens deze bijeenkomst is besloten om nog een extra werkgroep-bijeenkomst te houden om met elkaar de realisatiestrategie te bepalen.

Overleg en werksessie op 14 november 2019

Op 14 november zijn de voorkeursoplossingen vastgesteld, is met de werkgroep de voorgestelde realisatiestrategie bepaald en is de algemene informatieavond voorbereid.

Algemene informatieavond op 23 januari 2020

Op 23 januari is een algemene informatieavond gehouden voor het dorp, waarbij de aanbevelingen voor provinciale komtraverse door Dongjum zijn toegelicht en bewoners hierop een reactie konden geven. Op basis van de uitkomsten van deze bijeenkomst zijn de definitieve aanbevelingen opgesteld.



huidige inrichting provinciale komtraverse N384 door Dongjum

KNELPUNTEN & OPGAVE

Alle geruime tijd zijn er binnen de dorpsgemeenschap van Dongjum grote zorgen over de verkeersveiligheid op en rondom de provinciale komtraverse N384 door Dongjum. Daarnaast ervaren omwonenden van de komtraverse veel verkeershinder en -overlast door verkeerslawaaï en trillingen. Tijdens de overleggen en werksessies met de werkgroep zijn voor de komtraverse de volgende knelpunten benoemd:

- ✓ hoge snelheid autoverkeer op komtraverse N384 door Dongjum;
- ✓ geluids- en trillingsoverlast door zwaar transport en landbouwverkeer;
- ✓ overlast door schade aan wegverharding;
- ✓ verkeer rijdt om bestaande verkeersgeleiders heen (gevaarlijk);
- ✓ slechte oversteekbaarheid N384 voor fietsers & voetgangers;
- ✓ voetpad Franekerweg (westzijde) te smal;
- ✓ wateroverlast bij woningen aan westzijde N384.

De oorzaken voor deze knelpunten zijn door de werkgroep als volgt samengevat:

- ✓ geen snelheidsremmende werking komgrens (richting dorp uit);
- ✓ geen duidelijke komgrens;
- ✓ achterstallig onderhoud aan wegverharding en riolering;
- ✓ ontbreken voorzieningen voetgangers aan westzijde N384;
- ✓ uitstraling komtraverse (geen duidelijke bebouwde kom).

De werkgroep ziet het als opgave om leefbaarheid en de verkeersveiligheid op en rondom de komtraverse door Dongjum te verbeteren, door de geconstateerde verkeersknelpunten zoveel mogelijk op te lossen. De opgave valt uiteen in de volgende doelstellingen:

- ✓ uitvoeren noodzakelijk onderhoud aan de wegverharding N384;
- ✓ beperken van rijsnelheden door het dorp;
- ✓ beperken trillings- en geluidsoverlast;
- ✓ verbeteren toegankelijkheid & oversteekbaarheid fietsers en voetgangers;
- ✓ ontsluiting fase 2 nieuwbouwplan oostzijde Franekerweg;
- ✓ versterken ruimtelijke kwaliteit en dorps uitstraling komtraverse;
- ✓ aanpak riolering en afvoer hemelwater westzijde N384.

Bij de uitwerking van de opgave heeft de werkgroep rekening gehouden met zowel de belangen van de direct aanwonenden van de N384 als met het algemeen maatschappelijk en economische belang van de N384 voor het dorp en de regio. Het draagvlak voor de plannen is getoetst tijdens een algemene inloopbijeenkomst voor dorpsbewoners belangstellenden op 23 januari 2020.

Belangrijke voorwaarde bij het opstellen van de aanbevelingen is dat deze aansluiten bij de reeds geplande ontsluiting van fase 2 van het nieuwbouwplan voor woningen ten oosten van de Franekerweg. Tevens is gedurende het planproces rekening gehouden met actuele plannen, ontwikkelingen en de beleidsuitgangspunten van de gemeente Waadhoeke en de provinsje Fryslân.

In juni 2019 is op verzoek van de werkgroep op twee locaties op de komtraverse verkeersonderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek is het volgende gebleken:

- ✓ Op het traject Tzummarumerweg is sprake van circa 4.400 motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag
- ✓ Op het traject Franekerweg bedraagt de verkeersintensiteit circa 6.000 motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag
- ✓ De gemiddelde snelheid op de meetlocaties bedraagt circa 50-52 km per uur
- ✓ De V85-waarde* is circa 59-60 km/uur
- ✓ De snelheid van het verkeer "het dorp uit" ligt ter hoogte van de beide meetlocaties gemiddeld iets hoger dan het verkeer "het dorp in". Dit komt overeen met de eerder aangegeven beleving van bewoners aan de komtraverse

**De V85-waarde is de snelheid die door 85% van de weggebruikers niet wordt overschreden en is een algemeen gehanteerde waarde om te beoordelen in welke mate de inrichting van een weg aansluit bij het ingestelde snelheidsregime.*



schetsontwerp aanbevelingen komtraverse N384 door Dongjum

SCHETSPLAN & AANBEVELINGEN

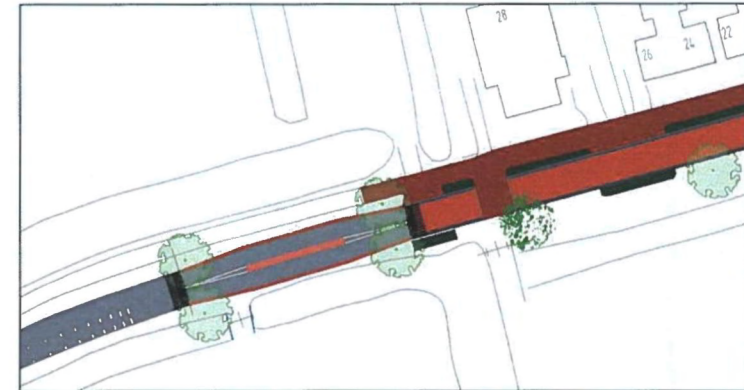
Door de werkgroep is een groot aantal oplossingsrichtingen verkend en afgewogen. Belangrijk startpunt hierbij waren de ideeën die er al waren van de verkeerscommissie. Deze ideeën zijn verder aangevuld, besproken en afgewogen. In bijlage I zijn deze ideeën en suggesties beschreven en is aangegeven welke overwegingen een rol hebben gespeeld bij het bepalen van de voorkeursoplossingen. Uiteindelijk heeft dit geleid tot een schetsontwerp met aanbevelingen voor de komtraverse. Kern van de aanbevelingen is dat de werkgroep het van belang acht om de herkenbaarheid van het dorp te versterken om op deze manier verkeersdeelnemers langzamer, voorzichtiger en met minder overlast en hinder voor de omgeving door Dongjum te laten rijden, waarbij de huidige ontsluitingsfunctie van de komtraverse voor het dorp en de regio blijft behouden. Hieronder zijn de verschillende onderdelen van de aanbevelingen nader toegelicht.

Duidelijk komgrenzen

Om weggebruikers duidelijker te maken dat een bebouwde kom wordt ingereken, wordt het noodzakelijk geacht de huidige komgrenzen beter herkenbaar en beleefbaar te maken. De twee komgrenzen van de N384 door Dongjum zouden daarom moeten worden vormgegeven als duidelijkere overgangen. Hiervoor dienen de komgrenzen te worden voorzien van:

- ✓ inleidende snelheidsremmende markering;
- ✓ symmetrische uitbuigingen met middengeleiders voorzien van banden;
- ✓ duidelijke komborden met dorpswapen Dongjum;
- ✓ visuele drempel;
- ✓ snelheidsaanduidingen (maximaal 50 km per uur);
- ✓ hagen, bomen en openbare verlichting.

De komgrens aan de noordzijde van Dongjum (Tzummarumerweg) wordt daarbij bij voorkeur naar het noorden verschoven om een symmetrische uitbuiging mogelijk te maken, die zowel het verkeer vanuit het dorp, als richting het dorp doet afremmen.



noordelijk komgrens (Tzummarumerweg)

Aangepast wegprofiel

Om op en rondom de komtraverse de dorpschaal en sfeer te versterken, wordt het noodzakelijk geacht om de huidige inrichting van de weg te wijzigen naar een wegprofiel met rood/bruin asfalt en een in kleur en/of materiaal afwijkende goot van circa 50 cm (zie ook voorbeeldprofiel op volgende bladzijde). Hierdoor oogt de weg smaller en verkrijgt de weg een "dorpsere" uitstraling. De daadwerkelijke breedte van de weg blijft wel ongewijzigd, mede met oog op het vele zware (landbouw)verkeer, dat gebruik maakt van de komtraverse. Voorts wordt aanbevolen om de dorps uitstraling te benadrukken door:

- ✓ onderbreking van de rechtstand op het noordelijke deel van de komtraverse met oversteeksuggestie richting bosje Staatsbosbeheer;
- ✓ lage verlichtingsmasten met dorps uitstraling;
- ✓ schuine trottoirbanden zorgen voor eenduidig profiel en zijn eenvoudig overrijdbaar voor auto's bij inritten, parkeervakken en als inritconstructie t.h.v. de Noorderstraat;
- ✓ hagen langs de weg op onregelmatige afstanden en met onregelmatige lengte die het wegbeeld smaller doen lijken.



