

# Veiligheidsbeleving Daalseweg

Verkeersveiligheid door de ogen van de gebruiker

**Opdrachtgever:** Gemeente Nijmegen

**Datum:** 31 januari 2018





# Inhoudsopgave

## 1. Inleiding 4

## 2. Onderzoeksopzet 5

## 3. Resultaten 6

3.1 Observaties 6

3.2 Diepte-interviews 6

3.3 Straatinterviews 14

3.4 Analyse klachtenmails 16

## 4. Conclusies 17

4.1 Doelgroepen 18

4.2 Locaties 18

4.3 Weggebruikers 19

4.4 Tijdstippen 19

4.5 Samengevat: de grootste knelpunten 19

## 5. Vervolgstappen 20

## Afsluiting 21

# 1. Inleiding

## Situatieschets

Eind 2016 is de nieuwe situatie op de Daalseweg opgeleverd. Dit nieuwe gedeelte is gebouwd naar het idee van shared space. Het uitgangspunt van shared space is dat regels en verkeersborden worden weggenomen en beroep wordt gedaan op de oplettendheid en verantwoordelijkheid van verkeersdeelnemers zelf. Ook is er gestreefd naar een dorps uitstraling met een verbeterde verblijfsfunctie, door het creëren van een breed voetgangersgebied en de plaatsen van bankjes en bloembakken.

Hoewel de vernieuwde situatie ervoor heeft gezorgd dat de gemiddelde snelheid is afgenomen, lijkt de veiligheidsbeleving onverbeterd of zelfs verslechterd te zijn. De gemeente Nijmegen heeft verschillende klachten ontvangen over de nieuwe situatie. Deze zijn aanleiding voor het in dit rapport omschreven onderzoek.

## De Daalseweg door de ogen van de gebruiker

Voorafgaand aan de herinrichting van de Daalseweg zijn er meerdere bijeenkomsten geweest om de wensen van zowel omwonenden als ondernemers mee te nemen in het ontwerp. Toch is er nog ontevredenheid over de eindsituatie. De klachten gaan voornamelijk over de veiligheidsbeleving op het vernieuwde deel. In dit onderzoek is gekeken naar de oorzaken van deze veiligheidsbeleving. Door observaties en gesprekken met ondernemers, omwonenden en voorbijgangers hebben we deze vanuit verschillende perspectieven in kaart kunnen brengen.

## 2. Onderzoeksopzet



### Onderzoeksopzet

Om de veiligheidsbeleving nieuwe situatie in beeld te brengen hebben we observaties gedaan en zijn er verschillende interviews gehouden met omwonenden, ondernemers, en voorbijgangers. Tevens hebben we de klachten die de gemeente over de Daalseweg heeft gekregen geanalyseerd.

Tijdens de interviews lag de focus op de ervaring van de huidige verkeerssituatie, de belangrijkste knelpunten en de persoonlijke wensen van de geïnterviewden. In totaal zijn 45 straatinterviews gehouden met voorbijgangers. Deze duurden tussen 5 en 10 minuten per interview. Bij vier ondernemers en vijf omwonenden hebben we een wat langer interview afgenomen, waarbij we wat meer de diepte in gingen. De selectie van geïnterviewden bevat een aantal van de grotere ondernemers aan de Daalseweg, een aantal omwonenden die een klacht hebben ingediend of aanwezig waren bij de bewonersavonden en een aantal omwonenden met een fysieke of zintuiglijke beperking.

## 3. Resultaten



### 3.1 Observaties

Op een aantal verschillende momenten hebben we het gedrag van de weggebruikers op de Daalseweg geobserveerd. Hierbij viel een aantal zaken op:

- Op de rustige tijdstippen lijkt alles soepel te verlopen. Weggebruikers houden op het eerste gezicht voldoende rekening met elkaar.
- Op drukker tijdstippen oogt het wat chaotischer. Voornamelijk op het punt bij de Albert Heijn gebeurt er erg veel tegelijk en komen weggebruikers vanuit alle richtingen de Daalseweg op. Voor zover we kunnen zien letten de weggebruikers hier extra goed op, waardoor we geen gevaarlijke situaties waarnemen.
- Het wachten voor het oversteken duurt gevoelsmatig langer dan gemiddeld. Weggebruikers verlenen doorgaans geen voorrang aan overstekende voetgangers, waardoor mensen soms erg lang wachten op een "gaatje". Tijdens de observatie zagen we een ouder echtpaar tijdens het oversteken rennen. Dit wekte de indruk dat zij het oversteken lastig vinden.
- De overgang van het oude stuk naar het nieuwe stuk (ter hoogte van restaurant Hobbema) oogt vrij abrupt.

### 3.2 Diepte-interviews

Bij negen verschillende omwonenden en ondernemers is een diepte-interview afgenomen. Dit interview duurde tussen de 45 en 60 minuten. Van ieder interview volgt een korte samenvatting.

### 3.2.1 Interviews met bewoners

#### Arno Kaldenberg

##### *Profielschets*

Arno woont al meer dan 50 jaar in Nijmegen Oost. Sinds een jaar of twee is hij blind, hij is op dit moment nog bezig met zijn revalidatietraject. Regelmatig komt Arno als voetganger op de Daalseweg om boodschappen te doen en om zijn moeder te bezoeken.

##### *Visie op de Daalseweg*

Vanwege zijn visuele beperking is Arno in het verkeer mede afhankelijk van geleidetegels en veilige oversteekplaatsen. Door het gebrek aan zebra's en verkeerslichten in de nieuwe situatie is veilig oversteken voor hem een stuk lastiger dan voorheen. Om te kunnen oversteken is hij op dit moment afhankelijk van automobilisten die voorrang aan hem verlenen. Veel automobilisten doen dit wel, maar dat doen ze lang niet allemaal. Wanneer hij automobilisten niet aan hoort komen levert dit vaak gevaarlijke en vervelende situaties op.

Arno ervaart de Daalseweg als een drukke weg waar nog te weinig rekening met elkaar wordt gehouden. Ook op het voetgangersgedeelte zelf komt hij met regelmaat lastige situaties tegen. Door de bloembakken, geparkeerde fietsen en andere objecten op het voetpad wordt de doorgang soms ineens erg smal. Ook staan er vaak geparkeerde fietsen en scooters op de geleidetegels en fietsen er regelmatig fietsers over het voetpad. "Na half 4 en op zaterdag kan ik eigenlijk niet naar de Albert Heijn, omdat er dan te veel overlast is van de fietsen. Mensen zitten dan vaak ook met hun hoofd ergens anders, en niet bij een slechtziende."

