



Reactie op

- **Evaluatie Vaartwegen 24 maart 2014**
- **Raadsvoorstel GOW50 t.b.v. Raad 24 april 2014**

's-Graveland, 21 april 2014

**Vereniging WerkaandeWeg.NU
Joop Onderstal, voorzitter**



Inhoudsopgave

Inleiding	3
Conclusies	4
1. Verkeersintensiteit	6
1.1 Significante afname totale verkeersintensiteit	
1.2 Intensiteit vrachtverkeer	
2. Verkeerssnelheid	7
2.1 Zelfde regime voor Noorder- én Zuidereinde	
2.2 Te-hard-rijders	
2.3 Te hard rijdende vrachtauto's	
2.4 30km niet of slecht haalbaar?	
2.5 Snelheid bepaalt je remweg	
3. Verkeersveiligheid	9
3.1 Verkeersveiligheid laat niet te wensen over?	
3.1.1 Ongevalgegevens	
3.1.2 Oversteekbaarheid	
3.1.3 De bakken - zichtbaarheid in donker	
3.1.4 De bakken - voorrangsregeling	
3.2 De Klapbrug	
3.3 Rapport Veilig Verkeer Nederland	
4. Bereikbaarheid en doorstroming	11
4.1 Beleidsplan Verkeer	
4.2 Regionale functie	
4.3 Doorstroming	
4.3.1 Brandweer	
4.3.1.1 Routevrijplan en HIOR	
4.3.2 Politie	
4.3.3 Connexxion	
5. Leefbaarheid	13
5.1 Geluidsbelasting	
5.1.1 Geluidskaart Wegverkeer, oktober 2012	
5.1.2 Geluidskaart Wegverkeer en geluidseffecten 30km/u-regime, maart 2014	
5.1.3 Terug naar 50km/u	
5.1.4 Geluidsoverlast en gezondheid	
5.2 Woonomgeving	
5.2.1 Recreatie	
5.2.2 Wonen	
5.2.2.1 Bebouwing	
5.2.3 Functie doorgaande route dominant?	
5.2.4 Juiste balans	
5.2.5 Maatregelen	
6. Categorisering	16
6.1 Geen sluitende of ideale oplossing	
6.2 Stroom en uitwisselen	
6.3 Functionele eisen duurzaam veilig	
7. Weerstand tegen verkeersmaatregelen	17
7.1 Oplossingen anders dan bloembakken	
7.2 De gegeven bevindingen in de petitie	



Inleiding

Al vele jaren is er sprake van steeds verder toenemende verkeersoverlast op de Vaartwegen. Er zijn vele pogingen gedaan om die overlast aan te pakken, geen van alle succesvol.

In de vorige raadsperiode zijn daarom stappen gezet, die op een zeer zorgvuldige manier hebben geleid tot de proef Vaartwegen. Wij recapituleren:

- Wegcategoriseringsplan: comm. R&E febr. 2012 - vrijgegeven voor inspraak
- Behandeling/goedkeuring Wegcategoriseringsplan: comm. R&E sept.2012 / Raad sept.2012
- Verkeersonveilige situaties: comm. R&E sept.2012 / Raad sept.2012
- Luchtkwaliteit Wijdmeren: comm. R&E sept.2012
- Inrichtingsvoorstel Vaartwegen: comm. R&E / Raad dec.2012
- Meetplan / planning proef Vaartwegen: comm.R&E, mrt 2013
- Plaatsing bakken: mei 2013.

Inmiddels is de proef geëvalueerd. In onze reactie geven wij op diverse punten uit de betreffende stukken onze onderbouwing van de conclusies die wij hebben getrokken, zoveel mogelijk per onderwerp gebundeld. In de tekst hebben wij steeds een bronvermelding opgenomen. In de Conclusies (blz.4 en 5) is de bronvermelding korthedshalve weggelaten.

Waar wij verwijzen naar een raadsvoorstel, is dat naar het aangepaste raadsvoorstel dat op de agenda van de raadsvergadering van 24 april a.s. staat.

Op de commotie die na het plaatsen van de bakken is ontstaan door een slechte aanpak en uitvoering van de genomen maatregelen, gaan wij hier niet in.

Omdat de situatie voor de EKC-wegen een andere is dan voor het Noorder- en Zuidereinde, beperken wij ons voornamelijk tot de waarnemingen voor deze laatste wegen. Hierbij zijn we niet alleen uitgegaan van objectieve verkeersonveiligheid, maar ook de subjectieve verkeersonveiligheid hebben wij in onze argumenten meegenomen.

Wij hopen dat u alle aspecten die met dit dossier te maken hebben, zorgvuldig wilt afwegen. De argumenten die in het nu voorliggende raadsvoorstel worden gegeven, zijn op z'n minst behoorlijk te nuanceren. Wij hebben deze nuancering in dit document naar ons beste kunnen neergelegd.

Wij beginnen dit document met onze conclusies. Daarna vindt u per onderwerp de onderbouwing van onze conclusies.

Het is een omvangrijk document geworden. De complexiteit van dit dossier vraagt daarom en wij willen onze bevindingen graag met u delen.

Wij hopen dan ook dat u de tijd kunt vinden om onze reacties mee te nemen in uw afwegingen om te komen tot een afgewogen beslissing over het voorliggende raadsvoorstel.



Conclusies

Algemene Conclusie

De Evaluatie van de proef Vaartwegen heeft duidelijk positieve resultaten opgeleverd. De proef heeft aangetoond dat verkeersremmende maatregelen een zeer positief effect hebben gehad op de veiligheid en leefbaarheid van de bewoners. De verkeersintensiteit is significant afgenomen. De snelheid is verminderd. De bewoners ervaren de nu gereden snelheid heel duidelijk als veiliger en vinden dit, letterlijk en figuurlijk, een verademing.

Er kan geen andere conclusie worden getrokken dan dat de snelheid op Zuider- én Noordereinde maximum 30km/u moet zijn.

Het voorliggende raadsvoorstel negeert alle adviezen die worden gegeven over de veilige snelheid op wegen met mogelijke conflicten tussen auto's en onbeschermd verkeer. De veilige snelheid is 30km/u!

Bij een categorisering van GOW50 en de inrichting zoals verwoord in het Raadsvoorstel dat 24 april zal worden besproken, zal de veiligheid en leefbaarheid van de bewoners opnieuw ernstig worden bedreigd. De redenen:

- De verkeersintensiteit zal significant toenemen:
 - op het Noordereinde met ten minste circa 2.000 motorvoertuigen per dag, waarvan bijna 500 vrachtauto's
 - op het Zuidereinde met ten minste 700 motorvoertuigen per dag, waarvan ruim 300 vrachtauto's.
- De verkeerssnelheid V85 op het Noordereinde zal weer toenemen naar ten minste 49km/u: een stijging van 19,5%.
- Het aantal te-hard-rijders komt weer ten minste op het niveau van voor de herinrichting (15% van de motorvoertuigen reden harder dan de V85-49):
 - Noordereinde: 1.298 motorvoertuigen per dag
 - Zuidereinde: 922 motorvoertuigen per dag.
- De verkeersveiligheid zal heel veel te wensen overlaten, omdat:
 - het risico van ernstig letsel bij overstekende fietsers en voetganger bij een snelheid van 50km van het autoverkeer, exponentieel toeneemt ten opzichte van een snelheid van 30km (*Bij een noodstop met 30 km per uur sta je al stil waar je bij een snelheid van 50 km per uur nog moet beginnen met remmen. Voor een overstekend kind is dat het verschil tussen leven en dood!*)
 - het risico toeneemt van grotere schade bij in- en uitparkeren (de eis dat haaks parkeren op een GOW, vanuit oogpunt van veiligheid, niet is toegestaan, is niet voor niets)
 - de situatie op en rond de Klapbrug verder zal verslechteren door de hogere snelheid en daardoor langere remweg van het naderende gemotoriseerde verkeer.
- De geluidsbelasting op tientallen panden op het Noordereinde zal weer ten minste op het niveau van voor de herinrichting in 2013 komen.
- De CROW-richtlijnen met betrekking tot de verkeersfuncties Stroom en Uitwisselen, die alles te maken hebben met veiligheid voor de kwetsbare weggebruikers, worden genegeerd.
- De functionele eisen Duurzaam Veilig, die te maken hebben met het vermijden van conflicten met kruisend en overstekend verkeer en daarmee samenhangende sterke vermindering van de rijnsnelheid van het gemotoriseerde verkeer, worden genegeerd.
- Het advies van VVN wordt volledig genegeerd.
- De eis van minimale afstand van woningen ten opzichte van de zijkant van de hoofdrijbaan, wordt genegeerd (leefbaarheid).
- De eis van minimale afstand van bomen ten opzichte van de zijkant van de weg, wordt genegeerd (veiligheid).

We zijn dan dus weer helemaal terug bij af!



Conclusie 1: Verkeersintensiteit

De proef heeft uitgewezen dat verkeersremmende maatregelen als wegversmalleren en asverspringingen de verkeersintensiteit significant omlaag brengen. De proef is daarmee geslaagd!

Conclusie 2: Verkeerssnelheid

Wij vinden dat het in woonstraten absoluut ontoelaatbaar is dat er door zo veel auto's én vrachtauto's te hard wordt gereden. Na (bijna) een jaar van duidelijk merkbare verlaging van de snelheid zal het opvoeren van de maximum snelheid naar 50km het aantal te-hard-rijders weer op het oude niveau terugbrengen. Visuele maatregelen zoals door de wethouder verkeer genoemd, zullen de hardrijders echt niet tegenhouden! Integendeel, ze zullen juist stimuleren harder te rijden, omdat de straten niet zijn ingericht als woonstraten, maar uitsluitend de inrichting van doorgaande route laten zien.

Bovendien is o.a. door SWOV aangegeven dat 30km de veilige snelheid is op wegen met mogelijke conflicten tussen auto's en onbeschermden verkeersdeelnemers.

Het is onterecht dat wordt gesteld dat 30km slecht of niet haalbaar is. Uit de proef kan worden geleerd dat de maatregelen nog niet doeltreffend genoeg zijn. De bewoners ervaren de nu gereden snelheid echter toch al als veiliger, ook al is het nog geen 30km; ze kunnen gemakkelijker oversteken, gemakkelijker uitparkeren uit de haakse parkeervakken, ze ervaren minder agressie. Ze vinden dit, letterlijk en figuurlijk, een verademing.

Conclusie 3: Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid laat wel te wensen over! Dat de politie vindt dat dat niet het geval is, is een constatering die op onvoldoende feiten is gebaseerd. Het is bovendien een tegenstrijdige constatering, omdat de politie zich wel herkent in de benoemde problemen op het gebied van leefbaarheid (verkeersdruk), geluidsbelasting en luchtkwaliteit die hebben geleid tot de huidige maatregelen. Verkeersdruk is echter niet alleen van invloed op de leefbaarheid, maar zeker ook op (het gevoel van) veiligheid. De politie en de wethouder gaan hierin volkomen voorbij aan het advies van Veilig Verkeer Nederland.

Gelukkig wordt in het raadsvoorstel niet voorbijgegaan aan de beleving van de bewoners. Terecht wordt de opmerking gemaakt dat in een definitief ontwerp ook het verbeteren van de gevoelde verkeersveiligheid een rol moet spelen. Dat betekent dat zowel de objectieve als de subjectieve verkeersveiligheid aan de orde zijn. Voor de volledigheid: dat geldt dus ook bij een ETW30-regime.

Conclusie 4: Bereikbaarheid en doorstroming

In de Evaluatie zijn geen harde cijfers gegeven dat de bereikbaarheid en doorstroming onevenredig worden belemmerd door de invoering van de 30km-maatregelen.

Onze conclusie is dat de invoering van de 30km-maatregelen heeft geleid tot een goede balans tussen kwaliteit van woon- en leefomgeving en een goede doorstroming van nood- en hulpdiensten, het openbaar vervoer en het regionale verkeer.

Conclusie 5: Leefbaarheid

Het is zeker dat de herinvoering van 50km/u de leefbaarheid en het gevoel van veiligheid van de bewoners in ernstige mate zal schaden. De verkeersdruk zal weer in aanzienlijke mate toenemen en de geluidsbelasting op tientallen panden aan het Noorderinde zal weer 1,5 tot 2 dB stijgen.

De gemeente zou deze aspecten moeten willen meenemen als extra stimulans om verkeersmaatregelen te treffen die horen bij een 30km-regime.

Conclusie 6: Categorisering

Uit alle beschrijvingen van criteria blijkt dat een categorisering ETW30 de meest voor de hand liggende is, ook al zijn er criteria die niet helemaal voldoen aan de CROW-richtlijnen. In de richtlijnen staat ook: *Wanneer, bijvoorbeeld omwille van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving of vanuit oogpunt van leefbaarheid, het toch wenselijk is om 30km/u in te stellen, kan worden afgeweken van de basiskennmerken voor wegontwerp van het CROW.* Een 30km-regime is uit het oogpunt van veiligheid voor de kwetsbare weggebruikers, de enig mogelijke. De nu te hoge verkeersintensiteit voor een ETW op beide straten zal bij een 30km-inrichting verder dalen. Daarmee is de verwachting gerechtvaardigd dat de verkeersintensiteit dan binnen de norm ETW komt.

Conclusie 7: Tegenstanders

Men heeft aangegeven dat men zich wel kan herkennen in de door bewoners geuite problematiek. De weerstand is vooral gericht op de keuze van de bloembakken. Lagere snelheid zonder obstakels heeft wel draagvlak. Dit wordt ook bevestigd door de resultaten van de VVD-enquête onder weggebruikers.



1. Verkeersintensiteit

Conclusie: De proef heeft uitgewezen dat verkeersremmende maatregelen als wegversmalleren en asverspringingen de verkeersintensiteit significant omlaag brengen. De proef is daarmee geslaagd!

1.1 Significante afname totale verkeersintensiteit

De tellingen 2013 en 2014 geven de aantallen (*Evaluatie blz.19 en bijl.3 en 4*):

	2013 <u>aantallen mvt voor de proef</u>	2014 <u>aantallen mvt tijdens de proef</u>
- Noordereinde Noord	8.651	6.874
- Zuidereinde	6.148	5.443

Dit laat zien dat de verkeersintensiteit significant is afgenomen:

- Noordereinde Noord 20,5%; absoluut: 1.777 minder motorvoertuigen (mvt)
- Noordereinde Zuid: 24,4%; absoluut: 1.955 minder mvt
- Zuidereinde: 11,5%; absoluut: 706 mvt.