rode verhardingskleur + schuine band



komgrens met poortwerking



afwijkende kleur molgoot



hagen versmallen profiel visueel



fiets- & voetpad gecombineerd



verlichting met een dorpse uitstraling



lage verlichting + afwijkende kleur molgoot



gelijkwaardige centrale kruising

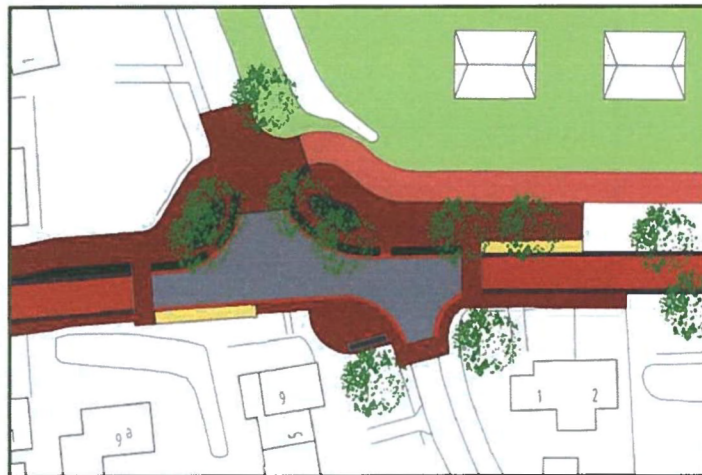


dorpswapen als herkenbaar element
bij de komgrens

Centrale kruising met dorpse uitstraling

Relatief veel verkeer slaat bij de kruising tussen de Dorpsstraat en de N384 af richting de Dorpsstraat. Aanbevolen wordt om deze kruising vorm te geven als gelijkwaardige kruising. Door het gelijkwaardige karakter van de kruising wordt het attentieniveau van verkeersdeelnemers vergroot en worden de rij snelheden beperkt. Tevens wordt aanbevolen om het gebied rondom de kruising een meer dorpse uitstraling te geven door het aanbrengen van een klinkerstrook rondom de kruising op hetzelfde niveau als de weg, waardoor de ruimte een pleinachtige en daarmee kleinschaligere uitstraling krijgt. Tevens wordt aanbevolen om de ruimte te voorzien van:

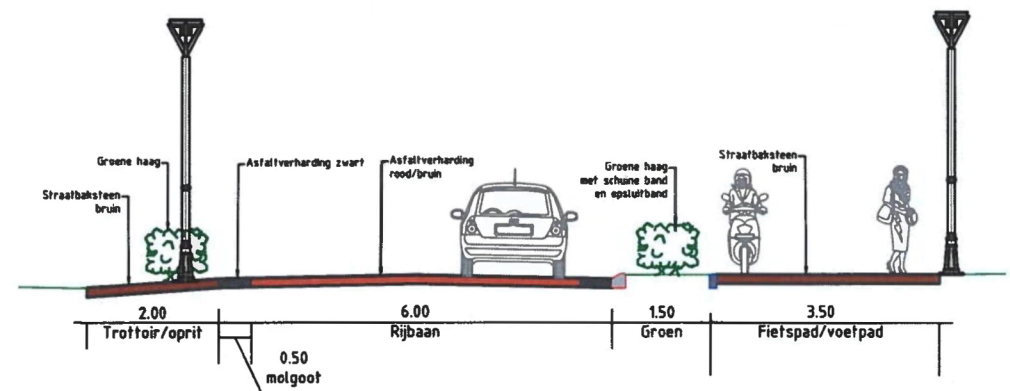
- ✓ groenvakken met zitranden;
- ✓ bankje als ontmoetingsmogelijkheid;
- ✓ kleinschalige bewijzering;
- ✓ lage openbare verlichting;
- ✓ oversteeksuggesties voor voetgangers;
- ✓ beter toegankelijke bushaltes.



centrale kruising met dorpse uitstraling

Fietsers gescheiden van het autoverkeer

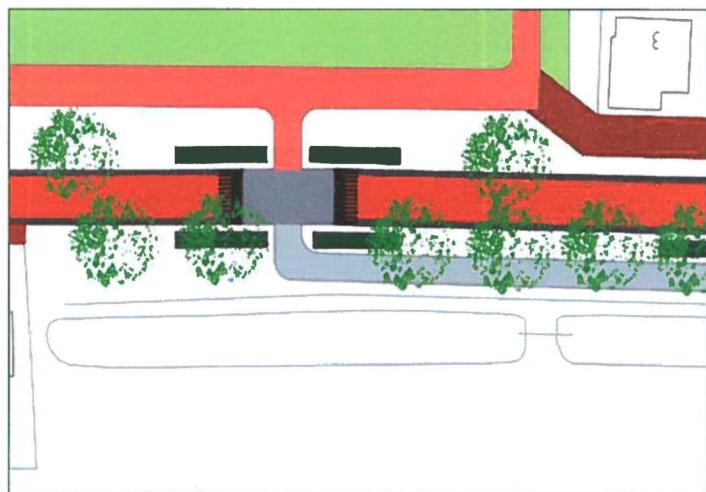
De N384 door Dongjum is en blijft een belangrijke regionale route voor auto- en fietsverkeer in en vanuit de richting van Franeker en de A31. Veel schoolgaande jeugd uit de dorpen Tzummarum en Oosterbierum fietst dagelijks door Dongjum. Aanbevolen wordt om het fietsverkeer gescheiden te houden van het autoverkeer. Voor het noordelijk deel van de komtraverse wordt aanbevolen om fietsverkeer en voetgangers af te wikkelen op een brede klinkerstrook, omdat voor zowel een volwaardig fietspad als een volwaardig voetpad te weinig ruimte aanwezig is. Deze strook wordt daarbij ook incidenteel gebruikt voor autoverkeer en parkeren. Met een subtile aanduiding in de verharding wordt onderscheid tussen fietsers en voetgangers aan te geven.



Tzummarumerweg met gescheiden pad voor fietsers en voetgangers

Veilige fietsoversteekplaats Franekerweg

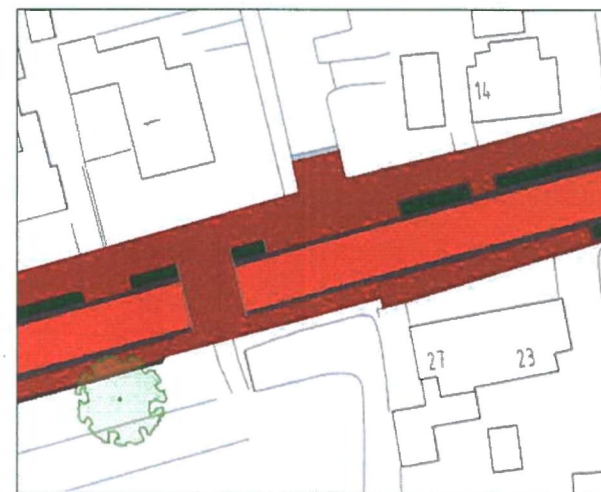
Veel schoolgaande jeugd uit de dorpen Tzummarum en Oosterbierum fietst dagelijks door Dongjum. Aanbevolen wordt de huidige fietsoversteekplaats op de Franekerweg te verschuiven in zuidelijke richting. Op deze wijze kan een veiligere oversteekvoorziening voor fietsers worden geboden. Met name het zicht van fietsers op aankomend autoverkeer uit noordelijke richting verbeterd hiermee aanzienlijk. Tevens vormt deze fietsoversteekplaats een onderbreking van het (nog) onbebouwde deel van de Franekerweg, waarmee de dorpse uitstraling kan worden versterkt. Aan de oostzijde van de Franekerweg zal deze fietsoversteek uitkomen op de in de toekomst te realiseren parallelweg voor de ontsluiting van het nieuwbouwplan voor woningen ten oosten van de Franekerweg. Voor fietsers en voetgangers van en naar de Hovensreed acht de werkgroep het wenselijk om wel een verbinding in stand te houden voor lopen en fietsen aan de westzijde van de Franekerweg tussen de nieuwe fietsoversteek en de Hovensreed. Om te voorkomen dat dit een doorgaande fietsroute wordt, kan een fietssluisje met hekwerkjes worden geplaatst.



fietsoversteekplaats Franekerweg

Aansluiting Noorderstraat als inritconstructie

De Noorderstraat is een relatief rustige woonstraat die aansluit op de Tzummarumerweg, maar vanaf de Tzummarumerweg erg slecht zichtbaar is. Aanbevolen wordt om de aansluiting van de Noorderstraat op de Tzummarumerweg vorm te geven als een inritconstructie, waarbij de brede klinkerstrook voor fietsers en voetgangers op hetzelfde niveau doorloopt. Hiermee kan het beoogde te wijzigen wegprofiel van de Tzummarumerweg worden doorgetrokken. Deze oplossing biedt voor fietsers en voetgangers langs de Tzummarumerweg tevens een duidelijkere en veiligere voorrangssituatie en meer comfort.



aansluiting Noorderstraat & oversteek voor voetgangers

VAN AANBEVELINGEN NAAR UITVOERING

De in voorliggend boekwerk beschreven aanbevelingen betreffen een eindbeeld, waarvan de werkgroep de realisatie noodzakelijk acht om de leefbaarheid en de verkeersveiligheid op en rondom de komtraverse N384 door Dongjum te verbeteren. De aanbevelingen zijn op 23 januari 2020 gepresenteerd aan dorpsbewoners. Over het algemeen waren de reacties op de aanbevelingen positief. Wel is door mede-dorpsbewoners een aantal aandachtspunten meegegeven aan de werkgroep. De werkgroep acht het noodzakelijk deze aandachtspunten te betrekken bij de verdere uitwerking van de plannen.

- ✓ verzoek om langs de provinciale weg richting Franeker buiten de bebouwde kom beplanting aan te brengen tussen het fietspad en de weg, zodat het wegbeeld wordt versmald en autoverkeer langzamer zal rijden;
- ✓ verzoek van aanwonenden om goed rekening te houden met erfgronden en de bereikbaarheid van de woningen bij het plaatsen van heggen en verlichting;
- ✓ verzoek om de aansluiting Noorderstraat-Tzumarrumerweg mogelijk toch ook als gelijkwaardige kruising vorm te geven;
- ✓ verzoek om witte belijning aan de kanten van de rijbaan toe te passen.

Met de beschikbare provinciale financiële middelen voor beheer en onderhoud en de gemeentelijke financiële middelen voor de aanpak van de riolering en aanvullende verkeersmaatregelen kunnen naar verwachting niet alle aanbevelingen van de werkgroep worden gerealiseerd. Tevens valt een deel van de aanbevolen maatregelen samen met de woningbouwlocatie aan de Franekerweg, waarvan het tempo van de ontwikkeling onzeker is.

