



De proef 30km-inrichting Vaartwegen moet doorgaan. En daar zijn goede argumenten voor!

- Het raadsbesluit is tot stand gekomen na een zorgvuldige voorbereiding, grote participatie en betrokkenheid van belanghebbenden (gemeente, ACV, bewoners, verkeersdeskundigen), ruime mogelijkheden om zienswijzen in te dienen of bezwaar aan te tekenen. Er is heel veel media-aandacht geweest en een inspraakprocedure is verlengd. Er was dus alle tijd om te reageren. De tegenstanders van nu hebben zich tijdens dit hele democratische proces echter niet laten zien of horen.
- De tegenstanders vinden het vooral vervelend dat ze niet meer met de gebruikelijke (te) hoge snelheid door deze dorpsstraten kunnen rijden. Agressie, verbaal geweld en bedreigingen waarmee dat argument duidelijk wordt gemaakt, kunnen en mogen geen redenen zijn om een besluit dat op zorgvuldige en democratische wijze tot stand is gekomen, terug te draaien.
- De tegenstanders zeggen dat de bakken gevaarlijk zijn. Wij bestrijden dat: niet de bakken zijn gevaarlijk, maar de tegenstanders die vol agressie te hard willen rijden. Het is in feite heel simpel: er is een maximum snelheid van 30km; daar heb je je als weggebruiker gewoon aan te houden, of je dat nou leuk vindt of niet. Vastgesteld kan ook worden dat de weggebruikers die rustig rijden, geen problemen ondervinden en er ook geen probleem mee hebben om een ander de ruimte te geven de bakken te passeren. Daarmee voorkom je dat het verkeer tussen de bakken vast komt te staan.
- *'Maar er blijven altijd mensen die te hard rijden en daarmee onveilige situaties veroorzaken.'* Dat is waar, helaas. Maar dat kan geen reden zijn om de maatregelen terug te draaien. Want dan zeg je: 'ga je gang maar, rij maar gewoon te hard'.
- Het college en de gemeenteraad moeten beslissen op echte argumenten. Als de raad nu instemt met de CDA-motie om de proef direct te stoppen, is hun geloofwaardigheid in het geding. De proef deel 1 was bedoeld om praktijkervaring op te doen. Er zijn tijdens deze proef zaken geconstateerd die aanpassing nodig maken. Dan moet je die aanpassingen ook doen en niet de hele proef afblazen.
- De proef nu afblazen doet afbreuk aan een democratisch genomen besluit. De tijd (iets meer dan drie maanden) is te kort om conclusies te trekken. Pas als ook Zuidereinde en Emmaweg zijn ingericht, kunnen de echte effecten worden gemeten en kan een eerste echte evaluatie worden gehouden. Bij het raadsbesluit van 20-12-12 is hiervoor februari 2014 genoemd.
- Steeds is uitgangspunt geweest dat de effecten op Kortenhoefsedijk, Kerklaan, Kwakel, Herenweg, Leeuwenlaan ook worden bekeken tijdens de proef. De eerste tellingen hiervan zijn bekend. Deze geven geen aanleiding de proef te stoppen. Sterker nog, de tellingen wijzen uit dat de maatregelen effect hebben. Negatieve effecten op andere wegen moeten wel zo snel mogelijk worden aangepakt.
- De Vaartwegen zijn een pilot voor de aanpak van verkeersknelpunten in Wijdmeren. Er is door de raad een prioriteitenlijst vastgesteld voor deze knelpunten. Met name De Kwakel en de Kortenhoefsedijk staan hoog op deze prioriteitenlijst.
- Als de proef niet wordt voortgezet, is er geen betrouwbare evaluatie te maken. Dit heeft gevolgen voor de aanpak van de overige verkeersknelpunten. De Kwakel en Kortenhoefsedijk zullen niet worden aangepakt. Door het te vroeg afblazen van de proef vallen we in dezelfde valkuil als afgelopen decennia: geen onderbouwing van de effectiviteit van maatregelen met een reële lengte van de proefperiode. We zitten hier met een complex probleem, waarbij - als je het goed wil doen - we niet bang moeten zijn voor maatregelen.
- Het CDA was altijd al tegen de 30km-maatregelen en grijpt de facebook-commotie aan om alvast te beginnen met de verkiezingscampagne voor de komende gemeenteraadsverkiezingen.
- De raad heeft besloten tot uitvoering van de proef in 2 delen, met het oog op het snel beschikbaar hebben van praktische leereffecten:
 - deel 1 (Noordereinde, Koninginneweg, Cannenburgerweg) als praktijkproef
 - deel 2 (Zuidereinde, Emmaweg) als uitbouw naar integrale proef.

Bij deel 1 zijn heel wat leermomenten geweest.

- De logistiek bij plaatsing was niet goed. De gemeente heeft daarom besloten t.b.v. de inrichting van deel 2 de bakken op de gemeentewerf helemaal compleet te maken (geschilderd en beplant) en dan de complete bakken te plaatsen en direct daarna de belijning aan te brengen. Daarmee wordt de overlast voor de weggebruikers tijdens het plaatsen van de bakken tot het minimum beperkt.
- De bakken hebben niet overal het gewenste effect. Met name op het Noordereinde tussen 't Swaentje en Noorderslootbrug wordt nog steeds extreem hard gereden. Wij willen met de gemeente in gesprek over aanpassingen op dit stuk, waardoor de situatie verbetert. Diverse bewoners hebben hier ook nuttige suggesties voor gedaan.
- De plaats van de bakken bij de zebra's op Noordereinde wordt niet begrepen (omgekeerd versprongen). Ook hierover willen we in gesprek met de gemeente..



