



Gemeenteraad en
College van Burgemeester en Wethouders
van de Gemeente Wijdereen
Rading 1
1213 RK Hilversum

's-Graveland, 18 september 2008

Betreft: Uw reactie op de Zienswijzen met kenmerk B/84056/080825/CvD
Uw memo bij de Raadsstukken met kenmerk M/63891/080908/CVD

Geachte dames en heren,

Wij ontvingen uw reactie op onze zienswijzen op de voorgenomen reconstructie van het Noordereinde te 's-Graveland, die wij eerder tot u richten.

Wij maken graag van deze gelegenheid gebruik om in deze open brief puntsgewijs terug te komen op uw reactie. Ook geven wij een reactie op het memo met kenmerk M/63891/080908/CVD dat bij de raadsstukken is gevoegd. 'Open brief' houdt in dat deze aan de media wordt toegezonden.

Uw reactie op de Zienswijzen met kenmerk B/84056/080825/CvD

Onze weerstand tegen het door u voorgestelde **vellen van de bomen** houdt vooral verband met het door u beoogde plan daarnaast: aanleg van parkeervakken haaks op de weg en de locatie van planting van nieuwe bomen. U beoogt de verkeersveiligheid te bevorderen; het tegendeel is het geval. Wij behandelen beide hierna.

De essentie van ons **bezwaar tegen parkeervakken haaks op de weg** betreft de veiligheid voor in/uit parkerende auto's als gevolg van de intolerantie van het voorbijrazende verkeer tijdens in/uit parkeren. Ervaring van de bewoners aan het laatste stuk van het Noordereinde leert nu eenmaal dat het voorzichtig in/uit parkeren van hun auto met veelal intolerante, vaak ook agressieve reacties van het voorbijrijdende verkeer wordt 'beloond'. Vooral het achterwaarts in of uitparkeren vormt een probleem voor de veiligheid van de betrokken bewoners. Het uitzicht bij in/uitparkeren staat wat ons betreft niet zozeer in relatie tot het al-dan-niet verder naar achteren plaatsen van bomen als wel tot het verslechteren van dat uitzicht (en daarmee de veiligheid!) als gevolg van 'haaks' parkeren in plaats van 'parallel' parkeren.

Het **bezwaar tegen het 60 cm naar achteren plaatsen van de bomen** betrof een geheel ander aspect: de optische verbreding van de weg. Aan dit bezwaar wordt door de gemeente geheel voorbijgegaan, sterker nog in uw reactie valt ineens te lezen dat de bomen nu geen 60 cm maar 150 cm achter de kant van de rijbaan worden geplaatst! Wij zijn met stomheid geslagen. Het daarmee door u motiveren van 'veilig uit te kunnen parkeren' is wat ons betreft dan ook geen argument.

De redenering van uw zijde is: 'De plaats van de oude bomen dateert nog van de tijd dat er weinig verkeer was, de weg ook smaller was en bestond uit grind of klinkers op zand'. Dat klopt, de weg is in latere jaren dan ook aanzienlijk verbreed en dat moet voldoende zijn met behoud van de huidige positie van bomen, oud of nieuw. Het verder uit de rijbaan verplaatsen van bomen is een vrijbrief om de weg nu optisch te verbreden en bij een volgende reconstructie over enkele decennia de weg



daadwerkelijk te verbreden. Dit staat wat ons betreft volledig haaks op dat wat u noemt 'het maken van een goede nieuwe situatie waar ook onze kinderen nog lang plezier van kunnen hebben'. Dat geldt zeer zeker niet voor de kinderen die tegen die tijd langs de betrokken laan wonen.

De redenering van uw zijde is: 'Bij een **moderne reconstructie** van een weg moet de fundering van de rijbaan om technische redenen tot ca. 0,50 m achter de trottoirband doorlopen (om een goede krachtspreiding te krijgen)'. Technisch gezien is dat geheel juist. Denkende in het belang van uw bewoners kunt u dit tevens oplossen door de weg ca. 0,50 m smaller te maken.

Aangegeven wordt dat 'een verbod op **nachtelijk vrachtverkeer** niet mogelijk is'. Eerder is aangegeven dat dit zou worden onderzocht. Blijkbaar is uit dat onderzoek uw hiervoor genoemde constatering afgeleid. Wij zullen graag vernemen welk onderzoek dat is geweest, wat de preciese uitkomsten daarvan zijn geweest. Wij geven hierbij aan het onwaarschijnlijk te achten dat nachtelijk vrachtverkeer niet kan worden verboden.