De werkgroep verzoekt de gemeente Waadhoeke en de provincie Fryslân daarom tot uitstel van de in 2020 geplande onderhoudswerkzaamheden om in 2020 gezamenlijk naar financiële middelen te zoeken om zoveel mogelijk van de aanbevelingen te realiseren. Hierbij dient te worden opgemerkt dat de realisatie van de fietsoversteek op de Franekerweg en, aansluitend daarop, de realisatie van de parallelweg ten oosten van de Franekerweg in principe pas plaats kan vinden tijdens het woonrijp maken van het nieuwbouwplan voor woningen ten oosten van de Franekerweg. Daarop vooruitlopend kan mogelijk wel een tijdelijk oplossing in de vorm van een platenbaan voor fietsers aan de oostzijde van de Franekerweg worden gerealiseerd, zodat de gewenste verplaatsing van de fietsoversteek wel al eerder kan worden uitgevoerd.

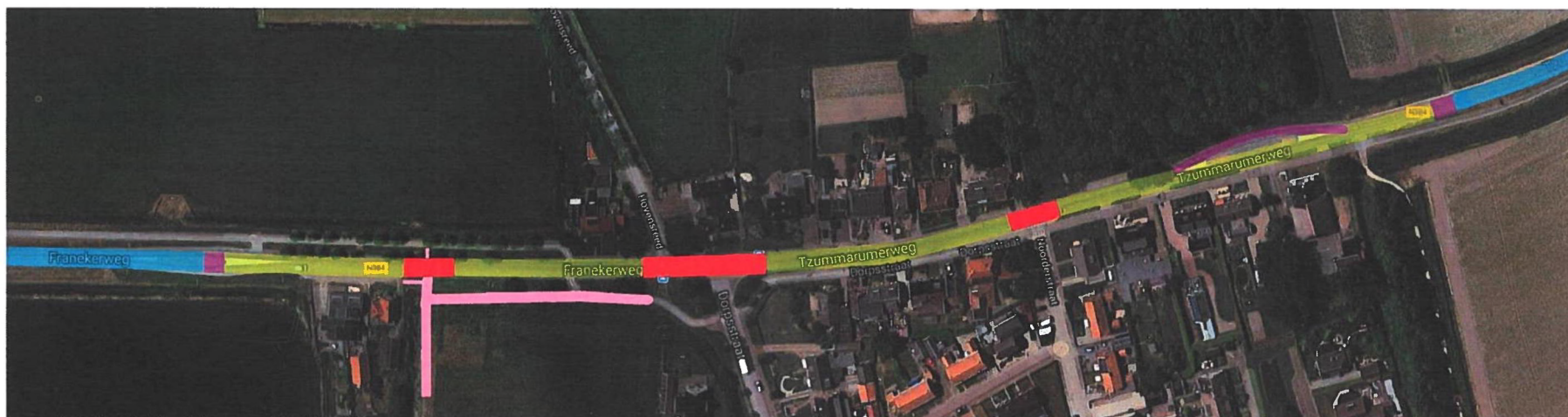
Mocht in 2020 blijken dat (nog) niet voldoende financiële middelen gevonden kunnen worden voor de realisatie van het geschetste eindbeeld, dan verzoekt de werkgroep om de uitvoering van de (noodzakelijke) onderhoudswerkzaamheden plaats te laten vinden, gecombineerd met de realisatie van een deel van de geschetste aanbevelingen, te weten:

- ✓ de aanpak van de riolering aan de Tzummarumerweg
- ✓ de realisatie van duidelijk komgrenzen zoals aangegeven in het schetsontwerp
- ✓ de aanpak van de rijbaan N384 met herstel asfalt en realisatie molgoten

Het dorp Dongjum zal zich hierna blijvend inzetten voor de uiteindelijke realisatie van het in dit boekwerk geschetste eindbeeld om zo de verkeersveiligheid en leefbaarheid op en rondom de komtraverse van Dongjum te verbeteren.

Specifieke aandachtspunten die de werkgroep voor de nadere uitwerking van de in deze notitie aangegeven maatregelen wil meegeven aan de provincie Fryslân en de gemeente Waadhoeke zijn de volgende:

- ✓ de komgrenzen dienen een maximaal snelheidsremmend effect te krijgen door de toepassing van verticale elementen, hoge banden aan weerszijden van de rijbanen en de toepassing van minimale bochtstralen.
- ✓ de hoogte van de weg; de werkgroep verwijst naar eerdere afspraken met de provincie Fryslân dat de provinciale weg bij (onderhouds)werkzaamheden aan het asfalt niet hoger komt te liggen in verband met de afwatering van hemelwater;
- ✓ de veiligheid van fietsers vanuit en richting de Hovensreed blijft een belangrijk aandachtspunt; afhankelijk van de fasering van de te treffen maatregelen dienen maatregelen te worden getroffen om de veiligheid voor fietsers tussen de Hovensreed en het fietspad richting Franeker te waarborgen. Bij de verplaatsing van de fietsoversteek op de Franekerweg acht de werkgroep het wenselijk om voor fietsers en voetgangers van en naar de Hovensreed wel een verbinding in stand te houden voor lopen en fietsen aan de westzijde van de Franekerweg tussen de nieuwe fietsoversteek en de Hovensreed. Om te voorkomen dat dit een doorgaande fietsroute wordt, kan een fietssluisje met hekwerkjes worden geplaatst.



30 km/u

60 km/u

Gelijkwaardige kruising

Verkeersremmende maatregelen

Ontsluiting nieuwbouw

ideeën & suggesties verkeerscommissie komtraverse Dongjum bij aanvang planvorming

BIJLAGE: OVERWEGINGEN BIJ BEPALEN VOORKEURSOPLLOSSINGEN

Tijdens de diverse bijeenkomsten zijn door de werkgroepleden tal van ideeën en suggesties besproken (zie hiervoor ook de verslagen in de volgende bijlage). Belangrijk startpunt hierbij waren eerste ideeën en suggesties die er al waren voor de komtraverse van de verkeerscommissie (zie ook hiernaast). Hieronder zijn de belangrijkste ideeën en suggesties weergegeven die in de werkgroep zijn besproken en afgewogen.

In de onderstaande tabel is aangegeven welke overwegingen een rol hebben gespeeld bij het bepalen van de voorkeursoplossing zoals opgenomen in het schetsontwerp. De oplossingen die zijn opgenomen in het schetsontwerp zijn vetgedrukt. In de tabel is onder de kopjes voor- en nadelen tevens vetgedrukt aangegeven welke overwegingen doorslaggevend zijn geweest, om de oplossingen op te nemen in het schetsontwerp.

Ideeën & suggesties oplossingen	Voordelen	Nadelen
Verkeersdrempels	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Benadrukken dorpse karakter komtraverse ✓ Verlaagt rijsnelheden ✓ Zorgen voor draagvlak voor verkeershandhaving 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Kans op trillings-overlast en geluidsoverlast door remmend en optrekkend verkeer
Suggestie rondweg Dongjum	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Voorkomt doorgaand autoverkeer door Dongjum op relatie Franeker - Tzummarum 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Aantasting open landschap ✓ Valt buiten de scope van onderhoudswerkzaamheden N384
Klinkerbestrating	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Benadruk dorpse karakter komtraverse ✓ Verlaagt rijsnelheden 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Kans op trillings-overlast en geluidsoverlast
Rood of bruin asfalt	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Benadrukt dorpse karakter komtraverse 	
Benadrukken komgrenzen met poorten, beplanting en markering	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Benadrukken dorpse karakter komtraverse ✓ Verlaagt rijsnelheden 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Kans op verkeersoverlast door remmend en optrekkend verkeer
Stil asfalt	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Beperking geluidsoverlast autoverkeer 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Leidt op zichzelf niet tot lagere rijsnelheden en kan zelfs evt. leiden tot verhoging van rijsnelheden autoverkeer ✓ Minder geschikt voor combinatie met rood of bruin asfalt
Oversteekpunt fietsers combineren met attentiepunt/afremmende voorziening	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Lagere rijsnelheden door onderbreking rechtstand zuidelijke deel komtraverse (Franekerweg) ✓ Beter zicht van verkeer op overstakende fietsers en vice versa 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Goed overzicht zorgt mogelijk voor overmoed van overstekende fietsers
Creëren dorpsplein op kruispunt	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Benadrukt dorpse karakter komtraverse 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mogelijk minder goede oriëntatie weggebruikers
Gelijkwaardige kruising Dorpsstraat-Franekerweg	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Werkt attentieverhogend en snelheidremmend ✓ Relatief veel gemotoriseerd verkeer op relatie komtraverse - Dorpsstraat 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Sluit niet aan bij huidige beleving van de weg als doorgaande gebiedsontsluitingsweg

Ideeën & suggesties oplossingen	Voordelen	Nadelen
Gelijkwaardige kruising Noorderstraat-Tzummarumerweg	✓ Werkt attentieverhogend en in beperkte mate snelheidremmend	✓ Slecht zicht op verkeer vanuit Dorpsstraat ✓ Sluit niet aan bij huidige beleving van de weg als doorgaande gebiedsontsluitingsweg ✓ Discomfort en onveilige situatie voor fietsers en voetgangers langs Tzummarumerweg
Goot aan weersijden van de weg	✓ Visuele vernauwing rijbaan draagt bij aan lagere rij snelheden	✓ Bij uitvoering in klinkers kans op geluidsoverlast
Toepassing markering bij visuele drempels	✓ Werkt attentieverhogend en in beperkte mate snelheidremmend	✓ Kans op geluidsoverlast voor omwonenden
Wijziging snelheidsregime naar 30km/uur	✓ Lagere rij snelheden, mits gecombineerd met aanvullende en ingrijpende snelheidsremmende maatregelen	✓ Sluit niet aan bij huidige snelheidsregime en functie van de weg als regionale gebiedsontsluitingsweg
Toepassing markering bij visuele drempels	✓ Werkt attentieverhogend en in beperkte mate snelheidremmend	✓ Kans op geluidsoverlast voor omwonenden
Hagen langs de rijbaan	✓ Visuele vernauwing rijbaan en afwisseling van wegbeeld dragen bij aan lagere rij snelheden ✓ Benadrukt dorpse karakter komtraverse	✓ Bij toepassing over te lange afstanden kans op snelheidsverhogend effect
Trottoir & fietspad samenvoegen	✓ Effectiever gebruik kantstrook met voldoende breedte voor fietsers ✓ Eenduidiger en fraaier beeld noordelijke deel komtraverse	✓ Mogelijke conflicten tussen voetgangers en fietsers en parkerende auto's

