



Kenmerk: Plaatsing bloembakken Noordereinde (Kortenhoef/ 's Gravenland); Gemeente Wijdmeren

Rol Veilig Verkeer Nederland

Veilig Verkeer Nederland is een vrijwilligersorganisatie, die van mening is dat iedereen veilig over straat moet kunnen. Verkeersonveiligheid, objectief en subjectief, zorgt ervoor dat dit niet voor alle weggebruikers is weggelegd. Veilig Verkeer Nederland wil de burger, die geconfronteerd wordt met verkeersonveiligheid, en daardoor in zijn bewegingsvrijheid wordt beperkt, ondersteunen. Daarin nemen wij een bemiddelende rol.

Met andere woorden: Veilig Verkeer Nederland geeft melders en vrijwilligers handvatten over hoe ze de verkeersonveilige situatie kunnen aanpakken en hoe ze verkeersveiligheid in het algemeen kunnen verbeteren.

Algemeen

- Veilig Verkeer Nederland beoordeelt situaties op verkeersveiligheidsaspecten. Alle andere factoren, zoals ruimtelijke ordening, financiën e.d., worden – voor zover deze geen directe invloed hebben op de verkeersveiligheid – niet meegewogen;
- Aan de adviezen die door Veilig Verkeer Nederland worden uitgebracht zijn geen kosten verbonden;
- Adviezen zijn onafhankelijk en onpartijdig. De enige toetsing is de algemene verkeersveiligheid;
- Uitgangspunt van de advisering is het convenant “Duurzaam Veilig”. Dit convenant is (in 1997) ondertekend door het rijk, de gemeenten, de provincies en de waterschappen en gezamenlijk in regelgeving en uitvoeringsvoorschriften uitgewerkt en vastgelegd.

Situatie

Het categoriseringsplan van de gemeente Wijdmeren geeft geen uitsluitel aangaande de status (en de daarbij behorende maximaal toegestane snelheid) van de routes aan weerszijden van de 's Gravenlandsevaart.

Vooraf het aan de oostzijde van het water gelegen traject Noordereinde/ Zuidereinde fungeert als doorgaande route, maar heeft ook een duidelijke verblijfsfunctie (winkels, schoolroute). Dit levert gezamenlijk een verkeersintensiteit op van >10.000 mvt./etmaal. De route aan de westzijde van de vaart, de Koninginneweg/Emmaweg, is minder verkeersintensief, heeft een verblijfsfunctie, maar ook een overloopfunctie voor de oostelijke route.

De breedte van de asfaltwegen varieert, maar is doorgaand ca. 6,00 meter breed. Aan de oostzijde ligt tussen de weg en de vaart deels een smal tweerichtings fietspad, maar dit pad is meer te zien als een apart fietspad dan als behorende bij de doorgaande weg.

Probleemstelling

Bij het Meldpunt Veilig Verkeer hebben 6 betrokken bewoners/ verkeersdeelnemers melding gemaakt over de ontstane situatie en hun verkeersbeleving kenbaar gemaakt. Zij hebben zich op het Meldpunt Veilig Verkeer verenigd aan de digitale Buurttafel en van daaruit VVN gevraagd de verkeerssituatie te beoordelen en een verkeersveiligheidsadvies op te stellen. De genomen maatregel heeft daarnaast geleid tot veel protesten (richting de wegbeheerder, de gemeente Wijdemeren), die in verschillende media prominent zijn uitgelicht. Dit heeft geleid tot het voorlopig stilleggen van de werkzaamheden en nader beraad over de maatregelen.

Standpunt wegbeheerder

Vanwege de grote verkeersdruk (hoge intensiteit en menging verschillende verkeersmodaliteiten) op het oostelijke traject, die op verschillende plaatsen heeft geleid tot structureel verkeersonveilige situaties, én als reactie op een groot aantal signalen aangaande de verkeersonveiligheid op het gehele traject heeft de gemeente besloten om op beide routes maatregelen te nemen om de verkeersintensiteit tegen te gaan en de snelheid van het verkeer te reduceren. Dit heeft geleid tot het invoeren van 30 km/h (op een enkel onbebouwd gedeelte na) en dit snelheidsregime wordt ondersteund door verkeersremmende maatregelen. De gemeente Wijdemeren heeft gekozen voor het plaatsen van bloembakken op het gehele traject.

Probleemanalyse

In de analyse komen twee hoofdvragen naar voren, n.l.

1. Is de categorisering van de beide routes als erftoegangswegen juist;
2. Is het plaatsen van bloembakken het juiste middel om de snelheidsbeperking te bewerkstelligen.

