



Aan de leden van Gemeenteraad en College
Gemeente Wijdmeren
Rading 1
1231 KB Loosdrecht

's-Graveland/Kortenhoef, 5 december 2012

Geachte leden van Raad en College,

Op 11 december zal in de commissie Ruimte & Economie het raadsvoorstel betreffende de inrichtingsplannen voor de vaartwegen (Noorder- en Zuidereinde, Emma-, Koninginne- en Cannenburgerweg) worden besproken. Wij, als bewonersverenigingen WadW en VBEKC, hebben hierbij een aantal vragen en kanttekeningen, in aansluiting op onze brief van 23 augustus jl. Samengevat zijn dit de volgende punten:

1. Er moeten nu besluiten worden genomen. Inspraak van bewoners heeft in ruime mate plaatsgevonden.
2. Een proef op alleen het Noordereinde en Koninginneweg zal geen compleet inzicht geven in de effecten van de 30 km inrichting. De bewonersverenigingen geven verre de voorkeur aan integrale maatregelen.
3. De bewonersverenigingen hebben positief overleg gepleegd met De Slenk, OCW, Natuurmonumenten en Stichting Het Blok.
4. De inrichtingsplannen voldoen aan de CROW-regels.
5. Het aantal fatale branden is sinds de invoer van 30 km gebieden niet toegenomen. Er zijn geen zwaarwegende redenen voor hulpdiensten om tegen 30 km inrichting te zijn, mede gezien de algemeen landelijke acceptatie.
6. Gemeentes kiezen voor verkeersveiligheid boven brandveiligheid gezien het grotere aantal slachtoffers in het verkeer.
7. De geluidsoverlast moet minder.
8. In 1998 heeft ook Wijdmeren (destijds 's-Graveland, Loosdrecht en Nederhorst den Berg) getekend voor het invoeren van 30 km limieten in woongebieden.

Onderstaand gaan wij verder op deze punten in.

Raadsvoorstel

Wij begrijpen dat het huidige voorstel een proef van 8 maanden behelst op alleen het Noordereinde en de Koninginneweg. Wij zijn beslist van mening dat een dergelijke proef niet het juiste en complete beeld zal opleveren. De redenen hiervoor zijn o.a.:

- De periode is te kort om alle seizoensinvloeden te kunnen betrekken in de evaluatie.
- Invloed van wegomleidingen als gevolg van bijvoorbeeld werkzaamheden in de omringende gemeenten kunnen in zo'n korte periode niet worden geneutraliseerd.
- Op de niet in de proef meegenomen weggedelen (waar dus wat betreft Zuidereinde een maximum van 50 km blijft gelden) zullen de weggebruikers het "verlies" van tijd willen inhalen: er zal nog harder worden gereden, dus nog grotere onveiligheid.
- Doordat het tijdverlies waarschijnlijk zeer gering is door het relatief korte stuk 30 km, zullen de weggebruikers geen andere route zoeken.
- Het aantal verkeersbewegingen zal dus zeer waarschijnlijk ook niet afnemen, wat toch één van de doelstellingen is.
- In het gefaseerde plan van de wethouder is de inrichting van de Cannenburgerweg niet opgenomen. Het uitgangspunt is altijd geweest dat maatregelen tegelijkertijd aan beide zijden van de vaart zouden worden genomen. Zonder passende inrichting van de Cannenburgerweg zijn geen representatieve metingen te doen.

Vanaf het allereerste begin is in het plan met betrekking tot de vaartwegen door alle betrokkenen gesteld dat het een totaalaanpak moet zijn, waarin alle vaartwegen zijn opgenomen. Alle deskundigen uit de werkgroep, de Adviescommissie Verkeer, ambtenaren, wethouder en politiek waren het daar destijds over eens. Het huidige voorstel hebben wij dan ook met grote tegenzin geaccepteerd omdat, volgens de wethouder, het voorstel alleen in deze vorm kans maakt om door het college, de raad en andere instanties te worden geaccepteerd.

Wij zouden het dan ook zeer toejuichen als de raad beslist dat de inrichtingsplannen wel in zijn totaliteit moeten worden uitgevoerd en dan wel op zo kort mogelijke termijn.

Wegcategorisering

De inrichtingsplannen en de wegcategorysering zijn op elkaar afgestemd. De huidige wegcategorysering van de vaartwegen wijkt niet af van de categorisering zoals deze al eerder, in opdracht van de gemeente, is opgesteld door bureau VIA in 2007. Voor de tweede keer is dus aangetoond hoe onze wegen moeten worden gecategoriseerd volgens de landelijke norm. Het is volslagen onduidelijk waarom hier nu van afgeweken moest worden. In de raadsvergadering van september 2012 zijn, als gevolg van een ingebracht amendement, alle wegen binnen onze gemeente potentieel 30 of 50 km geworden. Dus ook alle wegen die op dit moment 30 km zijn, kunnen weer 50 km worden. Wij zijn van mening dat alleen een persbericht van DorpsBelangen bovenstaande niet rectificeert **en verzoeken daarom de raad op de daarvoor geëigende wijze een raadsbesluit te nemen dat bepaalt dat op alle wegen waar nu een maximum snelheid van 30 km is, de maximum snelheid 30 km zal blijven.**