BIJLAGE: VERSLAGEN OVERLEGGEN WERKGROEP

Verslag startoverleg werkgroep komtraverse Dongjum

VERSLAG

Overleg
Startoverleg werkgroep komtraverse DongjumDatum
6 juni 2019

Aanwzig

Cees de Groot
Metty Twerda
Rients Kootstra
Joyce ter Weeme
Afke Albada
Tim Schinkel
Dirk de Boer
Johannes Joostema
Ger de Boer
Andre Busse
Jacob Vriese
Jakob de Vries (verslag)
Sjoerd Nota

Dorpsbelang Dongjum
Dorpsbelang Dongjum
Dorpsbelang Dongjum
Dorpsbelang Dongjum
verkeerscommissie Dongjum N384
verkeerscommissie Dongjum N384
verkeerscommissie Dongjum N384
LTO, afdeling Noordwest Friesland
provincie Fryslân
Veilig Verkeer Nederland
gemeente Waadhoeke
verkeerskundig ontwerper
verkeerskundig adviseur

Afwezig (MK)

Wilma Siensstra
Jan Hiddinga
Jan Haltsma

gemeente Waadhoeke
provincie Fryslân
politie

Bijlage bij dit verslag

presentatie startoverleg werkgroep komtraverse Dongjum – 6 juni 2019

1. Opening & voorstelronde

Cees de Groot heet iedereen namens dorpsbelang Dongjum welkom. Jacob Vriese van de gemeente Waadhoeke geeft vervolgens een korte toelichting op de voorgeschiedenis en de aanleiding voor het planproces. Vervolgens geeft Jacob het woord aan Sjoerd Nota. Sjoerd zal samen met Jakob de Vries van Bureau Schmidt de werkgroep inhoudelijk en procesmatig gaan begeleiden in de komende periode. Vervolgens stelt iedereen zich kort voor.

2. Doel van het project, planning & werkwijze

Sjoerd Nota geeft een toelichting op de agenda van vanavond, het doel van het planproces en de werkwijze (zie ook de bij dit verslag gevoegde bijlage van de presentatie). Dirk de Boer vraagt zich af waarom de schouw helemaal aan het einde is gepland. Sjoerd geeft aan dat dit is gedaan, omdat ervaring leert dat deelnemers na een schouw vaak direct naar huis toe gaan.

3. Knelpunten & kansen

Sjoerd Nota heeft op basis van de stappen die in het verleden al zijn gezet een inventarisatie en analyse gemaakt van de knelpunten op en rondom de komtraverse. Tevens is er een analyse gemaakt van reeds uitgevoerd onderzoek (verkeersstellingen) en beleid. Sjoerd geeft een aantal voorbeelden weer van komtraverse in de provincie en vraagt alle leden van de werkgroep om passende voorbeelden toe te zenden.

De volgende opmerkingen en aanvullingen worden gemaakt:

- er zal een aanvullend verkeersonderzoek plaatsvinden (verkeersstellingen en snelheidsmetingen) op twee locaties op de komtraverse;
 - Op de Franekerweg tussen de fietsoversteek en de komgrens
 - Op de Tzummarumerweg tussen de komgrens en de Noorderstraat
- Ger de Boer geeft aan dat de weg tussen Dongjum en Tzummarum mogelijk wordt verbreed.
- Dirk de Boer vermeldt dat het project ook draait om het verbeteren van de leefbaarheid rondom de komtraverse.
- Jacob Vriese geeft aan dat met de uitkomsten van het aanvullende verkeersonderzoek ook een geluidsonderzoek kan plaatsvinden. Hij heeft hierover contact opgenomen met de Fumo, die een dergelijk onderzoek kan verrichten.
- Johannes Joostema van LTO zegt dat hij goede ervaringen heeft met versmallingen, waarbij verkeer bij tegenliggers op elkaar moet wachten. Hij adviseert om geen drempels toe te passen vanwege de trillings- en geluidsoverlast voor omwonenden. Versmallingen dienen met oog op de toegestane breedte voor landbouwverkeer wel minimaal 4,0 meter te zijn.
- Ger de Boer vermeldt dat versmallingen ook kunnen leiden tot overlast van remmend en optrekkend verkeer.
- Cees de Groot vraagt zich af of inrichtingen van andere dorpen (voorbeeld Dearsum) ook geprojecteerd kan worden op Dongjum. Sjoerd Nota geeft aan dat een dergelijke projectie mogelijk tijdens de volgende bijeenkomst getoond kan worden.
- Jacob Vriese geeft aan dat de ligging van de kabels en leidingen bij de weg de nieuwe inrichting kan beperken, en dat het daardoor mogelijk is dat niet alle ideeën op technisch gebied mogelijk zijn.

pagina 1 van 2

Verslag startoverleg werkgroep komtraverse Dongjum

4. Aanvullen knelpunten & kansen

Alle deelnemers wordt gevraagd om de knelpunten en kansen die voortkomen uit de analyse aan te vullen. Hier komen de volgende aanvullingen uit naar voren:

kansen & ideeën

De dorpskern als plein met een bankje en veel groen
Geen drempels
Goed vlak rood asfalt
Groot plein ter hoogte van Hovensreed/afslag Boer sterke komgrenzen
Is er ook een logo/dorpswapen die gebruikt kan worden?
Gebruik ook de buitenkant, bijvoorbeeld 'aanloop met kansen'
Trottoir en fietspad samenvoegen
Fijn dorpskarakter dat mogelijkheden geeft
Oversteekpunt fietsers combineren met
attentiepunt/afremmende voorziening
Combineren van uitwisselpunt
Creëren dorpsplein op kruispunt
Pleinje waarbij bankje betrokken wordt
Bomenrij door dorp heen
Goot aan weerszijden van de weg
gelijkwaardige kruisingen

knelpunten & aandachtspunten

Bij de kom rekening houden met de afslag naar de dorpsstraat
Ontzettend veel vrachtauto's met grote snelheid
Voetgangersoversteekplaats Dorpsstraat-Hovensreed
Toegankelijkheid bushalte voldoet nu niet

5. Afspraken en doorkijk naar volgende bijeenkomst

In de volgende bijeenkomst op donderdag 4 juli zullen oplossingsrichtingen worden gepresenteerd en besproken. Daarbij vormen de knelpunten en de ideeën die vandaag aan de orde zijn gekomen, samen met de nagezonden voorbeelden van andere komtraverse een belangrijke basis.

6. Rondvraag & sluiting vergadering

Tijdens de rondvraag worden de volgende zaken aan de orde gesteld:

- LTO vraagt aandacht voor het behoud van een goede bereikbaarheid van het gebied, zodat het gebied aantrekkelijk blijft voor ondernemers en zo de werkgelegenheid en de leefbaarheid van het gebied op peil kan worden gehouden.
- VVN vraagt om aandacht voor goede fietsvoorzieningen, omdat het gebruik van de fiets toe neemt en het gebied zo aantrekkelijk is voor toerisme en recreatie.
- Dirk de Boer geeft aan dat werkgevers werknemers moeten wijzen op hun verantwoordelijkheid om niet te hard door het dorp te rijden. Sjoerd geeft naar aanleiding hiervan aan dat VVN mogelijk een rol kan spelen om door middel van bewustwordingsacties verkeersdeelnemers bewuster te maken van hun eigen rijgedrag.

7. Schouw op locatie

Na de vergadering bezoekt een deel van de deelnemers nog de komtraverse. Daarbij wordt geconstateerd dat de problematiek van de N384 door Dongjum deels ligt bij het ontbreken van een duidelijke toegang tot het dorp. Ook geeft Dirk de Boer aan dat het vanwege het zicht op de rijbaan en de wateroverlast niet wenselijk is dat de weg hoger komt te liggen. Daarnaast wordt aangegeven dat de fietsoversteek vanuit Franeker onoverzichtelijk is en de bushaltes slecht toegankelijk zijn en niet voldoen aan de hedendaagse eisen met betrekking tot toegankelijkheid.

Volgend werkgroep-overleg: donderdag 4 juli om 19:30 uur in het dorpshuis te Dongjum

pagina 2 van 2

VERSLAG

Overleg
2^e bijeenkomst werkgroep komtraverse Dongjum

Datum
donderdag 4 juli 2019

Aanwezig

Cees de Groot
Metty Twerda
Afke Albada
Tim Schinkel
Dirk de Boer
Jan Hiddinga
Marjan Terpstra
Andre Busse
Jacob Vriese
Wilma Stienstra
Jakob de Vries (verslag)
Sjoerd Nota

Dorpsbelang Dongjum
Dorpsbelang Dongjum
verkeerscommissie Dongjum N384
verkeerscommissie Dongjum N384
verkeerscommissie Dongjum N384
provincie Fryslân
provincie Fryslân
Veilig Verkeer Nederland
gemeente Waadhoeke
gemeente Waadhoeke
verkeerskundig ontwerper
verkeerskundig adviseur

Afwezig

Rients Kootstra
Ger de Boer
Jan Haltsma
Johannes Joostema

Dorpsbelang Dongjum
provincie Fryslân
politie
LTO, afdeling Noordwest Friesland

Bijlagen bij dit verslag

presentatie 2^e bijeenkomst werkgroep komtraverse Dongjum - 4 juli 2019
rapportage uitkomsten verkeerstellingen en -metingen Franekerweg
rapportage uitkomsten verkeerstellingen en -metingen Tzummarumerweg

1. Opening, mededelingen, vaststellen agenda & voorstelronde

Sjoerd Nota opent de bijeenkomst. Vanavond schuiven vanuit de provincie Jan Hiddinga (Projectleider Infrastructuur en mobiliteit) en Marjan Terpstra (omgevingsmanager) aan. Verder is er een aantal afmeldingen voor vanavond.