1. Is de categorisering van de beide routes als erftoegangswegen juist;

Als het doorgaande verkeer zou worden geaccepteerd dient zowel vanwege de verkeersintensiteit als de aard van het verkeer de route te worden gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg en de weg dient dan ook als zodanig te worden vormgegeven. Dit stuit echter op diverse bezwaren van verschillende aard. Het water en de bebouwing dicht op de weg maakt het onmogelijk de verkeerssoorten te scheiden, hetgeen een van de hoofdeigenschappen zou moeten zijn van een gebiedsontsluitingsweg met 50 km/h.

Bovendien komen er in de beide trajecten zeer verkeersonveilige situaties voor, die ook al door ruimtegebrek dan niet veilig kunnen worden vormgegeven. De enige manier om deze gevarenpunten, zoals bij de Kleine Klapbrug, meer veiligheid te bieden is het (drastisch) verminderen van het verkeersaanbod.

Maar niet alleen op enkele kruisingen, langs het gehele tracé veroorzaakt het drukke verkeer onaanvaardbare hinder voor en beperking van de verblijfsfunctie, die belangrijk is vanwege de vele erfaansluitingen en bestemmingen langs het gehele traject. De verkeersveiligheid is duidelijk in het geding.

Vanwege het feit, dat de westzijde een bruikbaar alternatief zou zijn bij het beperken van het verkeer aan de oostzijde bovenstaande kan gesteld worden, dat de route aan beide zijden van het kanaal eenzelfde categorisering moet krijgen.

Wil het doorgaande verkeer met succes geweerd worden, dan moet er wel een aanvaardbaar alternatief zijn. Er zijn verschillende stromen doorgaand verkeer, dus dat is niet zo gemakkelijk te voorzien. De jongste praktijk laat inmiddels echter een veel rustiger beeld zien, omdat men het

traject met bloembakken is gaan mijden. De doelstelling om doorgaand verkeer/ sluijperkeer te weren lijkt met deze maatregel te worden bewerkstelligd.

Geconcludeerd kan derhalve worden, dat de beide routes in de categorie "erftoegangswegen" moeten worden ingedeeld. Dit is het enige juiste uitgangspunt om op de beide routes Duurzaam Veilig in te kunnen richten. Die conclusie leidt naar vraag 2, namelijk of de bloembakken de aangewezen maatregel is.

2. Is het plaatsen van bloembakken het juiste middel om de snelheidsbeperking te bewerkstelligen.

Bij een erftoegangsweg worden zowel het autoverkeer als het (brom-)fietsverkeer binnen dezelfde verkeersruimte afgewikkeld. Vandaar dat er een lage maximum snelheid van 30 km/h wordt toegestaan. Voor de veiligheid is het belangrijk dat deze snelheid ook de werkelijk gereden snelheid is. Dit is in zijn algemeenheid al zo, maar op een weg, die lange tijd een hogere limiet heeft gekend en er dus gewoonten zijn ontstaan om harder te rijden is dit nog van meer belang. Bovendien zijn de beide routes uitgevoerd in asfalt, een verharding die doorgaans voor wegen met hogere snelheden wordt toegepast. Wil de gemiddelde snelheid ook maar naderen tot 30 km/h., dan dienen er robuuste maatregelen te worden genomen.

Een veel toegepast middel is het aanbrengen van verkeersdrempels. Drempels veroorzaken echter al gauw trillingen en geluidshinder in de directe omgeving. Gezien de veelzijdige bebouwing langs de routes is het aanbrengen van verkeersdrempels daarom in deze situatie niet de geëigende oplossing. Gezien ook de geringe ruimte kunnen ook geen asverschuivingen worden toegepast en resteert in feite alleen het maken van wegversmallingen. Deze maatregel heeft de gemeente op beide routes toegepast. Op de onvermijdelijke vraag of het aantal geplaatste bloembakken niet te overdadig is en de bloembakken de juiste vorm hebben kan het volgende worden opgemerkt.

Per deel van het traject is de lengte enkele kilometers lang. Daarvan is het grootste deel als erftoegangsweg benoemd. Als er een afstand van 100 meter tussen obstakels wordt aangehouden, dan is de ervaring dat men dan tussen deze obstakels aanzet tot hogere snelheden. Dus met een aantal bloembakken van ca. 75, waarvan de meeste per twee zijn geplaatst, is het aantal zeker niet te groot (nota bene, als het aantal zou worden gereduceerd tot enkele bloembakken, zou de uit verkeersveiligheidsoverwegingen vereiste sterke reductie van het de verkeersintensiteit en rijnsnelheid niet plaatsvinden). Vanwege de veiligheid is bij de plaatsing ook met de openbare verlichting rekening gehouden.