In de evaluatie is de afname op het Zuidereinde gekwalificeerd als minder drastisch. Wij vinden dit juist opmerkelijk veel, gezien het feit dat op het Zuidereinde nog geen verkeersremmende maatregelen zijn getroffen.

Gesteld wordt (*Evaluatie blz. 27 en RV pt 2 3.1*) dat de daling achterblijft bij de in het *Meetplan* opgenomen verwachte daling van 40%. Deze verwachting was echter gebaseerd op volledig uitgevoerde maatregelen op Noordereinde én Zuidereinde. Dat zonder die maatregelen op het Zuidereinde toch al zo'n grote daling is bereikt, is zeer verheugend. De verwachting is gerechtvaardigd dat bij een 30km-regime met goede inrichting op Noorder- én Zuidereinde de daling zal doorzetten en de verkeersintensiteit onder het maximum voor een ETW (5.000-6.000 mvt) zal komen.

Ook wordt opgemerkt dat het risico van opstoppen hoogstwaarschijnlijk is. Dat is dan tevens de reden dat de verkeersintensiteit verder zal afnemen. Men zal opstoppen willen vermijden. Vermindering van verkeersintensiteit is een geleidelijk proces.

1.2 Intensiteit Vrachtverkeer

In de *Evaluatie* worden op *blz.8 en 9, pt 2.3* over het vrachtverkeer alleen percentages vermeld van het aandeel vrachtverkeer ten opzichte van het totale aantal mvt's. Hieronder vindt u absolute aantallen uit 2013 vóór de herinrichting, want relatieve getallen zeggen weinig (*zie ook Evaluatie bijl.3 en 4*) (voor de volledigheid in dit geval van alle Vaartwegen):

- Cannenburgerweg: $1.290 \times 9,0\% = 116$ vrachtauto's
- Koninginneweg: $2.361 \times 9,4\% = 222$ vrachtauto's
- Noordereinde Noord: $8.651 \times 5,5\% = 476$ vrachtauto's
- Noordereinde Midden en Zuid: helaas geen tellingen beschikbaar
- Zuidereinde: $6.148 \times 5,1\% = 314$ vrachtauto's
- Emmaweg: $1.894 \times 3,7\% = 70$ vrachtauto's

Let wel, dit zijn aantallen per dag! Is het gek dat bewoners vinden dat er te veel vrachtverkeer door hun woonstraten gaat?

Ook wordt aangegeven (*RV pt 2 3.3*) dat het aandeel vrachtverkeer niet significant is veranderd. Dat betekent dus dat het gelijk op gaat met de daling van de verkeersintensiteit in z'n totaliteit met 20,5-24,4%. Wij vinden dit een positieve uitkomst voor het 30km-regime.



2. Verkeerssnelheid

Conclusie: Wij vinden dat het in woonstraten absoluut ontoelaatbaar is dat er door zo veel auto's én vrachtauto's te hard wordt gereden. Na (bijna) een jaar van duidelijk merkbare verlaging van de snelheid zal het opvoeren van de maximum snelheid naar 50km het aantal te-hard-rijders weer op het oude niveau terugbrengen. Visuele maatregelen zoals door de wethouder verkeer genoemd, zullen de hardrijders echt niet tegenhouden! Integendeel, ze zullen juist stimuleren harder te rijden, omdat de straten niet zijn ingericht als woonstraten, maar uitsluitend de inrichting van doorgaande route laten zien. Bovendien is o.a. door SWOV aangegeven dat 30km de veilige snelheid is op wegen met mogelijke conflicten tussen auto's en onbeschermden verkeersdeelnemers.

Het is onterecht dat wordt gesteld dat 30km slecht of niet haalbaar is. Uit de proef kan worden geleerd dat de maatregelen nog niet doeltreffend genoeg zijn. De bewoners ervaren de nu gereden snelheid toch al als veiliger, ook al is het nog geen 30km; ze kunnen gemakkelijker oversteken, gemakkelijker uitparkeren uit de (vaak haakse) parkeervakken, ze ervaren minder agressie. Ze vinden dit, letterlijk en figuurlijk, een verademing.

2.1 Zelfde regime voor Noorder- én Zuidereinde

Onder *punt 8.1 Evaluatie* wordt het advies gegeven Noorder- en Zuidereinde in dezelfde wegcategorie in te delen. Daar hebben we op zich geen moeite mee. Maar de volgende zin zegt:

Er is, op basis van de beschikbare verkeersgegevens, op dit moment geen noodzaak om de snelheid op deze route te beperken tot 30km/u.

Dat deze conclusie is getrokken, verbaast ons zeer. Wat blijkt namelijk.

In o.a. de SWOV-Factsheet "Achtergronden bij de vijf Duurzaam Veilig-principes" nov.2012 wordt aangegeven hoe Duurzaam Veilig omgaat met de fysieke kwetsbaarheid van mensen. Het SWOV heeft o.a. op basis van onderzoek naar botsingen tussen voetgangers en auto's per wegtype veilige snelheden voorgesteld. De veilige snelheid op wegen met mogelijke conflicten tussen auto's en onbeschermden verkeersdeelnemers is 30km/u.

2.2 Te-Hard-rijders

Metingen vóór de herinrichting (zie *Evaluatie bijlage 3*) geven aan dat in 2013 voor de herinrichting de V85 49 km/u was. Dat is dus niet te hard in een 50km-regime. We benadrukken dat 15% dan wel harder rijdt dan de V85-snelheid. Dat zijn de volgende aantallen:

- Noorderdeinde Noord $8.651 \times 15\% = 1.298$ motorvoertuigen
- Zuidereinde $6.148 \times 15\% = 922$ motorvoertuigen

Even ter verduidelijking: dit zijn aantallen PER DAG van auto's die te hard rijden!

De politie heeft ook hardrijders gepakt: 8% op het Noorderdeinde is beboet. Niet ongebruikelijk vindt de politie. Absoluut ontoelaatbaar, vinden wij. 8% op het Noorderdeinde betekent wel 692 auto's. Die zijn gepakt! En dan zijn er ook nog uitschieters, zegt de politie.

En we weten allemaal dat zodra er gecontroleerd wordt, automobilisten elkaar waarschuwen. Social media zijn daar heel handig bij. En anders is even knipperen met de lichten ook waarschuwing genoeg om anderen op de rem te laten trappen.

Er komen, in afwachting van een definitieve inrichting, voorzieningen die tegemoet komen aan de gevoelde veiligheid en leefbaarheid van de aanwonenden (*RV pt 2 2.1*). Wij kwalificeren de in het raadsvoorstel genoemde maatregelen als maatregelen die geen enkele rekening houden met het gevoel van veiligheid en leefbaarheid. Het simpele feit dat er weer 50km/u mag worden gereden vermindert de veiligheid voor de kwetsbare weggebruikers in aanzienlijke mate. Het is voorts een utopie dat dergelijke maatregelen de verkeerssnelheid terugdringen. Integendeel, het zal uitnodigen om nog harder te rijden, omdat de straten niet zijn ingericht als woonstraten.

2.3 Te hard rijdende vrachtauto's

Op blz. 8 en 9 *Evaluatie* worden percentages gegeven van de te hard rijdende vrachtauto's. Helaas wordt niet aangegeven hoeveel te hard deze vrachtauto's reden. Wel dat op Koninginneweg en Cannenburgerweg, waar al meer dan 10 jaar een 30km-regime is (voor de volledigheid nemen we die wegen hier toch even mee), harder wordt gereden dan 50km/u: schandalig hard! Jammer toch dat er voor de Koninginneweg geen betrouwbare meetgegevens zijn. Hier rijden 222 vrachtauto's. Per dag!