Aan de plaatsing van de geleidetegels kan Arno merken dat ze reactief geplaatst zijn en dat ze in de eerste instantie niet meegenomen zijn in de plannen. De oversteek bij de Heydenrijkstraat zit bijvoorbeeld op een veel te drukke plek.

##### *Participatietraject*

Arno heeft het gevoel dat er naar hem geluisterd werd, maar dat de gemeente er te weinig mee heeft gedaan. Hij zou graag zien dat het rapport over toegankelijkheid in Nijmegen in het vervolg eerder mee wordt genomen in de ontwikkeling van plannen. Het zou fijn zijn als ouderen, slechtzienden en minder validen wat meer worden betrokken bij het ontwerp.

##### *Wat zou er moeten veranderen?*

"De nummer één prioriteit is een voetgangersoversteekplaats, die duidelijk is voor alle weggebruikers. Kriskras oversteken werkt, maar alleen voor mensen die kunnen zien." Arno vertelt dat hij regelmatig erg negatieve reacties krijgt van weggebruikers. Deze zouden kunnen worden vermeden door een veilige oversteek. Het zou ook helpen als mensen zich wat beter aan de regels houden.

### 3.2.1 Interviews met bewoners

#### Elze Janssens

##### *Profielschets*

Elze Janssens woont al zo'n 12 jaar aan de Daalseweg en heeft vanuit haar woonkamer direct zicht op de uitrit van de Albert Heijn. Ze werkt als systeembeheerder bij Kion en is vanwege haar werk veel weg. Voor Elze is de Daalseweg dan ook voornamelijk onderdeel van haar route naar werk.

##### *Visie op de Daalseweg*

"De Daalseweg is nu minder een straat en meer een verblijfsgebied. Je ziet nu vaker bewoners buiten zitten." Ze noemt de zitjes, bloembakken en de verbrede stoep als mooie verbeterpunten voor de weg. Er is meer ruimte gecreëerd voor andere verkeersdeelnemers en minder voor automobilisten.

Zelf voelt Elze zich niet onveilig, maar ze merkt wel op dat het altijd al een drukke weg is geweest en je daarom goed moet opletten. "Fietzers kunnen via alle kanten voorbijschieten." Qua intensiteit lijkt het haar nu niet rustiger geworden vergeleken met de oude situatie. Door de nieuwe situatie worden mensen wel gedwongen om rustiger te rijden. "Het straatbeeld geeft het idee dat je meer rekening moet houden met anderen. Vroeger kon je fietsers gemakkelijk inhalen, nu blijf je erachter." Ze kan zich wel voorstellen dat het voor ouderen, mensen met kinderen en voor mensen met een beperking lastiger is geworden om over te steken. Ook noemt ze dat de geleidetegels rechtstreeks richting een bloembak lopen, dat ziet er onhandig uit.

##### *Participatietraject*

Tijdens de bewonersavonden vond Elze het prettig dat er bij de bewoners geïnventariseerd werd wat voor hen de ideale situatie zou zijn. Ze heeft echter voor haar gevoel na die inventarisatie een groot deel gemist, daar had ze graag nog over mee willen denken. Als suggestie geeft Elze mee dat er nog wat meer omwonenden uitgenodigd zouden kunnen worden, en niet alleen de ondernemers en de mensen die pal aan de Daalseweg wonen.

##### *Wat zou er moeten veranderen?*

Niets.



### 3.2.1 Interviews met bewoners

#### Fred Wolters

##### *Profielschets*

Fred woont met zijn partner en kinderen al sinds 2002 in Nijmegen Oost aan de Heydenrijkstraat. De Daalseweg is voor hem zijn directe woonomgeving, hij komt er dan ook vijf tot tien keer per dag.

##### *Visie op de Daalseweg*

“De Daalseweg is altijd al druk geweest, tussen 16:00 en 18:00 lijkt het soms net een metropool.” Volgens Fred moest je altijd al goed uitkijken op de Daalseweg, maar kom je tegenwoordig echt ogen en oren tekort. Als volwassene kun je de situatie nog redelijk inschatten, maar voor kinderen, ouderen en blinden is oversteken erg lastig. “Er komt regelmatig iemand uit de winkel om mensen te helpen met oversteken, omdat het ze zelfstandig niet lukt.” Volgens Fred komt dit doordat de communicatie met elkaar hier lastig is. Het is een druk punt en er gebeurt erg veel tegelijk, je ziet niet wat anderen van plan zijn. Hierdoor is het lastiger om allemaal rekening met elkaar te houden. Ook foutgeparkeerde auto’s zorgen volgens Fred voor een gebrek aan overzicht bij het oversteken. Hij vindt de nieuwe situatie echter wel erg mooi geworden, daar is hij zeer tevreden over.

Naar aanleiding van de per mail geuite zorgen heeft Fred het een tijdje aangekeken. De situatie is wel degelijk beter geworden, maar het onveilige gevoel blijft nog hangen. “Er zijn toch een hoop mensen die met 60/70 kilometer per uur over de Daalseweg komen. Je ziet bij alle weggebruikers veel meer irritatie en er wordt veel getoeterd.” Ook noemt hij smartphonegebruik op de fiets als gevaarlijke factor.

“Het oogt meer gericht op de voetganger en de fietser, maar dat is het niet. Fietsers en automobilisten knallen zomaar de stoep op omdat er geen stoeprand meer is.” Ook noemt hij dat bloembakken op sommige stukken gecombineerd worden met fietsenstallingen, waardoor de stoep op die stukken ineens veel te smal wordt voor mensen met toegankelijkheidsproblemen. “De huidige situatie werkt alleen als iedereen zich exact aan de regels houdt.”

Tot slot noemt Fred nog dat de overgang tussen het oude gedeelte en het nieuwe gedeelte gevaarlijk is. De fietsers komt daar vaak in het nauw doordat automobilisten er te weinig rekening mee houden dat fietsers op dezelfde rijbaan komen.