Tijdslijnen

Wij zijn het als bewonersverenigingen beu om, nu al 2,5 jaar, steeds maar weer aan het lijntje te worden gehouden. De door de verantwoordelijk wethouder ingestelde werkgroep (zie hierboven onder "Raadsvoorstel") heeft al meer dan een jaar geleden een volledig uitgewerkt inrichtingsplan aan de wethouder aangeboden. Dit plan is opgesteld door de werkgroep in samenwerking met de wethouder en wordt bekrachtigd door de handtekeningen en instemming van 80% van de aanwonenden. **Het is de hoogste tijd dat er nu beslissingen worden genomen die leiden tot snelle uitvoering van de inrichtingsplannen van de vaartwegen. De geloofwaardigheid van het gemeentebestuur staat op het spel.**

Afstemming

Door de bewonersverenigingen zijn de inrichtingsplannen afgestemd met een aantal organisaties, te weten:

- Industriegebied De Slenk
- de OCW
- Natuurmonumenten
- Stichting Het Blok.

Geen van deze organisaties had - na duidelijke uitleg van de te nemen maatregelen - fundamentele bezwaren, omdat men inzag dat de bereikbaarheid niet in het gedrang komt.

Obstakels

Bij het inrichten van de wegen heeft de werkgroep uit kostenoverweging en in overleg met de door de gemeente aangewezen personen, ingestemd met bloembakken. Wij staan echter neutraal ten opzichte van de te kiezen obstakels.

CROW-toetsing

De inrichtingsplannen zijn getoetst aan de CROW-normen die landelijk zijn ingevoerd en die ook rekening houden met de aanrijtijden van hulpdiensten.

Bewonersbetrokkenheid

In totaal zijn er twee grote en 5 kleinere bijeenkomsten georganiseerd met bewoners. Inspraak en betrokkenheid hebben hier ten volle en voorbeeldig plaats gevonden. We weten wat we willen en hoe het moet.

Hulpdiensten

Ook wij zijn uiteraard van mening dat de hulpdiensten naar behoren hun werkzaamheden moeten kunnen uitvoeren.

Uit onderzoek blijkt dat het aantal fatale branden sinds 2003 **niet is toegenomen**, ondanks het feit dat landelijk de verkeersintensiteit én het aantal 30 km gebieden toenemen (zie onderstaande tabel, bron: Nederlands Instituut van Fysieke veiligheid).

Fatale branden Nederland

	2003	2008	2009	2010	2011	cumulatief	
						incl.2003	excl.2003
Aantal fatale woningbranden	45	44	22	30	26	167	122
Aantal doden bij fatale woningbranden	52	49	25	30	28	184	132



In het rapport "Operationele Prestaties Brandweer Opkomsttijden" uit 2007 (website Ministerie van Binnenlandse Zaken) wordt gesteld dat de gewenste opkomsttijd van de brandweer 8 minuten bedraagt, te weten:

- 1-1,5 minuten verwerkingstijd van de melding
- 3 minuten uitrijtijd vrijwillige brandweer
- 3,5-4 minuten rijtijd.

In de praktijk blijkt dat de verwerkingstijd tussen de 2 en 3 minuten ligt, de uitrijtijd ligt tussen de 6 en 8 minuten, de rijtijd in 50% van de meldingen 4 minuten is en in 84% van de meldingen ten hoogste 7 minuten.

In dit rapport wordt gesteld dat verkeersremmende maatregelen de rijtijd negatief beïnvloeden, maar dat gemeentebesturen, in afweging van veiligheid voor de burgers waar ze verantwoording voor hebben, kiezen voor maatregelen die de grootste reductie geven van het aantal slachtoffers. Alle gemeenten kiezen ervoor om de verkeersveiligheid te vergroten.

Wij roepen de raad op om ook bij de nu te nemen beslissingen die afweging te maken en te kiezen voor verkeersveiligheid.

Mocht het overigens zo zijn dat (vooral) de in de plannen opgenomen asverspringingen op het Noorder- en Zuidereinde de positieve advisering van de brandweer/ambulance in de weg staan, dan zou - in overleg met de betrokken verkeersdeskundigen - gekozen kunnen worden voor het vervangen van de asverspringingen door wegversmallingen. Hierdoor kan worden voldaan aan de wens van de brandweer/ambulance om zonder hindernis rechtdoor te kunnen rijden.

Een ander aspect dat door de brandweer in haar brief van 27 november jl. wordt aangegeven, is dat de onveiligheid toeneemt, omdat het verkeer langzamer zal rijden en bij nadering van de brandweer met sirene de wegen geen uitwijkingsmogelijkheden bieden. Feit is dat met de voorgestelde inrichting de uitwijkingsmogelijkheden niet zullen afwijken van de huidige situatie. De vraag is bovendien of de huidige situatie ooit tot substantiële vertraging heeft geleid.