Ook op Noorder- en Zuidereinde wordt door vrachtverkeer te hard gereden. Wederom zijn hier geen cijfers gegeven hoeveel te hard de vrachtauto's reden. Uitgaande van de V85 van 49km/u (zie *Evaluatie bijlage 3*) rijdt 15% rijdt harder dan 49km/u.

Voor de te-hard-rijdende vrachtauto's zijn dit de volgende aantallen (zie voor de aantallen alle *motoervoertuigen ook pt 2.1 van dit document*):

- Noorderende Noord: 476 vrachtauto's x 15% = 74 vrachtauto's
- Noorderende Midden en Zuid: helaas geen tellingen beschikbaar
- Zuidereinde: 314 vrachtauto's x 15% = 47 vrachtauto's

En die reden dus harder dan de toegestane snelheid!

2.4 30km niet of slecht haalbaar?

In het *Raadsvoorstel GOW50 onder pt 2 - 3.2 (afdwingen snelheid)* wordt beargumenteerd dat 30km slecht of niet haalbaar is. De V85-snelheid van 41 km/u (zie *Evaluatie blz. 19 en bijlage 3 en 4*) is wel 16,7% lager dan voor de proef (V85 49)! Nog geen 30km. Hier zijn dus meer of betere maatregelen vereist.

Ook wordt gesteld dat, gezien de verkeersintensiteit op het Noorderende, die ruim boven de 'acceptatiegrens' van ETW30 ligt, het risico van opstoppingen hoogstwaarschijnlijk is. Dat is dan tevens de reden dat de verkeersintensiteit verder zal afnemen. Men zal opstoppingen willen vermijden. Vermindering van verkeersintensiteit is een geleidelijk proces. Mede daarom was er, voorafgaand aan de uitvoering van de proef, afgesproken dat na een jaar beoordeeld zou worden of de proef 1 of 2 jaar zou duren, afhankelijk van wat er in het eerste jaar aan ervaringen was opgedaan. Die kans heeft de proef niet gekregen.

2.5 Snelheid bepaalt je remweg

In de brochure *Veilig Thuis komen heb je zelf in de hand* (www.nederlandveilig.nl) staat te lezen in welke mate je reactiesnelheid samen met de gereden snelheid van invloed is op je remweg. De conclusie die wordt gegeven luidt: *Bij een noodstop met 30 km per uur sta je al stil waar je bij een snelheid van 50 km per uur nog moet beginnen met remmen. Voor een overstekend kind is dat het verschil tussen leven en dood!*

De gevolgen van nog grotere snelheden laten zich raden. Zie ook punt 2.2 hierboven over het aantal te-hard-rijders.



3. Verkeersveiligheid

Conclusie: De verkeersveiligheid laat wel te wensen over! Dat de politie vindt dat dat niet het geval is, vinden wij een constatering die op onvoldoende feiten is gebaseerd. Het is bovendien een tegenstrijdige constatering, omdat de politie zich wel herkent in de benoemde problemen op het gebied van leefbaarheid (verkeersdruk), geluidsbelasting en luchtkwaliteit die hebben geleid tot de huidige maatregelen. Verkeersdruk is niet alleen van invloed op de leefbaarheid, maar zeker ook op het gevoel van veiligheid. De politie én de wethouder gaan hierin volkomen voorbij aan het advies van Veilig Verkeer Nederland.

Gelukkig wordt in het raadsvoorstel niet voorbijgegaan aan de beleving van de bewoners. Terecht wordt de opmerking gemaakt dat in een definitief ontwerp ook het verbeteren van de gevoelde verkeersveiligheid een rol moet spelen. Dat betekent dat zowel de objectieve als de subjectieve verkeersveiligheid aan de orde zijn. Voor de volledigheid: dat geldt dus ook bij een ETW30-regime.

3.1 Verkeersveiligheid laat niet te wensen over?

Op blz. 9 *Evaluatie*, pt 2.4 wordt in de 2^e alinea exact beschreven waarom de bewoners zich - voorafgaand aan de herinrichting - onveilig voelden. Snelheid verkeer, ook vrachtverkeer, woningen dicht op de rijbaan, hoge verkeersintensiteiten.

De conclusie dat, op basis van de beschikbare ongevalgegevens en het interview met de politie, de verkeersveiligheid niet te wensen overliet bij een 50km-regime, vinden wij onterecht.

De politie zegt (*zie het interview met politie in Evaluatie bijl.2*) zich wel te herkennen in de benoemde problemen op het gebied van leefbaarheid (verkeersdruk), geluidsbelasting en luchtkwaliteit die hebben geleid tot de huidige maatregelen. Hiermee ontkent de politie kennelijk dat verkeersdruk niet alleen met leefbaarheid, maar vooral ook met (een gevoel van) veiligheid te maken heeft.

3.1.1 Ongevalgegevens

De ongevalgegevens zijn incompleet. In *bijlage 7 bij de Evaluatie* is aangegeven dat een verslechterde registratiegraad is vanaf 2010. Er wordt vermeld dat er nauwelijks ongevalkenmerken zijn geregistreerd. Dat gegeven maakt dat er geen conclusies aan deze cijfers mogen worden verbonden. Het is verbazingwekkend te noemen dat juist de politie, die toch de bewaker van onze veiligheid is, tot de genoemde conclusie komt. Daarnaast weet u ook dat bij uitsluitend materiële schade vaak geen inschakeling van de politie plaatsvindt. En dan hebben we het nog niet over de bijna ongelukken, die dankzij opletend gedrag van de weggebruikers, net niet tot grote drama's leiden. Alleen niet gemeld bij de politie, dus volgens de politie "niet gebeurd" ??!

Hierbij zij aangetekend dat niet alleen van objectieve verkeersonveiligheid mag worden uitgegaan. In de *CROW-Publicatie 328-Handboek wegontwerp 2013 (blz. 51)* wordt - naast objectieve verkeersonveiligheid - ook gesproken over subjectieve verkeersonveiligheid.

Deze vorm van onveiligheid wordt door personen verschillend ervaren en is niet eenvoudig in cijfers uit te drukken. Wel moet subjectieve verkeersonveiligheid serieus worden genomen. Wij vinden het bemoedigend dat in het RV pt 2 3.4 wordt gesteld dat met deze subjectieve verkeersonveiligheid rekening zal worden gehouden.

3.1.2 Oversteekbaarheid

De politie ziet dit niet als een probleem, geredeneerd vanuit het feit dat de goede zichtlijnen geen problematische situaties opleveren. We vinden het onacceptabel dat deze conclusie wordt getrokken. Zeer vele bewoners kunnen u vertellen dat oversteken op het Noordereinde voor de herinrichting heel vaak problematisch was. Alleen ziet de politie dit niet, omdat ze er niet bij is. En dat oversteken gebeurt vaak: zowel lopend omdat de auto aan de overkant wordt geparkeerd als met de fiets om op het fietspad te komen. Ook door ouderen en ouders met kinderen.



3.1.3 De bakken - zichtbaarheid in donker

De politie heeft *de indruk* dat de verkeersveiligheid licht is afgenomen (*Evaluatie blz. 21 en RV 2 3.4*). Als redenen wordt o.a. genoemd de hoogte van de plantenbakken, onduidelijke voorrangssituaties en de zichtbaarheid van de bakken in het donker. Waarom specifiek voor motorrijders de bakken slechter zichtbaar zouden zijn, ontgaat ons. Een cijfermatige onderbouwing ontbreekt.