##### *Participatietraject*

Fred had graag uitgenodigd willen worden bij de bewonersavonden omtrent de herinrichting. De inwoners van de Heydenrijkstraat hebben echter (voor zover hij weet) geen uitnodiging ontvangen. Hij had ook graag op de hoogte gehouden willen worden van de voortgang van de herinrichting. Normaliter doet hij nooit meldingen bij de gemeente, maar nu vond hij het echt te ver gaan.

##### *Wat zou er moeten veranderen?*

“Er zouden amsterdammertjes moeten komen waar automobilisten niet mogen parkeren en er moet een duidelijke voorrangssituatie komen voor voetgangers.” Volgens Fred moet er een afspraak komen waar iedereen zich aan houdt. Een zebrapad zou bijvoorbeeld zekerheid bieden.

## Sabrina Abdoelbasier & Jos Storms

### *Profielschets*

Sabrina en Jos werken beide als beleidsmedewerker voor het Zelfregiecentrum Nijmegen en hebben veel taken op het gebied van toegankelijkheid. Jos is woonachtig in Nijmegen Zuid en is visueel beperkt, Sabrina woont in de directe omgeving van de Daalseweg en zit in een rolstoel. Bijna dagelijks maakt ze gebruik van de Daalseweg. Jos komt er wel eens op bezoek bij een goede kennis, maar komt er nu minder omdat hij voor zijn gevoel niet meer veilig kan oversteken.

### *Visie op de Daalseweg*

Sabrina is pas na het weghalen van de verkeerslichten aangehaakt, maar had graag daarvoor al haar zegje willen doen. Sindsdien is het oversteken namelijk erg lastig geworden. “De eerste maanden heb ik nog geprobeerd mijn weg te vinden, maar inmiddels rijd ik liever helemaal naar de stad voor boodschappen. Zelfs als je hier begint met oversteken rijden de automobilisten gewoon door. De beperkte toegankelijkheid heeft het veel minder leefbaar gemaakt, dat verschil merk ik echt.”

Bij Sabrina heerst er ook onbegrip voor het gebrek aan uitleg over de reden van het weghalen van de verkeerslichten. De metingen geven aan dat er twee keer zo veel verkeer is als aanvankelijk werd ingeschat, dus ze had op zijn minst een tijdelijke maatregel verwacht. Van tenminste acht personen heeft Sabrina al gehoord dat ze niet meer zelfstandig boodschappen willen doen sinds de nieuwe situatie. De grote frustratie zit hem in het feit dat de verandering geen duidelijke aanleiding heeft gehad, maar wel voor veel mensen negatief uitpakt. “Op papier klinkt shared space heel mooi, maar in de praktijk werkt het niet.”

Het liefst rijdt Sabrina met haar rolstoel over het fietspad, omdat er geen glooiing in de weg zit, er geen glas ligt en er geen obstakels zijn. Dat is nu lastiger omdat auto's ongeduldig worden. Ze geeft aan dat ze ook vaak door fietsers aan twee kanten tegelijk wordt ingehaald. Sinds de nieuwe situatie voelt ze zich op de weg minder zichtbaar. In de praktijk ziet ze het idee van shared space niet genoeg terugkomen.

Weggebruikers claimen voorrang en houden te weinig rekening met elkaar, ze lijken ook ongeduldiger.

Jos geeft aan wel te geloven in het principe van shared space, maar vooral bij autoluwe situaties. “De Daalseweg is te veel een doorgaande weg met te hoge intensiteit en te veel snelheid.” Automobilisten zijn voor Jos niet het grootste probleem: fietsers hoort hij niet aankomen, en juist de fietsers lijken minder goed op te letten. “De meesten stoppen wel, maar ik ben juist huiverig voor die 10% die niet stopt”.

### *Participatietraject*

Jos en Sabrina hadden beide eerder betrokken willen worden bij de plannen voor de Daalseweg. Ze hadden graag meegedacht over de toegankelijkheid en hadden daarvoor ook graag de tekeningen per mail ontvangen. Die zijn wel opgevraagd maar zijn nooit verstuurd. Op de bewonersavonden waar Sabrina zich voor heeft aangemeld werden ze wel op een tafel getoond, maar het is voor Sabrina te lastig om op zo'n manier mee te kijken. Als ze voorafgaand aan de bijeenkomsten alvast de plannen met de gemeente kunnen doornemen, kunnen Jos en Sabrina een advies geven over toegankelijkheid.

Voor het gevoel werd er nu te weinig rekening gehouden met mensen met een beperking. Dit zouden Jos en Sabrina willen voorkomen door met alle wijkmanagers gastles toegankelijkheid te organiseren waarbij mensen kennis maken met rolstoelen en de taststok. Zo blijft toegankelijkheid meer top-of-mind.

### *Wat zou er moeten veranderen?*

Jos en Sabrina hebben beide een sterke behoefte aan een duidelijke oversteekplaats waar zij voorrang hebben. Het liefst hebben ze het stoplicht weer terug. Een middenberm zou het oversteken voor zowel Jos als Sabrina bijvoorbeeld ook veiliger maken. Ook een scheiding tussen de verschillende verkeersstromen zien ze wel zitten.

### 3.2.2 Interviews met ondernemers

#### Jean Paul Pardoel, Hobbema & Beij Ons

##### *Profielschets*

Jean Paul is opgegroeid in Nijmegen Oost en komt al zijn hele leven dag in dag uit op de Daalseweg. Inmiddels is hij vader van drie kinderen, woonachtig in Nijmegen Centrum en heeft hij twee horecazaken in Nijmegen Oost: Speciaalbiërcafé Beij Ons en Restaurant Hobbema (aan de Daalseweg).

##### *Visie op de Daalseweg*

“Mijn belangrijkste wens voor de nieuwe situatie is dat het één mooi groot geheel zou worden, een soort dorpskern. Dat is wel gelukt. Het is meer een verblijfsgebied geworden.” Volgens Jean Paul is de Daalseweg altijd al rommelig geweest, maar heeft de nieuwe situatie wel wat gedaan met de verkeersveiligheid. “Het is voor je gevoel een stuk weg zonder regels. Die zijn er wel, maar daar houden mensen zich niet aan.” Er worden veel fietsers onhandig ingehaald en bij de Albert Heijn is het veel te druk, daar steken lukraak mensen over. Volgens Jean Paul is het voornamelijk lastig doordat

de plek op de weg en de voorrangssituatie onduidelijk is. Parkeren vindt hij ook gevaarlijker geworden: “Als je je deur open slaat sta je als het ware al op straat.”