2. Verslag startoverleg werkgroep komtraverse Dongjum

Naar aanleiding van het verslag van de startbijeenkomst op 6 juni jongstleden zijn er de volgende opmerkingen en aanvullingen:

- Dirk de Boer geeft aan dat de mogelijkheid voor een eventuele derde verkeersmeting ontbreekt in de verslaglegging;
- Dirk de Boer benadrukt de eerdere afspraken over de hoogteligging van de provinciale weg en verwijst daarvoor naar het gespreksverslag van het startoverleg tussen de commissie N384, de gemeente Waadhoeke en de provincie Fryslân d.d. 2 september 2018.
- ten slotte vermeldt Dirk de Boer dat de tijdens de schouw geconstateerde schade (gat in de weg) ontbreekt in de verslaglegging.

3. Doel van het project, planning & werkwijze

Sjoerd Nota geeft een korte toelichting op het doel van de avond, het doel van het planproces en de werkwijze (zie ook de bij dit verslag gevoegde bijlage van de presentatie). Ook wordt nog even stil gestaan bij de vorige keer aan de orde gekomen knelpunten, oorzaken en de opgave. Naar aanleiding hiervan wordt door de heer Tim Schinkel aangegeven dat het gevaarlijk (oversteek)gedrag van fietsers rondom de kruising Hovensreed niet wordt benoemd bij de knelpunten.

De heer Jacob Vriese geeft aan dat de planning van de ontwikkeling van het nieuwbouwplan niet gelijk oploopt met de planning voor de werkzaamheden aan de komtraverse. Dit betekent dat de ontsluiting van het bouwplan via een eventuele parallelstructuur pas later gerealiseerd kan worden. Hiermee moeten we dus rekening houden bij het opstellen van het plan.

De heer Jacob Vriese geeft tevens aan dat bij de werkzaamheden ook de aanpak van de hemelwaterafvoer en riolering wordt meegenomen. Het gaat hier om de riolering aan de westzijde van de Tzummarumerweg die is gelegen op particuliere gronden. Hiervoor worden de bewoners en/of perceelsgrenzen door de gemeente Waadhoeke apart benaderd.

4. Resultaten verkeerstellingen

Sjoerd Nota geeft een toelichting op de verkeerstellingen en -metingen die in de periode van zaterdag 15 juni 2019 t/m zondag 30 juni 2019 op de Tzummarumerweg en de Franekerweg. Op beide locaties ligt de gemiddelde snelheid op circa 50-52 km/uur en de V85-waarde op circa 59-60 km/uur. De V85-waarde is de snelheid die door 85% van de weggebruikers niet wordt overschreden en is een algemeen gehanteerde waarde om te beoordelen in welke mate de inrichting van een weg aansluit bij het ingestelde snelheidsregime. De snelheid van het verkeer "het dorp uit" ligt ter hoogte van de beide meetlocaties gemiddeld iets hoger dan het verkeer "het dorp in". Dit komt overeen met de eerder aangegeven beleving van bewoners aan de komtraverse. De volledige resultaten van het verkeersonderzoek worden als bijlagen bij het verslag gevoegd.

Uit de tellingen blijkt dat op de Franekerweg op een gemiddelde werkdag circa 4.400 motorvoertuigen rijden. Op de Franekerweg is dit aantal circa 6.000 motorvoertuigen.

Jan Hiddinga geeft aan dat het snelheidsbeeld in Dongjum redelijk overeen komt met andere provinciale komtraversen. Desalniettemin wordt door diverse werkgroepleden aangegeven dat we moeten proberen om de snelheid van het verkeer door Dongjum te beperken. André Busse van VVN geeft aan dat een V85-waarde van 59 en 60 km/u te hoge snelheden zijn, waar we niet te licht over moeten denken.

5. Toelichting op oplossingsrichtingen

Sjoerd Nota geeft een toelichting op drie verschillende oplossingsrichtingen die zijn opgesteld naar aanleiding van de vorige bijeenkomst. De oplossingsrichtingen zijn tevens voorzien van een dwarsprofiel, een visualisatie en referentiebeelden.

De heer Cees de Groot geeft aan, dat het voorbeeld van Dearsom hem aanspreekt omdat hier ook een verkeerslicht is geplaatst om het oversteken te vergemakkelijken. De heer Jan Hiddinga plaatst hierbij de kanttekening dat er veel klachten zijn over deze maatregel en de provincie zelf ook zeer terughoudend is om een dergelijke maatregel op een andere locatie opnieuw toe te passen, omdat men sterk het gevoel heeft dat deze maatregel uiteindelijk niet bijdraagt aan de verkeersveiligheid voor overstekende voetgangers.

De heer Jacob Vriese zegt sterk te twijfelen of het verstandig is om de Noorderstraat als gelijkwaardige aansluiting vorm te geven en de fietsers op de rijbaan te laten fietsen. Ter illustratie geeft hij aan dat in Tzummarum juist jarenlang door plaatselijk belang is gestreden voor de realisatie van een fietspad langs de N384. Tevens vermeldt Jacob dat nieuwe erfanaansluitingen op de relatief drukke Franekerweg ook verhoogde verkeersveiligheidsrisico's opleveren en daarom de voorkeur uit zou gaan naar een parallelle ontsluiting.

De heer Jan Hiddinga geeft aan dat ervaring leert dat het plaatsen van een symmetrische middengeleider bij de komrgrens beter werkt dan een a-symmetrische. Ook geeft hij aan dat de verlichting zoals deze nu is getekend op de dwarsprofielen als 'tunnel' kunnen worden ervaren en de snelheid hiermee juist omhoog gaat.

6. Bespreking van de oplossingsrichtingen in drie rondes & plenaire terugkoppeling

In drie rondes worden de drie verschillende oplossingsrichtingen in kleine groepjes met wisselende samenstellingen besproken en voorzien van opmerkingen (zie ook beeldverslag opgenomen onderaan dit verslag). Per oplossingsrichting wordt door de gespreksleiders vervolgens een korte terugkoppeling gegeven.

Model 1	Positieve punten <ul style="list-style-type: none"> • fysieke drempels bij komrgrens • duidelijke komrgrens • goede locatie aansluiting fietspad Franekerweg • gelijkwaardige kruisingen remmen verkeer af 	Opmerkingen & aandachtspunten <ul style="list-style-type: none"> • inpassing bushaltes (en noodzaak daarvan?) • kans op inschijnen koplampen + lijf goed naar rijlijnen bij as-versprings kruising dorpestraat • veel verkeer Franekerweg voor directe aansluiting nieuwe woningen op rijbaan • zebrapad nodig • voorkeur voor visuele drempels • opstelplaats vuilnisbakken langs Tzummarumerweg • gelijkwaardige kruising Noorderstraat is slecht zichtbaar en hiermee gevaarlijk • vernauwing levert mogelijk frustratie op • symmetrische vernauwing heeft de voorkeur • voetpad westzijde Franekerweg doortrekken tot komrgrens • 30km-per uur is een flinke hindernis voor het verkeer • kans op trillingsoverlast bij fysieke drempels • bosje Staatsbosbeheer meer betrekken bij ontwerp • komrgrens Tzummarumerweg verder naar buiten trekken en voorzien van fysieke drempel • zigzagmarkering of Oostenrijkse strepen voor de komrgrens aanbrengen
Model 2	Positieve punten <ul style="list-style-type: none"> • fietsoversteek Franekerweg 	Opmerkingen & aandachtspunten <ul style="list-style-type: none"> • Oostenrijkse strepen (psycho bremsen) voor de komrgrens aanbrengen • Lange rechtstand tussen komrgrens en centrale kruising met Dorpestraat • Accent maken rondom aansluiting Noorderstraat • Nieuw fietspad handhaven voor fietsverkeer Hovensreed • Onderling conflict tussen fietsers en voetgangers • Mogelijke aansluiting van fietspad voor nieuwbouwwijk? • Risico: termijn realisatie parallelweg • Let op eigendomsituatie rondom kruising Dorpestraat en bestaande woningen oostzijde Franekerweg • inpassing bushaltes (en noodzaak daarvan?) • opnamen verkavelingsplan nieuwbouw (bestemmingsplan) • visuele drempels, geen verhoogde drempels vanwege kans op trillingen • voorkeur voor 30km/uur • voetgangersoversteekplaats nabij Hovensreed • komrgrens Tzummarumerweg verder naar buiten trekken en voorzien van fysieke drempel • brede mogelpoot met kolken in de band • bij gelijkwaardige kruising moet iedereen op elkaar wachten als het verkeer van alle kanten komt

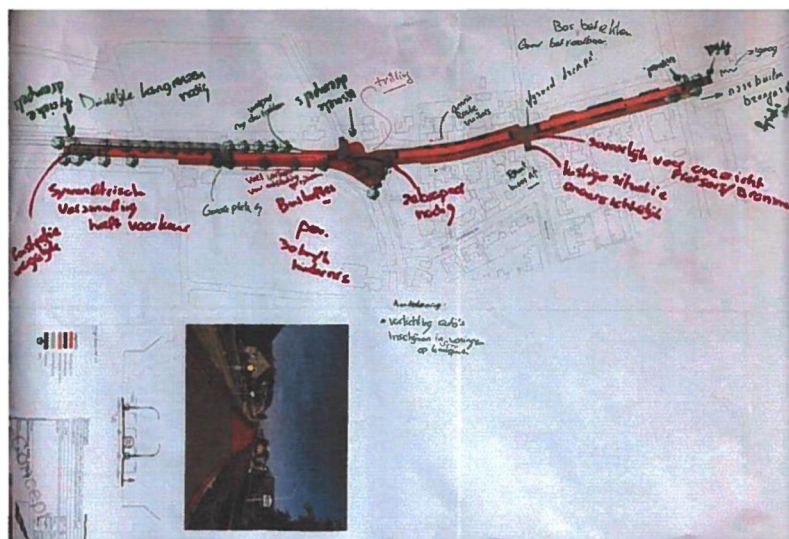
Model 3	<p>Positieve punten</p> <ul style="list-style-type: none"> • locatie + vormgeving fietsoversteek Franekerweg • combinatie van fietsers en voetgangers (wel met visuele scheiding) 	<p>Onderwerpen & aandachtspunten</p> <ul style="list-style-type: none"> • verkrijgen echter stop plaatsen, want anders te geleidend • lage lichtmasten (circa 6 meter) • in deze variant geen 50, maar 30 km/h • liet op eigendomsgebied bij bestaande woningen oostzijde Franekerweg • eventueel bomen langs oostzijde Tzummarumerweg • te weinig afwisseling deel Tzummarumerweg • (toegang) hooft Staatsbosbeheer meer betrekken bij ontwerp • inpassing bushaltes (in noodzaak daarvan?) • te lange haag langs de Franekerweg • te sterk rechtstond van de komtreverre • niet verwijderen fietspad langs westzijde Franekerweg of omvormen tot voetpad • komgrens Tzummarumerweg verder naar buiten trekken • brugkleuring als accent bij komgrens Tzummarumerweg
----------------	--	---