Wij stellen dat bij een snelheid van 30km er geen enkel probleem is om de bakken te zien in het donker of zelfs bij mist. De reflectoren zijn door het schijnsel van de koplampen op grote afstand zichtbaar. Bij een snelheid van 30km (en zelfs als je wat harder rijdt) is er ruim voldoende tijd om te anticiperen op de bakken. Maar als je afgeleid bent of je rijdt te hard, ja dan is er ineens een bak. Dat ligt niet aan de zichtbaarheid van de bakken, maar aan de weggebruiker.

3.1.4 De bakken - voorangsregeling

Het ontbreken van voorangsborden is vaak aangegeven als gevaarlijk. De richtlijn is dat in een 30km gebied het niet nodig is om dat aan te geven. Als weggebruiker anticipeer je op andere weggebruikers en je bent verplicht om zodanig te rijden dat je geen gevaarlijke situaties veroorzaakt.

In de evaluatie wordt nu gesteld dat bij hogere verkeersintensiteiten een voorangsregeling juist wel is aan te bevelen. Dit is dus een duidelijk leerpunt!

De bakken zouden 'uitnodigen' om tussen de bakken te versnellen. Het ontbreken van een voorangsregeling zou hier debet aan zijn. Wij durven echter te stellen dat dit fenomeen alles te maken heeft met asociaal rijgedrag. Er wordt zelfs door sommige automobilisten tussen de bakken ingehaald! Dit soort strafbaar weggedrag zou aanleiding moeten zijn om veelvuldig te handhaven.

3.2 De Klapbrug

Het verontrust ons dat De Klapbrug in de Evaluatie nauwelijks aan bod komt. De situatie daar is gevaarlijk. Niemand ontkent dat. Als wij bij de gemeente aandringen op maatregelen om de veiligheid op korte termijn te bevorderen, dan wordt als reactie gegeven dat de situatie daar zo complex is dat die apart wordt bekeken. Eerst de proef en dan de andere knelpunten. Helaas blijft daarmee een zeer gevaarlijk kruispunt bestaan. En dat wordt er niet veiliger op.

Gaat de snelheid aan weerszijden van de Klapbrug op het Noordereinde weer omhoog naar 50km, dan wordt de situatie nog veel gevaarlijker. Veel automobilisten zullen dan met te hoge snelheid komen aanrijden en te weinig tijd hebben of nemen om te anticiperen op het veelal kwetsbare langzame verkeer op en rond de Klapbrug. De kans op een ernstig ongeluk wordt groter!

3.3 Rapport Veilig Verkeer Nederland

Op verzoek van 6 betrokken bewoners/verkeersdeelnemers heeft na plaatsing van de bloembakken Veilig Verkeer Nederland een onderzoek gedaan naar de veiligheid van de Vaartwegen met de nieuwe inrichting. In juni 2013 heeft VVN een rapport uitgebracht waarin aanbevelingen zijn gedaan voor enkele aanpassingen, die door de gemeente zijn uitgevoerd.

In het rapport wordt een zeer heldere probleemanalyse gegeven met de vaststelling van de (on)mogelijkheden voor het instellen van GOW50 dan wel ETW30. Ook geeft VVN het volgende advies (*VVN rapport, blz.4*):

Definitief doorvoeren van de wegcategorisering conform Duurzaam Veilig van de beide routes langs het kanaal als erftoegangsweg met een maximaal toelaatbare snelheid van 30km/u is van essentieel belang voor de verkeersveiligheid.

Met de invoering van GOW50 legt de wethouder dit advies volledig naast zich neer.



4. Bereikbaarheid en doorstroming

Conclusie: In de Evaluatie zijn geen harde cijfers gegeven dat de bereikbaarheid en doorstroming onevenredig worden belemmerd door de invoering van de 30km-maatregelen. Onze conclusie is dat de invoering van de 30km-maatregelen heeft geleid tot een goede balans tussen kwaliteit van woon- en leefomgeving en een goede doorstroming van nood- en hulpdiensten, het openbaar vervoer en het regionale verkeer.

4.1 Beleidsplan Verkeer

Wij benadrukken hetgeen is opgenomen in het Beleidsplan Verkeer (zie *Evaluatie blz.13*):
Leefbaarheid: bij te nemen verkeersbesluiten wordt altijd de kwaliteit voor woon- en leefklimaat voor inwoners en bezoekers zwaar meegewogen.

Bereikbaarheid: Het is de opgave om de juiste balans te vinden tussen kwaliteit van woon- en leefomgeving en een goede doorstroming van vooral het bestemmingsverkeer. Ook verkeersverbindingen in regionaal verband dienen aandacht te houden.

4.2 Regionale functie

Onder *pt 8.1 van de Aanbevelingen Evaluatie* wordt aangegeven waarom het voor de hand zou liggen om Noorder- en Zuidereinde te categoriseren als GOW binnen de bebouwde kom. De argumenten: *intensiteiten op beide wegen en de regionale functie*. En laat dat nou net de twee argumenten zijn waarom het nodig was om de verkeersoverlast aan te pakken. Door niemand ontkend. En al vele jaren het probleem. Precies daarom is in de Wegcategorisering 2012 de snelheid op beide wegen vastgesteld op 30km, met uitzondering van een stuk waar 50km meer voor de hand ligt. Voor het Zuidereinde zou, voorafgaand aan de 30km-inrichting, bekeken worden of, en zo ja waar, een maximum van 50km verantwoord is.

Wij ontkennen niet dat het Noorder- en Zuidereinde een functie hebben als doorgaande route. Wij vragen wel dat er zwaarwegend rekening wordt gehouden met de bewoners van de Vaartwegen. Noorder- en Zuidereinde zijn niet alleen wegen die ook (in bescheiden mate) kunnen worden gebruikt voor doorgaand verkeer, het zijn vooral ook woonstraten. Het is niet voor niets zo verwoord in de brief van Regio Gooi en Vechtstreek van 05-02-2003:

Het Noorder- en Zuidereinde ('s-Graveland) is een doorgaande route, maar zal vanwege diverse beperkingen (woonomgeving, winkels, cultuurhistorische omgeving, smal profiel) van bescheiden aard zijn en blijven, waarbij verkeersremmende maatregelen mogelijk en wenselijk kunnen zijn.

Doorstroming zal echter gegarandeerd dienen te zijn vanwege het ontbreken van een reëel alternatief en de bereikbaarheid van de aanliggende bedrijventerreinen De Slenk en Loodijk.

In de diverse stukken van een latere datum, wordt deze afspraak niet ontkracht.

De opmerking op *blz.14* in de laatste alinea van *pt 4.1.6* is dus onjuist. Hier staat dat - in afwijking van regionale afspraken - besloten is verkeersmaatregelen te treffen. In die regionale afspraken is juist aangegeven dat *verkeersremmende maatregelen mogelijk en wenselijk kunnen zijn*. Het is dus juist conform die afspraken. Op *Evaluatie blz.12, pt 4.1.1 en 4.1.2* en in het RV *pt 2 3.6* wordt gerefereerd aan deze afspraken. Alleen wordt de verbijzondering dat verkeersremmende maatregelen mogelijk en wenselijk zijn consequent weggelaten.