De bloembakken staan nu voornamelijk twee aan twee op dezelfde hoogte, dus tegenover elkaar. Dit heeft tot gevolg, dat sommige bakken half op het trottoir moeten staan om voldoende wegbreedte over te houden. Door echter de bloembakken niet tegenover elkaar, maar op een afstand van ca. 10 meter (hangt af van welke vrachtauto's en landbouwverkeer nog toegang op deze wegen moeten houden) te plaatsen, is er meer breedte beschikbaar en kunnen de bloembakken meer naar het midden van de weg worden geschoven. Bijkomend voordeel is, dat het doorzicht wordt verminderd en daarmee het doorgaande karakter van de weg. Voorwaarde is wel, dat de bloembakken zo laag gehouden worden, dat men de tegenligger tijdig kan waarnemen, anders kunnen er vervelende situaties ontstaan doordat men elkaar ontmoet tussen de bakken en een van de twee achteruit moet rijden. Achteruitrijden is een manoeuvre, die vanuit verkeersveiligheidsoogpunt risico's met zich meebrengt. In een 30 km/h-zone, waar veel modaliteiten de openbare ruimte met elkaar delen, moet achteruit rijden sowieso worden voorkomen.

Een van de nadelen van het plaatsen van bloembakken aan de kant van de weg is het feit, dat fietsers hierdoor naar het midden van de weg worden getrokken. Waar de wegbreedte dit toelaat zou dit voorkomen kunnen worden door de bloembakken smaller uit te voeren en een meter (minimaal) van de kant te plaatsen. Hierdoor kan het fietsverkeer achterlangs.

Geconstateerd is, dat op enkele essentiële plaatsen de bloembakken weer zijn weggehaald, met name bij de zebra's. Hierdoor zijn er juist lange weggedeelten ontstaan waar hard kan worden gereden. Dit weghalen zal gedaan zijn vanwege de (on)zichtbaarheid van de overstekende voetgangers, vaak kleine kinderen. Hoge bloembakken kunnen er inderdaad niet staan, maar het is wel essentieel dat deze oversteekplaatsen een goede markering krijgen en dat ter plaatse niet te hard kan worden gereden. Voorgesteld wordt in deze situaties geen bloembakken te plaatsen in de aanrijrichting en lage bakken aan de andere zijde van de zebra, zodat kinderen zichtbaar blijven en zicht hebben op het kruisende verkeer.

Advies

Gezien het bovenstaande kan in het kort het volgende gesteld worden:

1. Definitief doorvoeren van de wegategorisering conform Duurzaam Veilig van de beide routes langs het kanaal als erftoegangsweg met een maximaal toelaatbare snelheid van 30 km/h. is van essentieel belang voor de verkeersveiligheid;
2. Als consequentie van deze categorisering de bloembakken in principe handhaven, ook de schaal, waarop deze geplaatst zijn;
3. De bloembakken verlagen.
4. Nagaan of en zo ja waar het mogelijk is de fietsers achter de bakken door te laten rijden;
5. Waar mogelijk de bloembakken niet op gelijke hoogte links en rechts van de weg, maar verspringend plaatsen;

Aanbevelingen

Deze maatregel scherp monitoren om toe te werken naar een definitieve/ structurele Duurzaam Veilige verkeerssituatie. Tijdens monitorproces alle betrokken continue consulten, hiervoor dient de gemeente Wijdemeren als regisseur op te treden.

Totstandkoming advies

Dit advies is namens Veilig Verkeer Nederland opgesteld door:



Ing H.J. Mulder,
Verkeerskundig Consulent.

c.c. wegbeheerder t.a.v.:

B&W Wijdemeren
verkeer@wijdemeren.nl

**Vragen of opmerkingen**

Voor vragen of opmerkingen over de analyse en zienswijze kunt u contact opnemen met uw dichtstbijzijnde regiokantoor van Veilig Verkeer Nederland. Kijk hiervoor op de website van Veilig Verkeer Nederland: www.veiligverkeernederland.nl/regionale_steunpunten.

Tot slot

Voor gratis adviezen als deze is Veilig Verkeer Nederland behalve van vrijwilligers ook voor een groot deel afhankelijk van financiële bijdragen van derden. Help daarom mee deze dienst in stand te houden. Met uw steun kunnen ongelukken worden voorkomen. Word vrijwilliger of lid van Veilig Verkeer Nederland of doneer via www.veiligverkeernederland.nl.