- De bakken op de Koninginneweg en Cannenburgerweg hebben tot onveilige situaties geleid, omdat fietsers om de bakken heen moeten en de automobilisten ze daar de ruimte niet voor geven. De bewonersverenigingen dringen er bij de gemeente op aan om voor de EKC-wegen bakken te maken die smaller zijn en daardoor een meter uit de kant kunnen worden geplaatst. Fietsers en voetgangers kunnen de bakken dan rechts passeren, waardoor ze veilig langs de bloembakken kunnen.
- De bakken die nu in gebruik zijn op Koninginneweg en Cannenburgerweg kunnen worden gebruikt voor het Zuidereinde.

Wij vragen de raadsleden aan te dringen op genoemde aanpassingen.

- We horen dat op de Emmaweg sommige bewoners geen maatregelen willen. Vastgesteld is dat een overgrote meerderheid van de weggebruikers hier (veel) te hard rijdt. Conclusie is dat geen maatregelen in ieder geval niet helpt om de snelheid naar beneden te krijgen.
- Het verdient aanbeveling dat de gemeente een goede voorlichting gaat geven over gedrag- en verkeersregels in een 30km-gebied.
- De inrichting van de Vaartwegen is volgens de richtlijnen Duurzaam Veilig en CROW. Met normaal rijgedrag geeft dit een veilig gebruik van deze dorpsstraten. Helaas is het altijd mogelijk om ondanks deze inrichting te hard en onverantwoord te rijden. Maar dat wil niet zeggen dat de inrichting niet deugt. Ook VVN heeft dat bevestigd.
- Verkeersremmende maatregelen met bloembakken vind je steeds meer in 30km-gebieden in Nederland, waar het ook wordt geaccepteerd. Waarom zou dat bij ons niet kunnen?
- De tegenstanders hebben zich verenigd op facebook. Hun argumenten zijn o.a. dat je op een doorgaande weg 50 km moet kunnen rijden. Ze vergeten daarbij dat in het Wegencategoriseringplan (door de gemeenteraad vastgesteld op 27-09-12) is opgenomen dat het Zuidereinde een erftoegangsweg maximum snelheid 30 km is en het Noordereinde een gebiedsontsluitingsweg met maximum snelheid 30 deels 50 km. Ze vergeten daarbij ook dat de vaartwegen gewoon dorpsstraten zijn waar heel veel mensen wonen, ook ouderen en kinderen. Er werd vaak veel te hard gereden (en dan hebben we het niet over 50 km, maar veel harder). Misschien hebben de tegenstanders met elkaar er zelf wel voor gezorgd dat de bewoners al jaren bezig zijn om te strijden voor een veiliger en leefbaarder leefomgeving.
- De brandweer heeft t.b.v. de bespreking van de eerste bevindingen (zie R&E 04-09-13) verslag gedaan van 1 melding en daaraan een conclusie verbonden.
De raadsleden Verbruggen (CDA) en Siderius (lijst Siderius) misbruiken dit en koppelen er voor het gemak nog even wat argumenten aan vast, zoals: *'door de geplaatste bloembakken kunnen auto's niet keren of achteruit rijden, waardoor de brandweerauto's meerdere minuten vertraging kunnen ondervinden of zelfs de doorgang onmogelijk gemaakt kan worden.'*
Wij beoordelen dit als grote onzin: waarom zou je willen keren of achteruit rijden. Als de brandweer aankomt, hoor en zie je dat van ver. Dan stop je op de eerst mogelijke plek om de brandweer door te laten rijden. Zo functioneert het ook in de praktijk. Het voordeel van een 30km-gebied: je rijdt niet hard, dus je staat ook snel stil.
- De ervaring van de bewoners is overigens dat de ambulance, brandweer en politie met sirene aan nog steeds goed en hard kunnen doorrijden. Alle weggebruikers kunnen er aan bijdragen dat dit ook altijd het geval is door op tijd te stoppen en niet nog net even voorbij een bak te willen rijden.
- Hoe ver durf je overigens te gaan als raadsleden door een brandweerauto (met brandweerman?) te gebruiken (of moeten we zeggen misbruiken) bij een actie die politiek is ingestoken?!
- Het CDA wil de proef per direct stoppen. We moeten niet vergeten dat het CDA/de CDA-wethouder bij de reconstructie van het Noordereinde (Klapbrug-'t Swaentje) ervoor hebben gezorgd dat dit stuk een racebaan werd, waarna de urgentie voor verkeersremmende maatregelen nog groter is geworden.
- Opvallend is dat tegenstanders moord en brand schreeuwen, overal opstoppingen zien, de meest vreselijke situaties meemaken. De voorstanders daarentegen zien vooral dat er meestal rustiger wordt gereden, dat men elkaar de ruimte geeft om de bakken te passeren, dat men elkaar daarvoor bedankt.
- De proef nu afblazen, betekent dat de kosten die nu gemaakt zijn, in ieder geval weggegooid geld is geweest.
- Al in 2003 zijn er in het Gewest afspraken gemaakt dat - ondanks dat Noorder- en Zuidereinde doorgaande wegen zijn - er verkeersremmende maatregelen mogelijk moeten zijn. De toenmalige colleges en raden hebben daar nooit uitvoering aan gegeven.