Helaas hebben ook de colleges vóór 2010 deze afspraak consequent genegeerd.

4.3 Doorstroming

Gebleken is (zie *Evaluatie blz. 22*) dat er sprake is van vertraging door de verkeersremmende maatregelen. Dat is fijn, dat was ook precies de bedoeling.

4.3.1 Brandweer

De Brandweer geeft in haar interview (*Evaluatie bijl.2*) aan dat de werkelijke effecten pas na verloop van tijd in beeld kunnen worden gebracht en gaat verder uit van een theoretisch effect met berekeningen. Geen harde cijfers dus.

Door bewoners wordt aangegeven dat nood- en hulpdiensten met sirene met grote snelheid kunnen rijden, omdat automobilisten - zeker bij de 30km-limiet - alle ruimte hebben om op tijd aan de kant van de weg te stoppen en dat ook doen. Wat overblijft is ruim voldoende breedte voor de hulpdiensten om met volle snelheid zonder slalommen te kunnen doorrijden.



4.3.1.1 Routevrijplan en HIOR

Op blz. 13 *Evaluatie* wordt gesproken over het Routevrijplan 2005, opgesteld door regionale nood- en hulpdiensten. Noorder-/Zuidereinde en Koninginneweg zijn daarin benoemd als "primaire hoofdroute". Om dit in perspectief te plaatsen: ook straten als Curtevenneweg, Dodaarslaan, Egidiusbloklaan, Elbert Mooylaan, Krabbescheer, Julianaweg (om maar een paar straten uit Kortenhoef te noemen) zijn "primaire hoofdroutes".

Er wordt in dit stukje ook verwezen naar het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR). In dit Handboek wordt gesteld dat wegen die zijn aangeduid als "primaire hoofdroute" geen snelheids-beperkende voorzieningen als drempels en asverschuivingen mogen hebben. Hier wordt, zoals is vast te stellen als je de straten uit het Routvrijplan doorrijdt, niet consequent aan vastgehouden.

4.3.2 Politie

De Politie heeft in haar interview geen opmerkingen gegeven over doorstroming.

4.3.3 Connexxion

Connexxion geeft aan dat er soms stremmingen optreden van ongeveer 5 minuten. Connexxion heeft niet aangegeven of die stremmingen zich ook voordeden voor de herinrichting. In die tijd stonden er regelmatig files voor de verkeerslichten Smidsbrug. Het licht moest toen wel 3 of 4 keer op groen, voordat je er voorbij was.

Ook is de vraag hoe serieus de uitspraken qua doorstroombnelheid moeten worden genomen van een partij die tijdens het interview (*Evaluatie bijl. 2*) heeft laten weten op het traject Noordereinde - waar nu vaak met kort materieel (kleine bussen) gereden wordt - weer met grote bussen te gaan rijden (12m lengte). Dan zoek je de problemen op.

Overigens geeft Connexxion in het interview ook aan dat ze redelijk mild is in het oordeel over de matregelen, omdat bewust niet gekozen is voor drempels die een veel negatiever effect hebben op het comfort. De gekozen oplossing wordt als een redelijk optimum beschouwd, waarbij de voorkeur wel uitgaat naar 50km/u.



5. Leefbaarheid

Conclusie: Het is zeker dat de herinvoering van 50km/u de leefbaarheid en het gevoel van veiligheid van de bewoners in ernstige mate zal schaden. De verkeersdruk zal weer in aanzienlijke mate toenemen en de geluidsbelasting op tientallen panden aan het Noordereinde zal weer 1,5 tot 2 dB stijgen.

De gemeente zou deze aspecten moeten willen meenemen als extra stimulans om verkeersmaatregelen te treffen die horen bij een 30km-regime.

5.1 Geluidsbelasting

5.1.1 Geluidskaart Wegverkeer, oktober 2012

Al in oktober 2012 heeft Goudappel Coffeng op verzoek van gemeente Wijdmeren een rapport opgesteld dat is genoemd 'Geluidskaart Verkeer'. Dit rapport heeft ruim 1,5 jaar in een bureaula gelegen. Naar de reden hiervan kunnen wij alleen maar raden. Dit rapport wordt u nu ter kennisname aangeboden (*zie de stukken bij pt 16 agenda veegcommissie 150414*). Vreemd genoeg worden er geen conclusies aan dit rapport verbonden.

5.1.2 Geluidskaart Wegverkeer en geluidseffecten 30km/u-regime Noordereinde

Het rapport uit 2012 is ten behoeve van de Evaluatie Vaartwegen geactualiseerd en is als *bijlage 6 bij de Evaluatie* gevoegd. Daarbij zijn de verkeerstellingen in 2013 (voor de herinrichting) en 2014 (na de herinrichting) gebruikt om nieuwe berekeningen te maken (*zie Evaluatie blz.22*). Het aantal geluidsgevoelige adressen in de categorie 64-68 dB op het Noordereinde is daarmee afgenomen van 30 (2013, voor de proef) naar 3 (2014, tijdens de proef). Zo belangrijk is afname van verkeersintensiteit en snelheid op de geluidsbelasting van woningen.

Van de 33 geluidsgevoelige adressen in Wijdmeren (2013 voor invoering maatregelen) liggen er 30 aan het Noordereinde die vallen in de categorie 64-68 dB (berekende geluidsbelasting). Dit geeft wel aan dat de geluidsbelasting op het Noordereinde opvallend veel hoger is dan in de rest van Wijdmeren.

De verlaging van de snelheid en vermindering van de verkeersintensiteit hebben geleid tot een vermindering van 1,5 dB (Noordereinde midden en zuid) tot 2 dB (Noordereinde Noord).

In het geactualiseerde rapport wordt gesproken over een correctie op de gegeven dB-waardes. Deze correctie is *ingevolge artikel 110g Wet Geluidshinder*. Op de in het rapport van Goudappel Coffeng gegeven dB-waardes is 5 dB afgetrokken conform genoemd artikel. Dit is gedaan omdat door de minister een standaard aftrek wordt vastgesteld, rekening houdend met het in de toekomst stiller worden van auto's. Wil je de nu effectieve geluidsbelasting weten, dan zou je dus die correctie ongedaan moeten maken en de gegeven dB-waardes met 5 dB moeten verhogen. Nog beter is om bij geluidsgevoelige panden geen berekening te maken, maar echt te meten.

5.1.3 Terug naar 50km

Bij opnieuw instellen van 50km is die geluidsbelasting heel snel weer op het oude niveau, zo niet hoger, omdat de snelheid wordt verhoogd en de verkeersintensiteit verder zal groeien door o.a.

- autonome groei (economie trekt weer aan)
- verkeer dat de goed ingerichte 30km-EKC-wegen zal mijden
- meer verkeer door extra activiteiten bij Natuurmonumenten (horeca, fietsverhuur, verwachte stijging bezoekers van 100.000 -> 120.000 per jaar)
- diverse nieuwbouwprojecten (voorheen Brugchelen-terrein, Meestershof, Groenewoud)
- uitbreiding Meenthof.

Er vallen dan weer 30 adressen in de hoogste klasse. De correctie van 5 db daarin meetellend zit een aantal adressen boven 68 dB, een grens waarbij de gemeente verplicht is maatregelen tegen de geluidsoverlast te nemen. Hoeveel panden bij een gemeten geluidsbelasting boven de toelaatbare grens komen, weten we helaas niet. Naar de ervaring van bewoners zal dit hoger zijn dan de genoemde geluidsbelaste panden in het rapport Geluidskaart Wegverkeer uit 2014.