##### *Participatietraject*

Jean Paul is erg tevreden over hoe de gemeente het participatietraject met de ondernemers heeft opgezet. “Ze hebben veel mensen geprobeerd te benaderen en de communicatie was goed.” Wel kreeg hij het idee dat de wensen en zorgen van ouderen een beetje genegeerd werden.

##### *Wat zou er moeten veranderen?*

Er zou volgens Jean Paul toch wat meer oversteekplaatsen mogen komen. Het mag vooral ook duidelijk zijn dat het een oversteekplaats is, zodat mensen hier alert op zijn. De oversteekplaatsen zouden volgens Jean Paul naast Hobbema en bij de Wanco kunnen komen.

### 3.2.2 Interviews met ondernemers

#### Wil van Megen, Albert Heijn

##### *Profielschets*

Wil is de supermarktmanager van Albert Heijn Daalseweg en is geboren en getogen in Nijmegen. Hij heeft weg- en waterbouw gestudeerd in Utrecht en vond het dus leuk om betrokken te worden bij de plannen. Zelf is hij woonachtig in Wijchen en heeft hij twee kinderen.

##### *Visie op de Daalseweg*

Wil vindt de nieuwe situatie erg mooi geworden. De parkeerruimte is intact gebleven en de weg is netjes en verzorgd. "Het is een mooie ontmoetingsplek geworden." Hij ervaart de weg niet als onveilig. Wel merkt hij dat ouderen, ouders met kinderen en mensen die slecht ter been zijn meer tijd nodig hebben om over te steken. Voor automobilisten is het niet onveilig, maar ze moeten wel goed opletten.

Het hobbeltje ter hoogte van Hobbema vindt Wil een ramp, dit komt voornamelijk door de ijzeren band eromheen. Daar kun je je band op kapot rijden.

##### *Participatietraject*

Wil geeft aan dat hij overal betrokken bij is geweest, en dat dit ook belangrijk was in verband met al het vrachtverkeer. Wel merkte hij op dat er veel tijd en energie ging in het creëren van draagvlak. Hij is van mening dat je vooral moet doen wat er moet gebeuren, en dat we dat vooral aan de experts kunnen overlaten.

### 3.2.2 Interviews met ondernemers

#### Marcel Migchels, Wanco

##### *Profielschets*

Marcel zit als ondernemer al vier jaar in de buurt en heeft het bedrijf destijds overgenomen. Wanco is een kleine bouwmarkt waar 4 à 5 mensen dagelijks actief zijn en echt een doorsnee van de samenleving dagelijks binnenloopt. Zelf woont Marcel in Berg & Dal, de Daalseweg is voor hem voornamelijk van zakelijk belang. Hij heeft er baat bij als mensen graag op de Daalseweg komen.

##### *Visie op de Daalseweg*

“De Daalseweg is op een aantal punten sterk verbeterd, met name voor voetgangers. Het is mooier en moderner geworden”. Wel meldt Marcel dat ouderen het doodeng vinden om hier over te steken. Dat ligt enerzijds aan de te hoge snelheid van automobilisten en anderzijds aan de onduidelijkheid over waar je kunt oversteken. De nieuwe manier van parkeren maakt dit ook lastiger: vroeger keek je over de auto's heen, maar omdat ze nu gelijk staan met de stoep moet je tussen de auto's in gaan staan om te kijken of je kunt oversteken. Volgens Marcel wordt op de Daalseweg nog niet duidelijk genoeg aangegeven wat de bedoeling is, maar staan er wel te veel borden langs de weg.

Dat de Heydenrijkstraat geen voorrang krijgt begrijpt Marcel niet. Hij ziet dit als een kans om het verkeer op een natuurlijke manier af te remmen. Het kruispunt heeft al de uitstraling van een gelijkwaardige kruising, dus veel mensen zijn verward en remmen onverwacht af wanneer ze zien dat er iemand van rechts komt.

Ter hoogte van Hobbema zit een hobbeltje/vluchtheuvelje waar je als automobilist gemakkelijk op klappt als je niet oppast. Het verlagen van de snelheid middels een

drempel zou dit volgens Marcel al grotendeels oplossen. Voor fietsers is het daar ook heel onduidelijk wat er van hen verwacht wordt. Het zou bijvoorbeeld al helpen om op de weg een fiets te tekenen, om aan automobilisten duidelijk te maken dat er fietsers bij komen. “Na het ‘hobbeltje’ gaan auto's vaak rechts richting Albert Heijn, waardoor ze vaak bijna een fietser aanrijden.” Tot slot noemt Marcel nog dat hij de bloembakken wel erg groot vindt. Dit maakt het lastig voor kinderwagens om te passeren.

##### *Participatietraject*

Marcel is van mening dat de gemeente het participatietraject goed heeft opgepakt. “Ik heb mijn zegje kunnen doen en kunnen inbrengen wat ik wilde inbrengen.” Hij was vaak aanwezig bij de informatieavonden en kreeg voldoende gelegenheid om met de gemeente te bellen of mailen. Wel had hij het idee dat het aantal verkeersdeelnemers onderschat werd en dat er in mindere mate rekening werd gehouden met de gemiddelde leeftijd van de omwonenden. “De weg is ingericht voor mensen die goed mobiel zijn.” De gemeente zou volgens Marcel nog beter kunnen visualiseren hoe het eruit gaat zien. De schetsen die nu getoond werden waren waarschijnlijk nog te grof. Hij begrijpt wel dat dit lastig is, maar het is beter om de discussie over de inrichting voorafgaand aan de uitvoering te voeren dan achteraf.