De redenering van uw zijde is: '**Zebrapaden** worden alleen dáár toegepast waar voetgangers in behoorlijke aantallen ook op (nagenoeg) dezelfde plek oversteken'. Dat is correct en daarom hebben zebrapaden wel dégelijk zin. Dit gaat verder dan het traject van de reconstructie. Dus naast de bushalte en het gebouw van Natuurmonumenten betreft dit ook andere redelijkerwijs toe te wijzen locaties.

Voorbeelden Noordereinde zijn ter hoogte van de beide fietsbruggen (rond nummer 309) naar het fietspad bij Laanzicht, bij de NH-kerk ter hoogte van nummer 93 en bij voormalige Pluto-terrein of het trapveldje aan het Noordereinde. Voorbeelden Zuidereinde: ter hoogte van de kerk, entree Trompenburg, ter hoogte van de J.H. Burgerlaan, oversteek naar sportvelden Kininelaantje. Kortom, schep voor uw bewoners de gelegenheid om veilig over te steken bij alle bushaltes, openbare dan wel druk bezochte gebouwen en/of locaties. Waar een wil is, is een weg. Denk daarbij vooral om de veiligheid van uw senioren en kinderen!

De redenering van uw zijde is: 'De **inrichting van de weg** moet zodanig zijn dat het voor het verkeer logisch is om zich aan te passen aan het gewenste gedrag'. Chapeau! Wij verwachten dan ook dat uw uiteindelijke keuze voor belijning, kleur wegdek, trottoirbanden, lichtmasten en aankleding geheel in lijn is met de eerder door uw bewoners (via WerkaandeWeg.NU) gestelde wensen. Daarbij staan hun veiligheid (oversteken, parkeren, etc.), woongenot (beschermd dorpsgezicht, rust, luchtkwaliteit etc.) en visuele versmalling van de weg centraal.

Uw memo bij de Raadstukken met kenmerk M/63891/080908/CVD

De redenering bij '**Alternatieven voor de gekozen riolering**' is dat schade aan de boomwortels het argument is om de bomen te vellen. De oplossing om de riolering te verplaatsen naar de huizenkant van de weg waardoor dat probleem verdwijnt, wordt zelfs niet genoemd. Toch ligt daar een geweldige eerste klas kans om het boomwortelschade-probleem te vermijden. Ook de mededeling dat de riolering na 20 jaar is versleten, komt ons onwaarschijnlijk voor. Immers, het zou toch vreemd zijn als elke 20 jaar het rioleringsstelsel aan groot onderhoud toe is.

Bij '**Conclusie rioleringen**' staat dat het nodig is de riolering mee te menen; dat ligt voor de hand, echter niet op de wijze zoals hierboven aangegeven. De genoemde 'zware schade' is een vermijdbaar doemscenario.

Bij '**Afwegingen m.b.t. de verhardingsconstructie**' wordt gesproken over 45 cm uitgraven. Wellicht is dat nodig, maar niet dichtbij de bomen als de weg met 50 cm wordt versmald (al eerder in deze brief gaven wij dit aan als mogelijkheid). De oude asfaltlaag moet langs de bomen, dus niet worden gerepareerd of vervangen, maar verwijderd. En daarbij zal, inderdaad, met grote zorg te werk



moeten worden gegaan, omdat in de afgelopen jaren op geen enkele wijze het voortbestaan van de bomen aandacht kreeg. Zorgvuldig uitgraven dus, met de hand waar nodig om de kostbare wortels van dit cultuurbezit niet alleen te sparen, maar ook nieuwe overlevingskansen te geven. Dat is heel andere koek dan het aanbrengen van heet asfalt tegen deze bomen. De gemeente heeft hier een kans een schuld aan achterstallig onderhoud van een integrerend onderdeel van ons beschermd dorpsgezicht in te lossen.

Onder '**Conclusie verhandingen**' wordt een tijdelijke oplossing door 'lapwerk' afgewezen, waarbij en passant wordt gemeld dat het voor de bomen niet veel uitmaakt. Mogelijk geeft dit weer hoe de ontwerpers van het reconstructieplan over de bomen denken: ze moeten hoe dan ook weg. WerkaandeWeg.NU denkt daar totaal anders over en geeft ook helder aan hoe de bomen een nieuwe toekomst tegemoet kunnen gaan.

Met betrekking tot de '**Afwegingen en de Conclusie m.b.t. het standpunt van de Fietzersbond**' rijst bij ons de vraag hoe serieus de gemeente zo'n verkeersflessenhals eigenlijk neemt. Wij zijn verbijsterd als wij lezen: 'Uit ongevalsstatistieken blijkt het gebied rond de Klapbrug helemaal geen gevaarlijke locatie te zijn'. Zolang er geen slachtoffers zijn, is er kennelijk niets aan de hand. Dat vele voetgangers en fietsers daar onwaarschijnlijk gehaaid zijn geraakt in het lijfsbehoud, wordt volstrekt over het hoofd gezien. Dat die flessenhals zo zou kunnen worden ingericht dat er een fiets- en voetganger-vriendelijke situatie ontstaat, die tegelijk het gemotoriseerd verkeer temt, is kennelijk nog niet opgekomen. Het probleem rond de Klapbrug moet met een creatieve instelling, anders dan een afwijzende houding, nader worden onderzocht.