5.1.4 Geluidsoverlast en gezondheid

Wist u dat geluidsoverlast voor ernstige gezondheidsproblemen kan zorgen?

Te veel geluid kan:

- het gehoor beschadigen;
- hartziekten en vaatziekten veroorzaken;
- de slaap verstoren. Dit kan leiden tot vermoeidheid, verminderde leerprestaties, depressies, verminderde weerstand, ongelukken, diabetes, ongezond gewicht en verhoogde bloeddruk.

(<http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/geluidsoverlast/vraag-en-antwoord/kan-geluidsoverlast-in-mijn-woon omgeving-schadelijk-zijn-voor-mijn-gezondheid.html>)

5.2 Woonomgeving

Noorder- en Zuidereinde hebben meerdere functies. Helaas is in de afgelopen tientallen jaren de functie van doorgaande route dominant geworden ten opzichte van de woon-, werk- en recreatiefunctie. Het is van belang om die andere functies niet uit het oog te verliezen.

5.2.1 Recreatie

We hebben al jaren een Beschermd Dorpsgezicht. Vele historische panden staan aan deze straten. Vele ook met de status van gemeentelijk of rijksmonument. De landgoederen van 's-Graveland hebben een grote cultuurhistorische betekenis.

Daarnaast is er het Bezoekerscentrum van Natuurmonumenten met duizenden bezoekers per week. Vaak komen deze bezoekers met de auto naar het Bezoekerscentrum, pakken daar hun fiets van de auto om al fietsend te genieten van onze mooie en afwisselende omgeving. Bij de horecagelegenheid komt ook een fietsverhuur. Die fietsende bezoekers zijn niet bekend met de lokale situatie. En dat levert nogal eens gevaarlijke situaties op, bijvoorbeeld omdat mensen de vrijliggende fietspaden niet vinden of even stoppen bij de Klapbrug om op de kaart te kijken hoe ze verder zullen gaan.

5.2.2 Wonen en werken

Er staan bijna 500 woningen aan het Noorder- en Zuidereinde. Met mensen die hier wonen, werken, leven, genieten van de omgeving, fietsen, wandelen. Het kan allemaal. Maar het was wel gevaarlijk geworden. Er werd te hard gereden, er waren heel veel auto's, kortom een grote verkeersdruk. En al dat verkeer maakt ook nog eens heel veel lawaai. Dat is vooral merkbaar, omdat de huizen heel dicht aan de weg staan. Meestal minder dan 4 meter vanaf de weg.

Wat was het een verademing dat na de 30km-inrichting het aantal auto's duidelijk minder was geworden. Dat ook de snelheid omlaag ging. Het was weer een beetje 'gewoon ook een woonstraat'. Je kon weer, zonder gevaar voor eigen leven, oversteken. En veel automobilisten vonden het wel relaxed, een bedankje als ze voorrang kregen bij een bak was toch wel leuk.

5.2.2.1 Bebouwing

In het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) van mei 2012 staat aangegeven dat in een GOW bebouwing minimaal 4,00 m vanuit zijkant hoofdrijbaan. Op zowel Zuider- als Noordereinde staan de meeste woningen minder dan 4,00 m vanaf de weg. Met de invoering van GOW50 wordt deze eis genegeerd en zal de beleving van leefbaarheid en veiligheid voor de aanwonenden verslechteren! Terug van 3 naar ten minste 30 geluidsbelaste panden!

5.2.3 Functie doorgaande route dominant?

Maar ... de functie van doorgaande route is dominant geworden ten opzichte van die andere functies. En de wethouder verkeer wil de door de bewoners duidelijk ervaren verbetering van leefbaarheid en veiligheid na de invoering van de 30km-maatregelen weer ondergeschikt maken aan het faciliteren van het doorgaande verkeer.

We hebben geen enkel argument gelezen in de Evaluatie of het Raadsvoorstel dat een echte onderbouwing geeft van deze wens van de wethouder.



5.2.4 Juiste balans

We vinden in het RV GOW50 niets terug van hetgeen in het Beleidsplan Verkeer is opgenomen:

Leefbaarheid: bij te nemen verkeersbesluiten wordt altijd de kwaliteit voor woon- en leefklimaat voor inwoners en bezoekers zwaar meegewogen.

Bereikbaarheid: Het is de opgave om de juiste balans te vinden tussen kwaliteit van woon- en leefomgeving en een goede doorstroming van vooral het bestemmingsverkeer. Ook verkeersverbindingen in regionaal verband dienen aandacht te houden.

In de beleving van de bewoners waren we een eind op weg om die juiste balans te vinden. Met het voostel GOW50 is die balans weer volledig doorgeslagen naar een onterechte dominante functie van doorgaande route.

5.2.5 Maatregelen

In het RV GOW50 zijn maatregelen aangekondigd, in afwachting van een definitieve inrichting die, zoals de wethouder heeft aangegeven, hopelijk nog deze raadsperiode (!) wordt gerealiseerd.

- *Doorgetrokken dubbele belijning op de as van de weg*
Dan moet de weg wel ten minste 5,68 m breed zijn (ten minste 2x 2,75 m per rijstrook en 18 cm asmarkering). Met name op het Zuidereinde is dat meestal niet het geval.
- *Onderbroken belijning bij bijvoorbeeld uitritten en parkeerplaatsen*
Hoe zit het dan met keren als je op een langspaarkeervak staat en je wil de andere richting op?
- *Visuele wegversmallingen door belijning bij bijvoorbeeld bruggen*
Hoe zit het dan met visuele wegversmallingen op andere stukken?
- *Aanpassen bebording*
Denkt de wethouder nou echt dat de automobilist zich daar iets van aan trekt als hij zo snel mogelijk over het Noorder- en/of Zuidereinde scheurt?
- *Plaatsen van signaleringsborden*
Veel automobilisten zullen signaleringsborden negeren.

Wij voorspellen dat genoemde maatregelen niet tegemoet komen aan de gevoelde veiligheid en leefbaarheid van de aanwonenden waarmee de wethouder zegt rekening houden. Integendeel, de inrichting hoort bij een weg waar vooral motorvoertuigen van a naar b rijden. Het hoort in het geheel niet bij woonstraten, waar kwetsbare weggebruikers voortdurend in conflict zijn met het snel rijdende gemotoriseerde verkeer.



6. Categorisering

Conclusie: Uit alle beschrijvingen van criteria blijkt dat een categorisering ETW30 de meest voor de hand liggende is, ook al zijn er criteria die niet helemaal voldoen aan de CROW-richtlijnen. In de richtlijnen staat ook: *Wanneer, bijvoorbeeld omwille van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving of vanuit oogpunt van leefbaarheid, het toch wenselijk is om 30km/u in te stellen, kan worden afgeweken van de basiskennmerken voor wegontwerp van het CROW.* Een 30km-regime is uit het oogpunt van veiligheid voor de kwetsbare weggebruikers, de enig mogelijke. De nu te hoge verkeersintensiteit voor een ETW op beide straten zal bij een 30km-inrichting verder dalen. Daarmee is de verwachting gerechtvaardigd dat de verkeersintensiteit dan binnen de norm ETW komt.