7. **Afspraken & plannen volgende werkgroep- & inloopbijeenkomst**
In de volgende bijeenkomst op donderdag 12 september 2019 zal op basis van de uitkomsten van vandaag een concept-voorkeursvariant worden opgesteld. Deze zal dan worden besproken en aangescherpt. Tijdens een inloopbijeenkomst op donderdag 3 oktober wordt het schetsontwerp van de voorkeursvariant toegelicht en besproken met mede-dorpsbewoners en belangstellenden.
8. **Rondvraag & sluiting vergadering**
Niemand van de aanwezigen maakt gebruik van de rondvraag. Sjoerd Nota bedankt alle deelnemers voor hun inbreng en sluit de vergadering.

volgende bijeenkomst werkgroep: donderdag 12 september - 19:30 uur

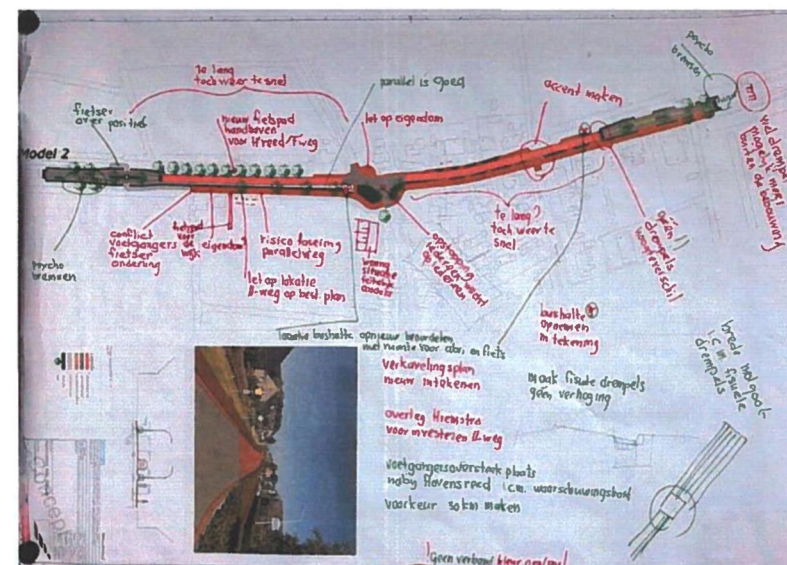
inloopbijeenkomst (onder voorbehoud): donderdag 3 oktober - 17:00-19:00 uur

Beeldverslag opbrengsten bespreking van de oplossingsrichtingen tijdens 2e bijeenkomst werkgroep komtraverse Dongjum d.d. donderdag 4 juli 2019

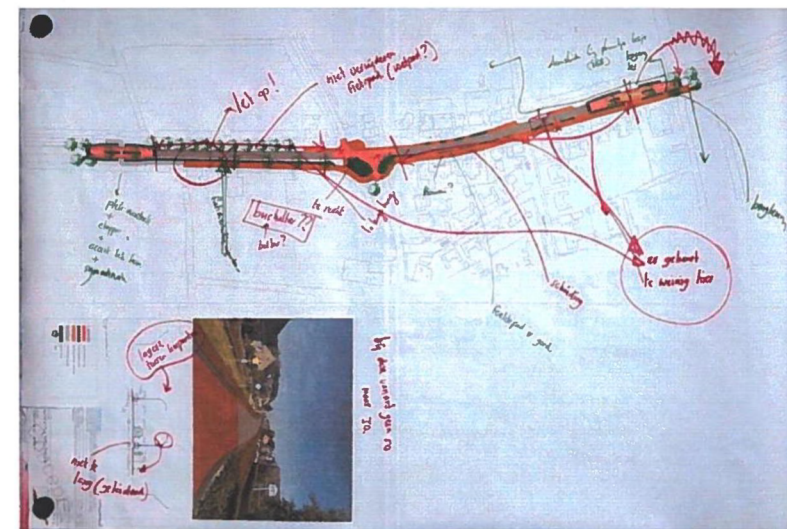


Model 1

pagina 3 van 4



Model 2



Model 3

pagina 4 van 4

VERSLAG

Overleg

3^e bijeenkomst werkgroep komtraverse Dongjum

Datum

donderdag 12 september 2019

Aanwezig

Cees de Groot
Metty Twerda
Joyce ter Weeme
Afke Albada
Tim Schinkel
Dirk de Boer
Jan Haltsma
Andre Busse
Jan Hiddinga
Ger de Boer
Jacob Vriese
Wilma Stienstra
Jakob de Vries (verslag)
Sjoerd Nota

Dorpsbelang Dongjum
Dorpsbelang Dongjum
Dorpsbelang Dongjum
verkeerscommissie Dongjum N384
verkeerscommissie Dongjum N384
verkeerscommissie Dongjum N384
politie
Veilig Verkeer Nederland
provincie Fryslân
provincie Fryslân
gemeente Waadhoeke
gemeente Waadhoeke
verkeerskundig ontwerper
verkeerskundig adviseur

Afwezig

Rients Kootstra
Johannes Joostema

Dorpsbelang Dongjum
LTO, afdeling Noordwest Friesland

Bijlagen bij dit verslag

Sheets presentatie 3^e bijeenkomst werkgroep komtraverse Dongjum
Ingekomen brief van werkgroep-lid mevrouw Afke Albada

1. Opening, mededelingen, vaststellen agenda & voorstelronde

Sjoerd Nota opent de bijeenkomst. Omdat Jan Haltsma voor de eerste keer aansluit in de werkgroep volgt een korte voorstelronde. Er is een ingekomen brief aan de werkgroep van werkgroep-lid mevrouw Afke Albada. Deze zal aan de orde komen bij punt 2.

2. Verslag startoverleg werkgroep komtraverse Dongjum

Naar aanleiding van het verslag van de startbijeenkomst op 4 juli jongstleden worden de volgende opmerkingen geplaatst en aanvullingen gedaan:

- Dirk de Boer geeft aan dat in het verslag wordt aangegeven dat sprake is van een gat in de weg. Volgens de heer De Boer betreft het echter een verlaging in het wegdek, waarschijnlijk veroorzaakt door een verzakking.
- Jacob Vriese vermeldt dat bij de uitkomsten van de verkeersmetingen in juni 2019 twee keer de Franekerweg wordt genoemd. Sjoerd Nota geeft aan dat dit inderdaad niet klopt. Op de Tzummarumerweg is sprake van circa 4.400 motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag. Op de Franekerweg is dit aantal circa 6.000 motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag.
- Dirk de Boer geeft aan hij vindt dat bij het treffen van verkeersmaatregelen, deze nadelen zouden moeten worden geëvalueerd. Jan Hiddinga geeft aan dat bij alle wegenprojectenprojecten van de provincie een evaluatie plaatsvindt. Hierbij kan het verkeersonderzoek wat in juni is uitgevoerd als 0-meting dienen. Daarnaast worden bij een dergelijke evaluatie vaak de omgeving en gebruikers betrokken door middel van interviews en/of enquêtes.
- Dirk de Boer brengt in dat hij naar aanleiding van de vorige bijeenkomst nog een nadere opmerking heeft gemaakt over de verkeersmetingen in juni 2019. Sjoerd Nota geeft aan zich dit niet te herinneren en zoekt dit nog na. *Naschrift: Dirk de Boer heeft naar aanleiding van het vorige verslag benadrukt dat de rijnsnelheden van het verkeer "het dorp uit" nabij de komgrenzen waarschijnlijk nog hoger liggen dan de verkeersmetingen nu hebben uitgewezen, omdat het hier gaat om optrekkend verkeer. Dirk de Boer geeft aan dat het van belang is om hier rekening mee te houden.*

Mevrouw Afke Albada heeft naar aanleiding van de vorige bijeenkomst een brief opgesteld. Zij geeft aan deze brief (zie bijlage bij dit verslag) graag voor te willen lezen aan de werkgroep.

Sjoerd Nota geeft aan verrast te zijn door deze brief en zich naar aanleiding van deze brief te willen bezinnen op zijn rol in de werkgroep. Sjoerd informeert bij de overige werkgroep-leden of zij de inhoud van de brief van mevrouw Afke Albada ondersteunen. Het merendeel van de werkgroep-leden deelt de inbreng van mevrouw Albada niet en geeft aan verrast te zijn door de brief. Naar aanleiding van het gesprek wat zich daarna tussen de leden van de werkgroep ontvouwt, blijft er voldoende vertrouwen om verder te gaan met het planproces.

Wel wordt geconstateerd dat het wenselijk is om meer tijd met elkaar te nemen, alvorens met een plan naar de andere dorpsbewoners te gaan. De brief van mevrouw Albada is een duidelijk signaal dat de werkwijze en de te maken afwegingen niet voor iedereen duidelijk zijn en tot verkeerde verwachtingen leiden. Sjoerd Nota geeft aan waarom is gewerkt met verschillende modellen om uiteindelijk tot een voorstel voor een eindbeeld te komen; er zijn daarbij met elkaar verschillende oplossingsrichtingen verkend en in samenhang met elkaar afgewogen.