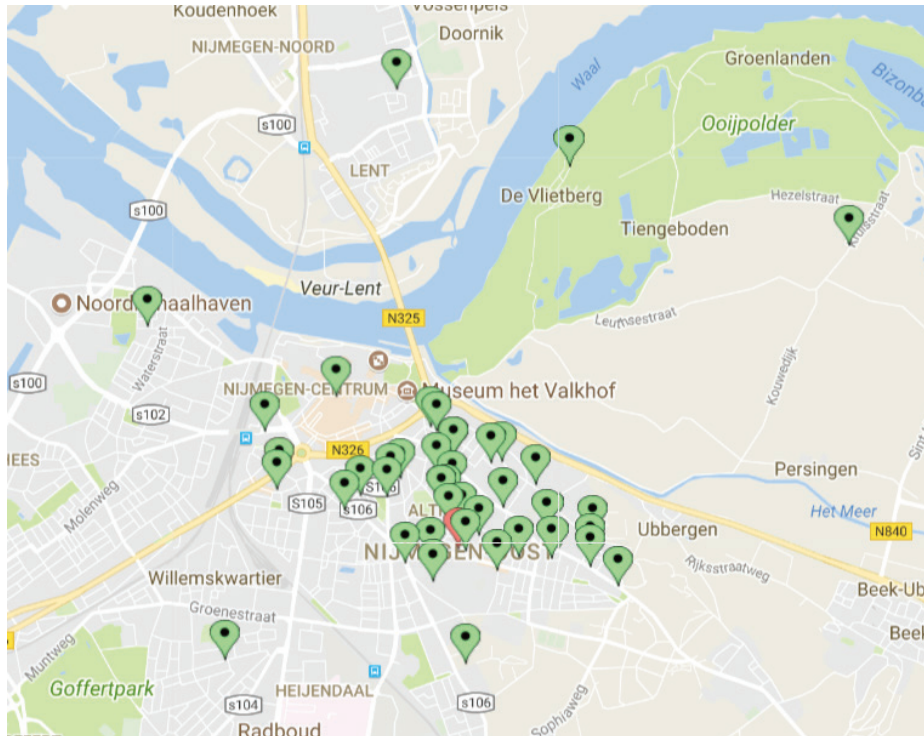
##### *Wat zou er moeten veranderen?*

Samengevat denkt Marcel dat het noodzakelijk is dat fietsers hun eigen ruimte krijgen. Daarnaast benoemt hij dat de bloembakken smaller mogen, dat de Heydenrijkstraat voorrang zou moeten krijgen, dat er drempeltjes aan het begin en aan het eind van de nieuwe situatie zou moeten komen om de snelheid eruit te halen en dat er middels borden duidelijk gemaakt moet worden dat mensen zich in een winkelgebied begeven, zodat ze daar rekening mee houden.

## 3.3 Straatinterviews

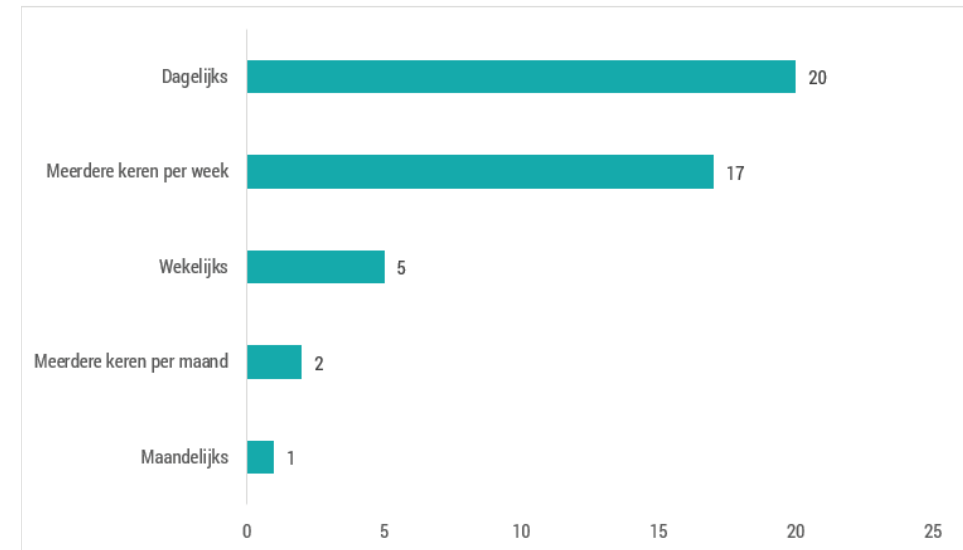
### 3.3.1 Over de steekproef

Tijdens de straatinterviews werden 45 deelnemers ondervraagd, waaronder 17 mannen en 28 vrouwen. De gemiddelde leeftijd van de deelnemers was 46 jaar, met een minimum van 16 en een maximum van 75 jaar oud. Onderstaande kaart geeft weer waar de deelnemers woonachtig zijn.

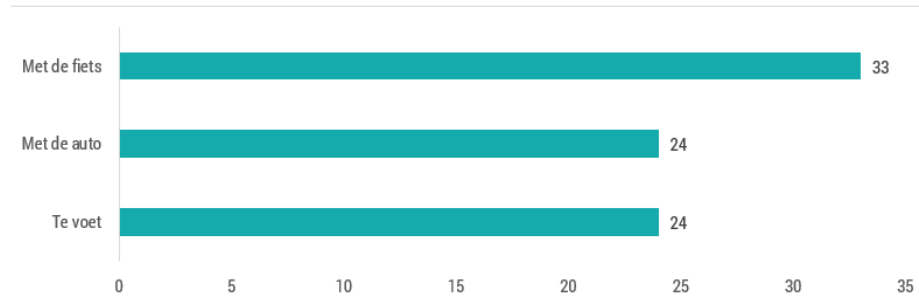


### Hoe vaak kwamen de deelnemers op de Daalseweg?

Het merendeel van de deelnemers kwam dagelijks of meerdere keren per week op de Daalseweg.



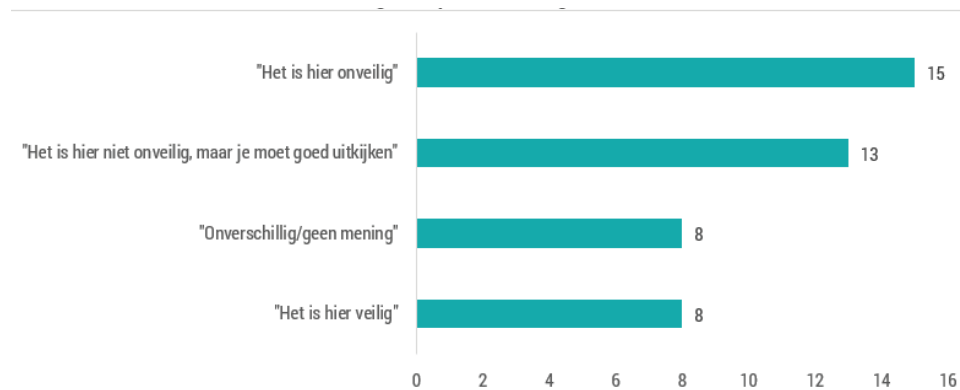
### Met welke vervoerswijzen gebruiken de deelnemers de Daalseweg?