6.1 Geen sluitende en ideale oplossing

In het Raadsvoorstel (pt 3 onder Kanttekeningen/Risico's) wordt aangegeven dat er geen sluitende en ideale oplossing mogelijk is die zowel binnen alle CROW-criteria vallen als ook voldoet aan de wensen van de aanwonenden en andere belanghebbenden. Dat is een zeer juiste constatering. Het geeft ook aan hoe complex de categorisering voor deze straten is. In feite is alleen het feit dat Noorder- en Zuidereinde ook als doorgaande route wordt gebruikt, een argument voor GOW. Alle andere elementen pleiten voor categorisering als ETW. In het Wegcategoriseringsplan 2012 heeft het bureau VIA een grondige opsomming gegeven van alle elementen die hebben geleid tot de vaststelling dat de omgevingsinvloed op het Noordereinde dominant is ten opzichte van de verkeersfunctie (behalve het stuk Noorderslootbrug-Claertjesbrug, daar is de omgevingsinvloed minder dominant).

6.2 Stromen en Uitwisselen

In de CROW-Publicatie 315 (blz.14) wordt een definitie gegeven van de verkeersfuncties Stromen en Uitwisselen.

Stromen: zich doelgericht verplaatsen of (als bestuurder) voertuigen doen voortbewegen, in een min of meer constante richting en met een min of meer constante (relatief hoge) snelheid.

Uitwisselen: zich (als voetganger) doelgericht verplaatsen of (als bestuurder) voertuigen doen voortbewegen, met wisselende snelheid en/of richting. Hier valt ook onder: het verzamelen, verdelen en kruisen van verkeer, en het vertrekken, keren, draaien, stoppen en stallen van voertuigen.

In de praktijk blijkt dat de verkeersveiligheid op wegen met één van deze functies het grootst is, omdat dit de wegen zijn met een duidelijke functieafbakening waarop de vormgeving (weginrichting) en het gebruik (voertuigcategorieën, snelheid, verkeersintensiteit) goed aansluiten.

Op zowel Zuidereinde als Noordereinde komt de verkeersfunctie Uitwisselen (voetgangers en fietsers die oversteken, auto's die in- en uitparkeren, auto's die keren) over het gehele traject veelvuldig voor, omdat het beide straten zijn met bebouwing. Het zijn straten met woningen en bedrijven. Uit bovenstaande omschrijving is dan ook te concluderen dat bij deze wegen uit oogpunt van veiligheid de categorisering ETW hoort. De nu te hoge verkeersintensiteit voor een ETW op Noordereinde zal bij een 30km-inrichting op beide straten verder dalen tot binnen de grenzen van ETW (5.000-6.000 mtv).

6.3 Functionele eisen duurzaam veilig

We noemen 2 van de 12 functionele eisen voor een duurzaam veilig wegennet (CROW-Publicatie 315, blz.17 ev).

- Eis 9: Conflicten met kruisend en overstekend verkeer worden vermeden.

Hier staat o.a. *De kans op conflicten met kruisend en overstekend verkeer moet worden uitgesloten op stroomwegen voor het gemotoriseerd verkeer en sterk gereduceerd op gebiedsontsluitingswegen. De erftoegangswegen moeten functioneel gezien mogelijkheden bieden voor kruisend en overstekend verkeer, met name voor voetgangers. Eventuele conflicten geven hier weinig kans op letsel wanneer alle verkeerssoorten een lage rijsnelheid hebben.*

Het is overduidelijk dat op zowel Zuider- als Noordereinde voortdurend sprake is op het gehele traject van overstekende voetgangers en ook fietsers. Een lage rijsnelheid is dan een eis voor duurzaam veilige inrichting.

- Eis 11: Snelheid wordt gereduceerd op potentiële conflictpunten

Hier staat o.a. *Op gebiedsontsluitingswegen kunnen zich situaties voordoen waar de scheiding van tegemoetkomend, kruisend of overstekend verkeer niet gewenst of niet mogelijk is. In dat geval moet de rijsnelheid van het verkeer sterk worden verminderd, zodat de weggebruiker voldoende mogelijkheden heeft voor waarnemen, reageren en zo nodig corrigeren.*

Deze eis geeft aan dat ook op een GOW de rijsnelheid sterk moet worden verminderd als de verkeersfunctie Uitwisselen op een traject voorkomt.



7. Weerstand tegen verkeersmaatregelen

Conclusie: Men heeft aangegeven dat men zich wel kan herkennen in de door bewoners geuite problematiek. De weerstand is vooral gericht op de keuze voor de bloembakken. Lagere snelheid zonder obstakels heeft wel draagvlak. Dit wordt ook bevestigd door de resultaten van de VVD-enquête onder weggebruikers.

7.1 Oplossingen anders dan bloembakken

Opvallend in de tekst op *Evaluatie blz.22 pt 6.3.6* is dat in dit stukje oplossingen worden aangedragen die in het hele voortraject overwogen en afgewezen zijn, met name vanwege de hoge kosten.

7.2 De gegeven bevindingen in de petitie

Zie Evaluatie blz. 22.

Er wordt harder gereden, met name tussen de bloembakken.

Dat geldt voor een deel van de weggebruikers. V85 is omlaag, dat is een goed begin. Asociaal rijgedrag is met geen enkele weginrichting uit te bannen.

De wegen zijn onveiliger geworden, met name voor langzaam verkeer op de Koninginneweg en Cannenburgerweg.

Dat klopt. De bewonersverenigingen hebben al meerdere malen bij de respectievelijke wethouders aangedrongen om hier de verkeersmaatregelen aan te passen. Het argument is steeds geweest om dit niet te doen, omdat dat de proef zou 'vervuilen'.

De doorstroming is beperkt, zowel voor regulier verkeer als voor nood- en hulpdiensten.

Voor regulier verkeer: dat is ook precies de bedoeling. Voor nood- en hulpdiensten: hiervoor is geen expliciete belemmering gebleken die strijdig zijn met het gestelde in het Beleidsplan Verkeer over balans vinden voor doorstroming en veiligheid en leefbaarheid voor bewoners.

De bloembakken ontsieren het straatbeeld.

Over smaak valt niet te twisten. De bakken zijn niet bedoeld voor permanente plaatsing. Door verlaging, kleur en beplanting zijn ze in ieder geval toonbaarder dan bij plaatsing.

De bloembakken zijn slecht zichtbaar met name bij nacht.

Iedereen die zich aan de snelheid houdt (en zelfs degenen die te hard rijden) heeft door de grote reflectoren die het schijnsel van de koplampen prima opvangen, een hele rij bakken in zicht. Maar je moet wel opletten. Dat is ook de bedoeling.

Het Noordereinde is een doorgaande weg, daar horen geen obstakels op de rijbaan.

Het Noordereinde is onderdeel van een doorgaande route, maar zal vanwege diverse beperkingen (woonomgeving, winkels, cultuurhistorische omgeving, smal profiel) van bescheiden aard zijn en blijven, waarbij verkeersremmende maatregelen mogelijk en wenselijk kunnen zijn. Zie de vastgelegde afspraken in de brief Regio 05-02-2003.

Aangegeven is ook dat men vooral weerstand heeft tegen de bloembakken. De door bewoners geuite problematiek herkent men wel. Lagere snelheid zonder obstakels heeft men niet zoveel moeite mee. Dit wordt ook bevestigd door de resultaten van de VVD-enquête onder weggebruikers (febr/mrt 2014).

Daar zijn we blij om. De maatregelen hoeven niet perse met bloembakken. Als het maar maatregelen zijn die de snelheid omlaag brengen (30km dus).