Het rapport maakt gewag van oplossingen in het installeren van dynamische verkeersmaatregelen (bijv. groene stoplichtzone). Door de werkgroep is ook gekeken naar alternatieve oplossingen. Gebleken is dat de kosten daarvan vele malen hoger zijn dan voor de nu voorgestelde bloembakken.

Geluidsoverlast

In de statistieken van het RIVM wordt duidelijk gemaakt dat zowel op het Noordereinde als op het Zuidereinde de gestelde geluidsnormen worden overschreden met het label "slecht", en dat al vele jaren! **Dit maakt het des te dringender dat er nu actie wordt ondernomen om de geluidsoverlast tegen te gaan door de invoering van een maximum snelheid van 30 km en bijbehorende inrichting op de vaartwegen.**

Veiligheid

Uit onderzoeken van het bureau VIA blijkt dat de overlijdenskans van weggebruikers (auto, fiets, voetganger) naarmate de snelheid hoger is, dramatisch toeneemt:

- bij 30 km 5%
- bij 50 km 45%
- bij 65 km 85%

Op de vaartwegen wordt buiten de spitstijden regelmatig harder gereden dan 65 km. Voorts wijzen we u op de bijlage "Verkeer en Veiligheid", waarin de bewonersverenigingen een aantal zaken op dit gebied op een rijtje hebben gezet.

We herhalen het nog maar eens: er moeten snel maatregelen worden genomen om de snelheid terug te dringen!

Convenant 1998

In 1998 is (bij het Startprogramma Duurzaam Veilig van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat) door alle wegbeheerders een convenant ondertekend met betrekking tot de verkeersveiligheid (bron VIA).



Hierin zijn onder meer de volgende afspraken vastgelegd:

- Het creëren van zo groot mogelijke 30 km/u-gebieden binnen de bebouwde kom.
- Het creëren van zo groot mogelijke 60 km/u-gebieden buiten de bebouwde kom.
- De invoering van de maatregel 'Bromfiets op de rijbaan'.
- Voorrang op verkeersaders; tevens was dit het moment voor de invoering van de maatregel 'Voorrang fietsers van rechts'.
- Het opstellen van een categoriseringsplan.

Conclusie

Gezien het bovenstaande mag het duidelijk zijn dat na 2,5 jaar het tijd wordt om de verkiezingsbeloftes in te lossen. Bewoners hebben genoeg van politiek touwtrekken en gedraal, gedreven door andere belangen dan die van bewoners.

Wij stellen vast dat bovenstaande, vrij beschikbare informatie, door onze gemeente niet gebruikt wordt om tot snelle en efficiënte maatregelen te komen. Een schrijnend gevolg daarvan is het aftreden van de Adviescommissie Verkeer. Het gaat er nu op lijken dat deze commissie is ingesteld als 'doekje voor het bloeden', daarmee de burgers een schijn van inspraak en betrokkenheid gevend.

Bij de begrotingsbehandeling op 8 november is besloten dat drie fractievoorzitters met de (ex)ACV-leden in gesprek gaan om ze te vragen hun beslissing om af te treden te heroverwegen. Wij juichen dat zeer toe en spreken de wens uit dat de ACV-leden hun goede werk weer zullen opnemen. De bewonersverenigingen hebben het zeer gewaardeerd op verzoek van uw raad betrokken te worden bij de ontwikkeling van de inrichtingsplannen, waarbij een zeer vruchtbare samenwerking met o.a. de ACV mogelijk is gebleken. Inspraak van de bewoners heeft daarmee geleid tot grote betrokkenheid bij en een duidelijk positieve mening over de inrichtingsplannen voor het geheel van de vaartwegen.

Wij hebben deze brief opgesteld omdat de huidige gang van zaken ons zeer bevreemdt, teleurstelt en frustrleert. Met deze brief willen wij daar graag uiting aan geven richting raad, commissie en college. Tevens zal dit stuk worden gebruikt voor berichtgeving aan onze leden, andere betrokkenen en de pers.

Wij dringen er met klem op aan de, uit passend overleg tussen gemeente, verkeersexperts en bewoners voortgekomen oplossingen nu goed te keuren en met spoed en energie in het eerste kwartaal van 2013 uit te voeren.

Met vriendelijke groet,

R.J. Bestevaar
Voorzitter Werkaandeweg.NU

E. Greve
Voorzitter vb-EKC

Mede namens de bestuursleden van beide bewonersverenigingen:

WadW:
Franka Dekker
Joop Onderstal

vb-EKC:
Erik Greve
Jos den Ouden
Margo Schoote
Pieter Ysbrandy
Tom Burgers
Frits den Hartog
Diederik Schmedding

Bijlagen: Brief WadW/EKC d.d. 23-08-2012
Verkeer en Veiligheid

cc: J. van Ditmarsch, raadsgriffier
F. Duurland
M. Huppelschoten