Met betrekking tot de '**Provinciale subsidie**' wordt gesteld dat 'uitstel van de reconstructie zal leiden tot het verlies van deze subsidie'. In de Commissievergadering R&E van 27 augustus jl. is door leden van de commissie aan de wethouder gevraagd bij de provincie informatie te vragen over al dan niet volledig verlies van subsidie bij gefaseerde uitvoering. In de door de gemeente gepubliceerde stukken is hierover niets terug te vinden. Bij navraag door WerkaandeWeg.NU bij de provincie bleek dat er geen sprake is van het geheel verliezen van de subsidie bij gefaseerde uitvoering van de reconstructie.

In résumé: Wij hebben kennisgenomen van de door u opgestelde **aanpassingen op het plan**, maar wij zien niet dat deze aanpassingen tegemoet komen aan de punten uit de door WerkaandeWeg.NU verwoorde zienswijzen die door bijna tweehonderd bewoners bij u zijn ingediend. Voorts is de **essentie** van uw reactie dat de Gemeente in alles keer op keer vast houdt aan haar '**bestemmingsplan**'. Dit plan is niet meer van deze tijd, simpelweg omdat het door de onacceptabele toename van de hoeveelheid doorgaand (vracht)verkeer steeds verder van de belangen van uw bewoners staat. Ook tijdens de inspraak is gewezen op het volledig verouderd zijn van het bestemmingsplan. Uw beroep op het bestemmingsplan is niet toekomstgericht, maar gericht op het verleden.

Het is dan ook aan u als Gemeenteraad en College van B&W om:

- Primair op te komen voor de belangen van uw bewoners;
- In te zien dat de verkeersintensiteit langs het Noorder- en Zuidereinde (zoals door u toegestaan in uw bestemmingsplan) door de blijvende groei niet meer acceptabel is;
- In te zien dat het Noorder- en Zuidereinde over een aantal jaren überhaupt niet meer in staat zijn om zoals u dat noemt als 'de noord-zuid verbinding tussen S23 (Loenen/Vreeland-Hilversum) en de S22 (Weesp-Bussum)' te fungeren, zelfs niet meer met de door u beoogde huidige reconstructieplannen (over gemeenschapsgeld gesproken!);
- Aangedragen strategische alternatieven als een randweg evenals een daadwerkelijk regionale aanpak serieus te nemen;



- Er gehoor aan te geven dat, met oplossingen zoals in het voorgaande punt werden benoemd, pas dán en daarna effectief gewerkt kan worden aan terechte aanpassing van uw bestemmingsplan in het belang van uw bewoners en het daarmee wegleiden van doorgaand verkeer. Dit geldt dan niet alleen meer voor het Noorder- en Zuidereinde, maar ook op de andere 'probleemwegen' zoals eerder door ons aangegeven. Deze zijn o.a. de Oud Loosdrechtse Dijk; Nieuw Loosdrechtsedijk; de Tjalk; Herenweg; Leeuwenlaan; Middenweg en Dammerweg.

Graag maken wij van deze gelegenheid gebruik om u erop te wijzen dat Werkaandeweg.NU inmiddels formeel een Vereniging is. Dit hebben wij gedaan om de belangen van de bewoners nog beter te kunnen vertegenwoordigen. Wij spreken in dat kader onze zorg uit, dat door de Gemeente niet veel waarde lijkt te worden gehecht aan de stem van uw bewoners. De gemeente luistert, maar geeft geen enkel gevolg aan het gehoorde. Dit blijkt onder meer uit de te verwaarlozen terugkoppeling vanuit uw 'klankbordgroep' naar de bewoners, maar ook uit de wijze waarop uw bewoners door enkele van uw uitvoerend ambtenaren te woord werden gestaan. Voor Werkaandeweg.NU geldt dat zij niet of nauwelijks op initiatief van de Gemeente betrokken is in ter zake doende kwesties. Als Vereniging zullen wij dan ook graag alles in het werk stellen om op te komen voor de belangen van de bewoners. Wij verlangen om door de gemeente als gesprekspartner serieus te worden genomen. Op die basis kan het alsnog tot een vruchtbare samenwerking komen.

Met vriendelijke groet,

Vereniging Werkaandeweg.NU

M.J.H. Wouters
Voorzitter

E.M. Bakker
Vice-Voorzitter