Geconstateerd wordt dat er duidelijker dient te worden aangegeven hoe we in de werkgroep tot keuzes komen. De geplande intoopbijeenkomst op 2 oktober zal daarom worden uitgesteld.

3. Toelichting op concept-plan

Sjoerd Nota geeft een korte toelichting op het doel van het planproces en de werkwijze (zie ook de bij dit verslag gevoegde bijlage van de presentatie). Naar aanleiding van de uitkomsten van de vorige bijeenkomst is er een schets opgesteld met aanbevelingen. Sjoerd Nota geeft een toelichting op de verschillende oplossingen die zijn opgenomen in de schets. In het op te stellen boekwerk met de aanbevelingen worden de te maken keuzes ook verder toegelicht. Naar aanleiding van de toelichting worden de volgende opmerkingen gemaakt:

- Ger de Boer geeft aan dat de bushaltes in Dongjum weinig worden gebruikt en dat de bushaltes in de omgeving die frequent worden gebruikt reeds aangepast zijn.
- Tim Schinkel ziet graag dat het bestaande paadje langs de Franekerweg ook voor fietsers behouden blijven. Het bestaande betonnen fietspad kan dan tot de voorgestelde nieuwe fietsoversteek op de Franekerweg versmald worden, om zo aan te sluiten op het nieuwe fietspad. Volgens verschillende werkgroep-leden zorgt dit juist voor meer onveiligheid, omdat verwacht wordt dat veel (doorgaande) fietsers deze route als kortsluiting zullen gebruiken en dan schuin de centrale kruising moeten oversteken om weer op het fietspad aan de oostzijde van de Tzummarumerweg te komen.

Sjoerd Nota geeft aan dat het van belang is om te beseffen dat de getoonde schets met oplossingen een eindbeeld betreft, welke slechts deels gerealiseerd kan worden in 2020 omdat:

- de ontwikkeling van het gebied met nieuwbouwwoningen ten oosten van de Franekerweg dan naar verwachting nog niet gerealiseerd zal zijn;
- de kosten van de aanbevolen verkeersmaatregelen het door de gemeente Waadhoeke gereserveerde bedrag voor aanvullende maatregelen overstijgt, evenals de huidige scope en het budget voor onderhoud van de provincie Fryslân

Dit betekent dat het van belang is om met elkaar te bepalen welke van de geschetste oplossingen we op de korte termijn het meest van belang achten om de verkeersveiligheid en leefbaarheid op en rondom de komtraverse te verbeteren. Tijdens een rondgang langs de werkgroep-leden worden daarbij de volgende maatregelen genoemd:

- Verplaatsing van de fietsoversteek Franekerweg 4 keer genoemd
- Visuele versmalling van de rijbaan met molgoten 1 keer genoemd
- Andere kleurstelling van het asfalt 2 keer genoemd
- Centrale gelijkwaardige kruising 2 keer genoemd
- Duidelijke poorten als komgrens 4 keer genoemd
- Fluister-asfalt 1 keer genoemd

Hierbij worden de volgende opmerkingen gemaakt:

Jan Haltsma geeft aan dat hij de huidige oversteek-locatie voor fietsers aan de Franekerweg ook veilig acht, omdat fietsers gedwongen worden om, vanwege het slechte zicht op aankomend autoverkeer, goed uit te kijken.

Wilma Stienstra brengt in dat de markering van de schijndrempels kan leiden tot geluidsoverlast voor omwonenden.

De heer Jacob Vriese geeft aan dat wat hem betreft de poorten nog wel wat 'gemener' mogen worden vormgeven om de snelheid er acht uit te halen, bijvoorbeeld door rechte trottoirbanden toe te passen. Tevens geeft hij aan er ook te twijfelen of het verstandig is om de centrale kruising als gelijkwaardige kruising vorm te geven. Deze situatie kan overigens vrij eenvoudig worden gewijzigd met verkeersborden en wegmarkering, mocht uit de evaluatie blijken dat deze oplossing onvoldoende werkt.

Ten slotte vermeldt Jan Hiddinga dat er zorgvuldig moeten worden gekeken naar de voorgestelde as-verspining ter hoogte van de centrale kruising en het zicht op de Hovensreed en deelt hij de twijfels of de centrale kruising wel als gelijkwaardige kruising vormgegeven moet worden. Jan geeft ook aan dat geluidsreducerend asfalt niet uitgevoerd kan worden in een afwijkende kleurstelling (lees; anders dan zwart).

4. Vervolg

Om met elkaar te kunnen bepalen op welke maatregelen we als werkgroep willen inzetten, is het wenselijk om een extra werkgroep-vergadering te plannen. Sjoerd Nota geeft aan tevoren de werkgroep-leden te willen informeren over de keuzemogelijkheden en de consequenties daarvan.

Jan Hiddinga geeft ter overweging aan de werkgroep mee, dat daarbij ook een keuze kan zijn om als dorp in te zetten op het geschetste eindbeeld. Het risico bestaat namelijk dat bij het uitvoeren van een gedeelte van de geschetste maatregelen (quick-wins) op korte termijn (2020) de realisatie van het geschetste eindbeeld lastig kan worden. Dit omdat een grote urgentie voor de provinciebestuur mogelijk ontbreekt om verdere maatregelen te treffen op basis van de huidige verkeersonveiligheidsgegevens, verkeersintensiteiten en rijnsnelheden op de komtraverse.

Als alternatief kan daarom nu ingezet worden op de realisatie van het geschetste eindbeeld. Om dit eindbeeld te kunnen realiseren is de huidige scope en het budget ontoereikend. Keuze kan dan zijn om de provincie te verzoeken om een kort uitstel van de onderhoudsmaatregelen (en daarmee ook de realisatie van de quick-wins) en te verzoeken om de scope en het budget uit te breiden. Dit vraagt wel om een sterke lobby vanuit het dorp naar

het gemeentelijke en provinciale bestuur. Op voorhand is geen zekerheid te geven over de uitkomst hiervan. Hiermee laat overigens de uitvoering van de onderhoudswerkzaamheden ook langer op zich wachten.

5. **Afspraken + plannen volgende werkgroepbijeenkomst**
Er zal een volgende werkgroep-bijeenkomst worden gepland door Sjoerd Nota. Vooraf worden de werkgroep-leden geïnformeerd over de keuzemogelijkheden die we als werkgroep hebben.
6. **Rondvraag & sluiting vergadering**
Niemand van de aanwezigen maakt gebruik van de rondvraag. Sjoerd Nota bedankt alle deelnemers voor hun inbreng en sluit de vergadering.

Bijlage bij verslag: Ingekomen brief van werkgroep-lid mevrouw Afke Albada

Plannen N384

Volgens de drie situatieschetsen met 3 verschillende opties voor de herinrichting N384 zijn er verschillende mogelijkheden. Het feit dat er zoveel verschillende mogelijkheden worden voorgesteld werkt verwarring in de hand.

Voor de dorpsbewoners is er maar één ding belangrijk: leefbaarheid. Nu, een jaar nadat deze overleggen zijn gestart is er nog NIETS veranderd. Er is een potje vrijgemaakt met fondsen voor een verkeerskundig adviseur + ontwerper, maar Dongjum merkt hier nog niets van. Daarnaast lijkt het alsof al deze drie schetsen zoveel verwarring moeten scheppen dat men de indruk wekt gehoor te geven aan de dringende vraag van de bewoners van Dongjum. Het lijkt alsof niets minder waar is. Deze schetsen leiden ons af van de hoofdzaak: een 30-km zone in Dongjum. Door nu te laten debatteren over wel of geen goten in of langs de weg, gekleurde wegvlakken, straatverlichting en groen langs de straat, lijkt dit punt volledig in de vergetelheid weg te zakken. Het lijkt alsof het boodschappenlijstje van gemeente + provincie zorgvuldig is verpakt in tekeningen die de bewoners eisen verdoezelen. We praten over straatverlichting en oversteekplaatsen maar niet over het drukken van de snelheid en het ontmoedigen van het gebruik van deze weg.

Wat eigenlijk als een paal boven water staat is dat het verkeer om Dongjum heen moet worden geleid. Om een langdurig en vooral kostbaar proces van ontelgingen van de grond die hiervoor nodig zou zijn, te trachten te vermijden is iedereen er op gespitst om deze plannen zo goed en mooi mogelijk te presenteren.

Voor Gemeente en Provincie is het gemakkelijk om te proberen om om deze waarheid heen te werken, immers zij worden gesteund door een groep van ambtenaren terwijl de bewoners uitsluitend op hun eigen gevoel en wetenschap moeten afgaan.

Door de plannen die nu op tafel liggen, op te werpen en daarover in gesprek te gaan, leiden ze de aandacht af van het werkelijke probleem: Dongjum is een hoofdader in het verkeer in Noord-West Friesland en men is NIET bereid om deze op te offeren of aan te passen.

Er is hier duidelijk sprake van een hoop stof opwerpen om daarmee de kool en de geit te sparen.

In de werkgroep zitten diverse groepen verenigd met totaal verschillende belangen.

Het is alsof de drie hoofdgroepen ieder een kleur vertegenwoordigen, en door deze drie kleuren niet alleen te vermengen maar daarnaast ook nog eens te verdunnen, denkt men dat men hierdoor iedereen zeggenschap geeft. De waarheid is alleen dat door langdurige menging van kleuren een kleurloos geheel ontstaat.

Om deze reden, menging van kleuren, heeft men drie plannen gemaakt in de hoop dat hiermee de aandacht van de hoofdkleur zal wegvallen.

Dit is geen eerlijk proces.