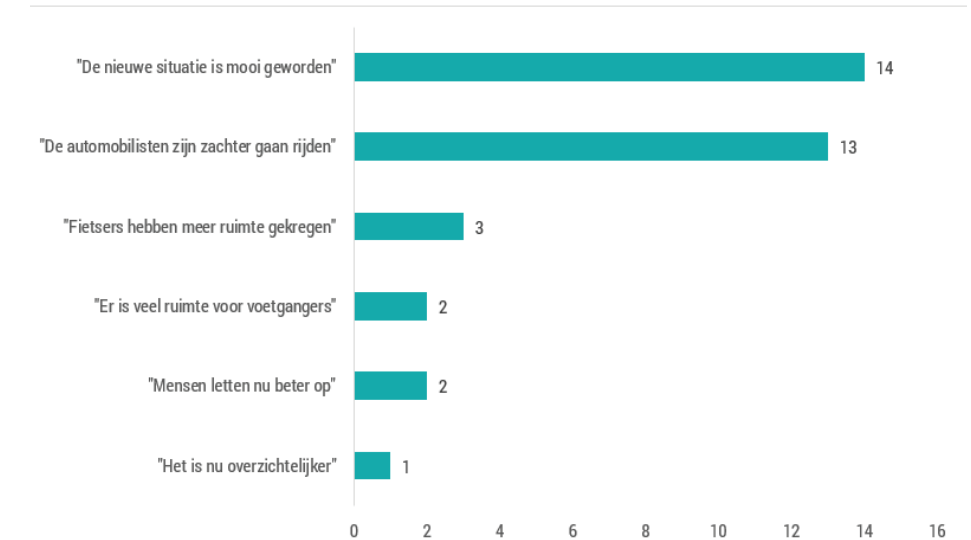
### 3.3.2 Wat noemden de deelnemers?

Uit alle antwoorden van de deelnemers werden de meest genoemde kreten geïnventariseerd. In onderstaande schema's wordt samengevat wat men vond van de verkeersveiligheid, wat de belangrijkste positieve en negatieve punten waren en wat mensen graag zouden veranderen aan de Daalseweg.

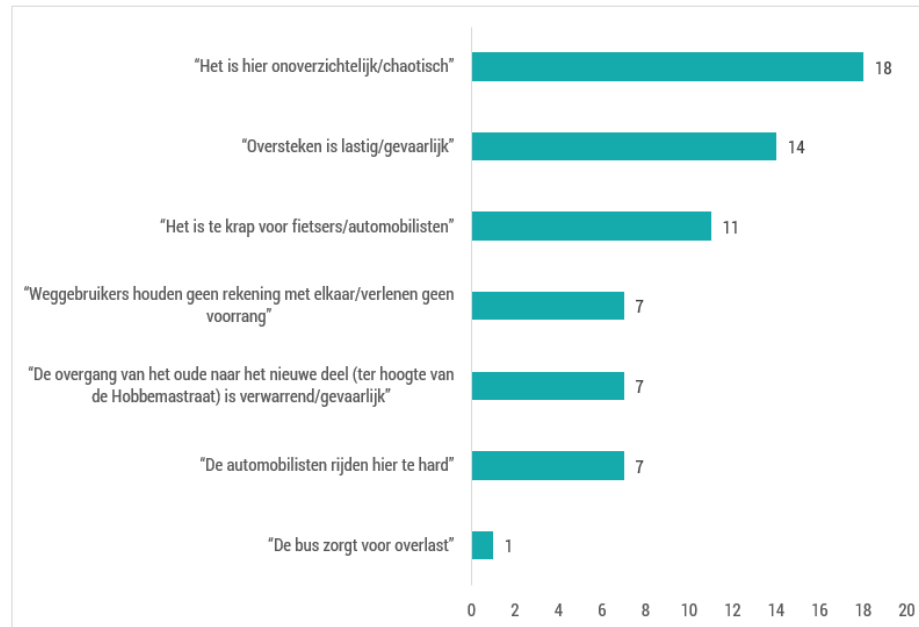
### Wat vinden deelnemers van de verkeersveiligheid op de Daalseweg?



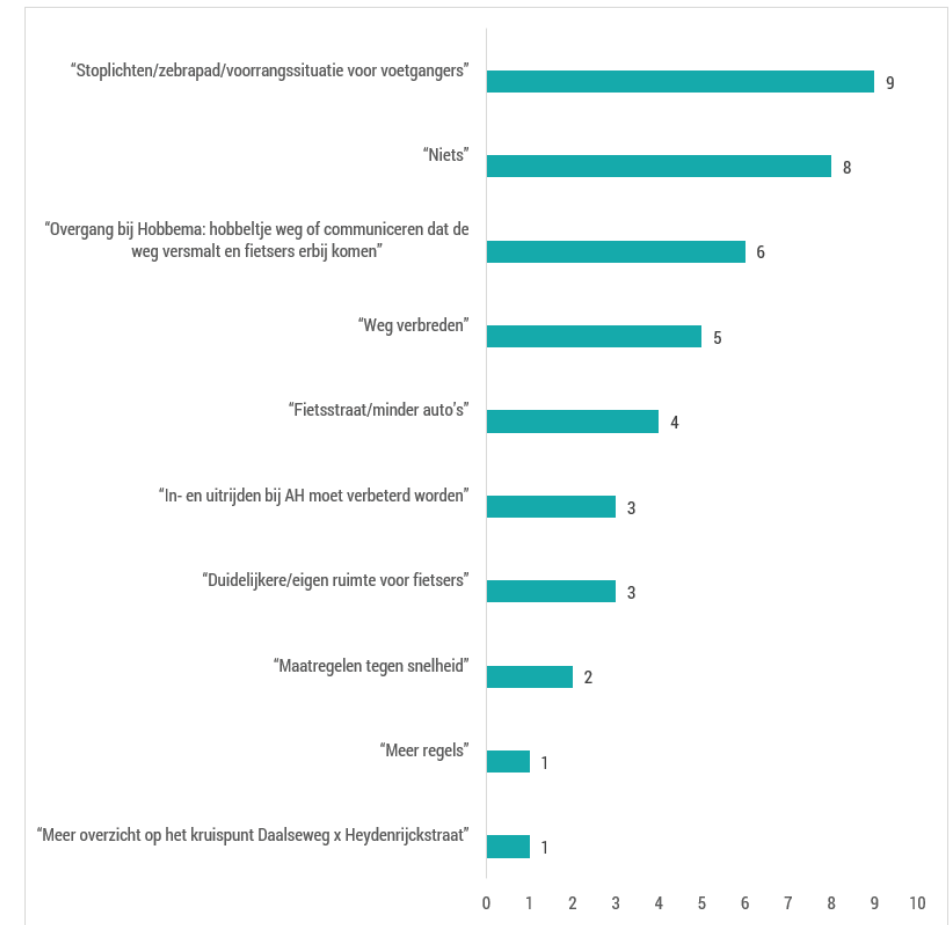
### Wat zijn volgens deelnemers de belangrijkste positieve punten?