Als eerste zou Gemeente/Provincie een blijk moeten geven van betrokkenheid bij de problematiek. Te denken valt aan het aanbrengen van een 50-km bord bij de ingang en uitgang van Dongjum. Dit zou een eerste teken zijn van het feit dat zij zich bewust zijn van de problematiek in Dongjum. Mochten zij dit, om welke reden dan ook, niet willen, dan kan Dongjum overwegen om het hele dorp af te sluiten voor doorgaand (vracht)verkeer.

afke albada

VERSLAG

Overleg
4^e bijeenkomst werkgroep komtraverse Dongjum

Datum
donderdag 14 november 2019

Aanwezig

Cees de Groot
Rients Kootstra
Metty Twerda
Joyce ter Weeme
Afke Albada
Tim Schinkel
Dirk de Boer
Andre Busse
Jan Hiddinga
Jacob Vriese
Wilma Stienstra
Sjoerd Nota (verslag)

Dorpsbelang Dongjum
Dorpsbelang Dongjum
Dorpsbelang Dongjum
Dorpsbelang Dongjum
verkeerscommissie Dongjum N384
verkeerscommissie Dongjum N384
verkeerscommissie Dongjum N384
Veilig Verkeer Nederland
provincie Fryslân
gemeente Waadhoeke
gemeente Waadhoeke
verkeerskundig adviseur

Afwezig

Jan Haltsma
Johannes Joostema
Jakob de Vries

politie
LTO, afdeling Noordwest Friesland
verkeerskundig ontwerper

Bijlagen bij dit verslag

- Opening, mededelingen, vaststellen agenda & voorstelronde**
Cees de Groot opent de bijeenkomst, heet eenieder welkom en geeft het woord aan Sjoerd Nota. De agenda wordt vastgesteld.
- Verslag overleg werkgroep komtraverse Dongjum d.d. 12 september 2019**
Naar aanleiding van het verslag van de bijeenkomst op 12 september 2019 jongstleden worden de volgende opmerkingen geplaatst en aanvullingen gedaan:
 - Bladzijde 2, punt 3; Wilma Stienstra geeft aan dat bij haar opmerking over schijndrempels, zij bedoelde dat de markering niet een fraai beeld oplevert. Dirk de Boer geeft naar aanleiding daarvan aan dat er, afhankelijk van de rijsnelheden, wel degelijk sprake kan zijn van extra geluidshinder bij de toepassing van dergelijke markering.
 - Bladzijde 2, punt 4; Dirk de Boer vraagt zich af wat er in het verslag wordt bedoeld met het eindbeeld. Sjoerd Nota geeft hierop een nadere toelichting; het gaat hier om het overzicht van alle door de werkgroep noodzakelijk bevonden maatregelen, maar waarvan we ook weten dat de realisatie ervan niet past binnen de financiële middelen die door de provincie en gemeente zijn gereserveerd.
 - Bladzijde 2, punt 4; Jan Hiddinga geeft aan dat het wenselijk is om zowel de provincie, als de gemeente gezamenlijk te benaderen en geeft nogmaals aan dat met de realisatie van de "quick wins" de urgentie om ook de andere maatregelen te treffen mogelijk verdwijnt bij het gemeente- en provinciebestuur.
 - Dirk de Boer vermeldt dat hij vindt dat de urgentie die de bewoners voelen om tot maatregelen te komen, onvoldoende tot uitdrukking komt in de verslaglegging. Dit wordt onderstreept door Afke Albada. Sjoerd Nota geeft aan deze urgentie (verkeersoverlast, gevoelens van onveiligheid) een nadrukkelijke plek te geven in het einddocument.
 - Dirk de Boer merkt op dat een kostenoverzicht nog ontbreekt. Sjoerd Nota geeft aan dat er een globale raming van de kosten is, en bij de uitwerking dit nader gespecificeerd wordt. Er wordt nader beoordeeld of er bij het aanbieden van de aanbevelingen aan de gemeente en provincie noodzaak is om de kosten nader te specificeren.
 - Dirk de Boer benadrukt de noodzaak om ook op de Franekerweg maatregelen te treffen, omdat het zwaartepunt van de aanbevelingen zich richt op de Tzummarumerweg.
 - Rients Kootstra vraagt zich af wat er wordt bedoeld met het begrip scope. Sjoerd Nota geeft aan dat hiermee de afbakening van het project wordt aangegeven (financieel, geografisch, inhoudelijk). Sjoerd zegt toe de teksten in einddocument opnieuw door te lopen, zodat de inhoud voor iedereen begrijpelijk is.
- Toelichting plaatsing matrixbord**
Jacob Vriese geeft een toelichting op de recentelijke plaatsing van een matrixbord op de Franekerweg door de gemeente Waadhoeke. Het bord is ook in staat snelheden van passerende voertuigen te meten. Het matrixbord routeert langs locaties in de gemeente en zal circa vier weken in Dongjum geplaatst blijven.

- Toelichting uitkomsten geluidsonderzoek FUMO**
Jacob Vriese geeft vervolgens een toelichting op de uitkomsten van het geluidsonderzoek FUMO, dat op verzoek van bewoners is uitgevoerd. Op basis van de in juni uitgevoerde verkeerstellingen en het theoretisch rekenmodel waarmee gerekend dient te worden, bestaat er geen wettelijke verplichting voor de wegbeheerder om maatregelen te treffen. Dirk de Boer geeft aan vragen te hebben over de methode en de uitkomsten. Hij neemt deze op met Jacob Vriese.
 - Bespreking concept-notitie Dongjum Leefbaar & Veilig**
Sjoerd Nota heeft op basis van de uitkomsten van het vorige overleg een voorzet gemaakt voor het einddocument. Idee is om dit einddocument aan te bieden aan de gemeente en de provincie om vervolgens gezamenlijk te beoordelen hoe de aanbevelingen gerealiseerd kunnen worden. Niet alle werkgroep-leden hebben kans gezien om de notitie voorafgaande aan de vergadering door te nemen. Sjoerd geeft aan dat opmerkingen ook nog kunnen worden nagezonden. Gezamenlijk wordt het document doorgenomen. Hierbij komen de volgende zaken aan de orde:
 - Jan Hiddinga vermeldt dat het overzicht met overwegingen bij de verschillende oplossingen nog verder aangevuld kan worden; zo kan er bij de toepassing van geluidsarm asfalt geen sprake zijn van een afwijkende kleurstelling.
 - Er ontstaat een discussie of de niet-dorpsbewoners ook lid zijn van de werkgroep. Uitkomst is dat het document op dit punt niet aangepast wordt.
 - Aangegeven wordt dat de urgentie voor het verbeteren van de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit op en rondom de komtraverse nog onderbelicht blijft in het document, terwijl er juist aan de hand van deze knelpunten mogelijk aanvullende financiële middelen gevonden kunnen worden.
 - Er ontstaat een discussie of het opnemen van het kaartbeeld met wensen vanuit het dorp (wat het startpunt van de werkgroep is geweest) geen verwarring veroorzaakt. Uitkomst is dat het kaartbeeld wel opgenomen wordt in het document.
 - De vraag is of een schuine band – zoals opgenomen in de dwarsdoorsnede – niet leidt tot schade aan het trottoir? Jan Hiddinga geeft aan dat dit technisch opgelost kan worden.
 - Om de kans op geluidsoverlast te beperken wordt aangegeven dat een vlakke molgoot van asfalt opgenomen wordt in de aanbevelingen.
 - Er wordt de suggestie gedaan om bij het verplaatsen van de fietsoversteek een scheipenpad te realiseren aan de westzijde van de Franekerweg tussen de oversteek en de kruising met de Hovensreed. Op deze wijze wordt de dorps uitstraling versterkt. Tegelijkertijd ontstaat zo de kans op een (onveilige) sluproute voor fietsers. Uitkomst is dat het kaartbeeld op dit punt niet wordt aangepast.
 - De voorrangssituatie rondom de kruising van de nieuwe parallelweg en de Dorpsstraat is op de plantekening niet helder. Dit wordt aangepast, waarbij de kruising als gelijkwaardige kruising wordt vormgegeven.
- In de notitie worden twee mogelijke realisatie-strategieën aangegeven. Er wordt voor gekozen om nu in te steken op de strategie, waarbij aan de gemeente en provincie worden verzocht om de onderhoudswerkzaamheden uit te stellen tot de zomer 2020 en er in de tussentijd gezamenlijk naar aanvullende middelen zal worden gezocht om zoveel mogelijk onderdelen van het eindbeeld te realiseren. Mocht er in de loop van 2020 geen zicht komen op aanvullende financiële middelen, dan verzoekt het dorp de gemeente en de provincie om met de nu beschikbare middelen de komgrenzen aan te passen.
- Sjoerd Nota zal nog met de gemeente en de provincie overleggen of er ook een financiële paragraaf bij het einddocument dient te worden gevoegd.
- Mogelijkheden bewonersacties in samenwerking met Veilig Verkeer Nederland**
Andre Busse van Veilig Verkeer Nederland biedt inzicht in de mogelijkheden om als bewoners samen met Veilig Verkeer Nederland vooruitlopende op infrastructurele maatregelen ook zelf acties op touw te zetten. Bewoners kunnen hiervoor direct contact met Andre opnemen of zich aanmelden via het participatiepunt van Veilig Verkeer Nederland: <https://participatiepunt.vvn.nl>
 - Planning & organisatie bewonersbijeenkomst**
De bewonersbijeenkomst wordt gepland op **donderdag 23 januari 2020**. Idee is om in het dorpshuis een inloop te organiseren vanaf circa 19:30 uur. Sjoerd zal daarbij een toelichting geven op het proces en de uitkomsten. Bewoners worden vervolgens in de gelegenheid gesteld de werkgroepleden vragen te stellen en reacties op het plan achter te laten. De suggestie wordt gedaan om hierbij bijvoorbeeld ook pers, raadsleden en statenleden uit te nodigen. Cees en Sjoerd houden onderling contact over de voorbereiding van de bewonersbijeenkomst.
- Verdere opmerkingen op het concept-einddocument kunnen worden nagezonden aan Sjoerd tot uiterlijk **zondag 1 december**.
- Rondvraag**
Dirk de Boer vraagt of de vergaderstukken eerder toegezonden kunnen worden, omdat hij door de week weinig mogelijkheden heeft om de mail te lezen. Sjoerd zegt toe te proberen voortaan de stukken eerder toe te zenden.



Vereniging Dorpsbelang Dongjum – Boer

februari 2020