### Wat zijn volgens deelnemers de belangrijkste negatieve punten?



### Wat zouden deelnemers willen veranderen?



## 3.4 Analyse klachtenmails

Van alle klachtenmails zijn er slechts een aantal relevant voor de verkeersveiligheidsbeleving op de Daalseweg:

- Op de rotonde worden fietsers klemgereden;
- Het oversteken is erg lastig en onoverzichtelijk, voornamelijk met jonge kinderen (2 keer);
- Er is onduidelijkheid over de plaats op de weg van de fietser.



## 4. Conclusies

Aan de hand van de input uit de observaties, straatinterviews, diepte-interviews en klachtenmails kunnen we diverse conclusies trekken.



Wat voornamelijk naar voren komt is dat er veel tegenstrijdige meningen zijn over de Daalseweg. De een vindt het prima en de ander heeft er erg veel moeite mee. Dit is voor een groot deel te verklaren vanuit de persoonlijke wensen van de verschillende weggebruikers.

De Daalseweg voelt voornamelijk onveilig voor ouderen, mensen met jonge kinderen en mensen met een fysieke of zintuiglijke beperking. Ten eerste komt dit doordat het voor deze groep lastiger is om in hoog tempo over te steken. Daarnaast is het voor hen moeilijker om de chaotische situaties correct in te schatten. Waar het principe van shared space voor velen wel werkt op de Daalseweg, werkt het voor deze groepen juist niet.

We formuleren de conclusies over de veiligheidsbeleving aan de hand van de verschillende doelgroepen, specifieke locaties, de verschillende typen weggebruikers en specifieke tijdstippen. Vervolgens vatten we deze inzichten samen in de vier grootste knelpunten op de Daalseweg.

## 4.1 Doelgroepen

### Ondernemers

De ondernemers zijn het erover eens dat de Daalseweg een prettige en uitnodigende weg moet zijn waar mensen graag komen. Ze vinden de nieuwe situatie in het algemeen erg mooi geworden en zijn blij dat de verblijfsfunctie door de herinrichting gestimuleerd wordt.

Wat betreft verkeersveiligheid lopen de meningen redelijk uiteen. Oversteken komt als grootste knelpunt naar voren, voornamelijk voor ouderen, kinderen en mensen met een beperking. Daarnaast wordt ook de snelheid genoemd als verbeterpunt.

### Omwonenden

Tijdens de interviews met de voorbijgangers op de Daalseweg en de diepte-interviews kwam een duidelijk tweedeling naar voren. Enerzijds is er een groep die erg enthousiast is over de veranderingen. Door de lagere snelheid waarmee de auto's over de weg rijden, zijn zij van mening dat de situatie een stuk veiliger is geworden.

Anderzijds is er een groep die vindt dat de situatie een stuk onveiliger is geworden en van mening zijn dat de snelheid van de auto's niet is afgenomen. De meest genoemde knelpunten zijn de onoverzichtelijkheid van de weg, het moeilijke oversteken en het gebrek aan ruimte voor alle weggebruikers.

Over één ding zijn de meeste mensen het eens: "de nieuwe situatie is een stuk mooier dan hoe het voorheen was".

### Mensen met een fysieke of zintuiglijke beperking

Bij deze groep komt erg sterk naar voren dat er behoefte is aan een veilig oversteekplaats. Op de Daalseweg is het vaak te druk, waardoor er te weinig voorrang verleend wordt aan deze groep. Voor mensen met een fysieke of zintuiglijke beperking zorgt het gebrek aan een oversteekplaats voor een sterk verminderde leefbaarheid.

Wat ook vaker genoemd werd is dat er op het voetgangersgedeelte veel stukken zijn die te smal zijn ingericht. Tevens komt het regelmatig voor dat er fietsers of objecten op het voetpad zijn en dat mensen hun fiets parkeren op de geleidetegels.

Op de weg zelf wordt door weggebruikers nu ook te weinig rekening gehouden met mensen in een rolstoel. Ze hebben het gevoel dat ze minder zichtbaar zijn en minder ruimte hebben, en worden vaak ingehaald.

## 4.2 Locaties

### Ter hoogte van Hobbema: van oud naar nieuw

Veel mensen gaven aan dat de overgang van het oude naar het nieuwe deel verwarrend is. Ook bij de observatie zagen we dit terug. Fietsers en automobilisten komen op het nieuwe stuk vrij abrupt bij elkaar en het voelt ineens erg krap. Het 'hobbeltje' was voor een aantal mensen ook vervelend, aangezien je als automobilist het gevoel hebt dat je hier (vooral in het donker) gemakkelijk tegenaan rijdt.

### Ter hoogte van de Albert Heijn

Hier gaven mensen aan dat ze de situatie erg chaotisch en onoverzichtelijk vonden. Ook dit zien we in de observaties terug. Op dit punt komen fietsers, voetgangers en automobilisten vanuit ontzettend veel verschillende richtingen de Daalseweg op. Een weggebruiker moet ineens op heel veel dingen tegelijk letten. Dit maakt het lastig om in te schatten wie er voorrang heeft of neemt.

### Ter hoogte van de Heydenrijckstraat

Ook dit is een ontzettend drukke plek, waar veel mensen willen oversteken. Ze geven aan dat het oversteken lastig is door de geparkeerde auto's en door de drukte op de weg.

## 4.3 Weggebruikers

### De voetganger

Voor voetgangers is voornamelijk het oversteken lastig. Het is erg druk op de weg en weggebruikers verlenen vrijwel geen voorrang. Hierdoor moeten mensen vaak erg lang wachten om te kunnen oversteken en hebben ze het gevoel dat het onveilig is.

### De fietser

Bij de fietser horen we voornamelijk dat ze het gevoel hebben dat er te weinig ruimte is naast de automobilisten. Ze worden dan ook veelvuldig ingehaald. Hoewel we dit bij de observaties niet mis zien gaan horen we van voorbijgangers wel dat het krap voelt en dat er onderlinge irritatie is. Een aantal fietsers willen dan ook meer ruimte of een duidelijkere plek op de weg.

### De automobilist

Automobilisten voelen zich in het algemeen niet onveilig, maar hebben wel het gevoel dat ze goed moeten opletten en geven aan dat de weg chaotisch en onoverzichtelijk is geworden. De versmalling ter hoogte van Hobbema wordt regelmatig aangehaald als lastig punt.

## 4.4 Tijdstippen

Vrijwel iedereen is het erover eens dat de avondspits vanwege de drukte als het meest onveilig wordt ervaren. Ook de zaterdagen zijn erg druk. Buiten deze tijden vinden ook wat chaotische situaties plaats, echter hebben deze minder effect op de veiligheidsbeleving.

## 4.5 Samengevat: de grootste knelpunten

### Het oversteken van de weg

Ouderen, jonge kinderen en mensen met een fysieke of zintuiglijke beperking hebben veel moeite met het oversteken van de Daalseweg. Dit is voornamelijk een probleem op de drukke tijdstippen en de drukste punten, namelijk het gedeelte bij de Albert Heijn en het gedeelte ter hoogte van de Heydenrijckstraat.

### Verloop van de oude naar nieuwe situatie

Door meerdere voorbijgangers werd frustratie geuit over het punt waar de oude Daalseweg overloopt in de nieuwe situatie. Veel mensen gaven aan dat ze dit een gevaarlijk punt vinden omdat je als fietser plots de autoweg op wordt gedwongen. De overgang is hier te abrupt.

### Chaos op de weg

Veel weggebruikers vinden de huidige situatie onoverzichtelijk, doordat er vanuit alle richtingen fietsers, voetgangers en automobilisten de weg op komen. Dat fietsers en automobilisten geen eigen ruimte hebben vergroot op drukke momenten dit gevoel van chaos. Dit komt voornamelijk voor bij de in- en uitrit van de Albert Heijn en de kruising met de Heydenrijckstraat.

### Toegankelijkheid

De Daalseweg is nog niet geoptimaliseerd wat betreft toegankelijkheid. Er is een behoefte aan een oversteekplaats, de geleidetegels zijn niet op de meest logische locaties geplaatst en er zijn veel versmallingen en obstakels op het voetpad.

## 5. Vervolgstappen

In het vorige hoofdstuk werden de vier grootste knelpunten wat betreft de veiligheidsbeleving op de Daalseweg benoemd:

- Het oversteken van de weg
- Verloop van de oude naar de nieuwe situatie
- Chaos op de weg
- Toegankelijkheid

Hoewel de snelheid op de Daalseweg is gedaald en mensen erg enthousiast zijn over de dorpsfeer heerst er bij een aantal groepen toch een gevoel van verkeersonveiligheid.

Op basis van deze gegevens adviseren we om te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor het creëren van een duidelijke oversteek voor voetgangers op de Daalseweg. Op dit moment is er wel wat ruimte om over te steken, echter wordt dit door automobilisten en fietsers niet goed gezien en wordt er vaak geen voorrang verleend. Het creëren van een oversteek kan bijvoorbeeld door het aanbrengen van een zebepad of door het wekken van de suggestie van overstekende voetgangers richting fietsers en automobilisten.

Aansluitend hierop zouden wat maatregelen getroffen kunnen worden om te proberen de chaos op de weg te verminderen en het principe van shared space wat meer te activeren. Door bijvoorbeeld meer nadruk te leggen op het feit dat men een winkelgebied binnen komt en de auto's meer neer te zetten als "gast" zet je een nieuwe norm neer wat betreft het verlenen van

voorrang. Dit zou je bijvoorbeeld kunnen doen door borden en banners bij het betreden van het nieuwe stuk. Hiermee pak je tevens het verloop van de oude naar de nieuwe situatie aan, door deze beter aan te kondigen.

Op het verloop van de oude naar de nieuwe situatie zou nog eens gekeken kunnen worden naar de mogelijkheden voor belijning, om de overgang naar de nieuwe situaties tijdens de eerste paar meters te versoepelen. Je zou bijvoorbeeld de fietssuggestiestrook nog heel kort kunnen doortrekken op het nieuwe gedeelte. Zo krijgen weggebruikers meer duidelijkheid over hun plaats op de weg.

Tot slot zou er nog eens met een aantal omwonenden met een fysieke of zintuiglijke beperking gekeken kunnen worden naar de ruimte op de voetpaden en de plaatsing van de geleidetegels. We vermoeden dat er voor een hoop dingen een 'quick fix' is, wanneer daar goed over afgestemd wordt.

# Afsluiting

## Vragen?

Heeft u vragen over dit rapport of het onderzoek? Neem dan contact op met een van onderstaande contactpersonen.

### Gemeente Nijmegen

Harold Klomp [h.klomp@nijmegen.nl](mailto:h.klomp@nijmegen.nl)

### SHIFT Gedragsverandering

Dirkje van der Ven [dirkje@shift-gv.nl](mailto:dirkje@shift-gv.nl)

## Over SHIFT

SHIFT is een onderzoeks- en adviesbureau gespecialiseerd in gedragsverandering dat is opgericht in 2015 en bestaat uit een ondernemend en enthousiast team van gedragswetenschappers. Wij werken samen met overheden en organisaties uit allerlei verschillende branches en denken mee over het bevorderen van de verkeersveiligheid tot aan het bevorderen van milieubewust gedrag.