

11-04-2017

Commissie grondrecht - spreeschema

1. Goedenavond dames en heren
2. Voorstellen.
3. Gebruik spreekrecht namens Groep Aanwonenden Rijksweg (Oost) te Duiven, bestaande uit:
Ronald Hageman, Rijksweg 67
Wim Hagen, Rijksweg 69
Herman Booltink, Rijksweg 73
Ruidie Geurds, Rijksweg 75
Alphons Rietbergen, Rijksweg 58
Bob Rietbergen, Rijksweg 79
4. Traject tussen Kastanjelaan en rotonde Vergertlaan.
5. Beeldvorming – opdeling traject in 3 delen.
 - Kastanjelaan – Oversteek
 - Oversteek zelf
 - Oversteek – Rotonde Vergertlaan

Aanleiding

6. Vanavond **informatieve presentatie** omtrent het **Ontwikkelingsperspectief Rijksweg**, waar onder andere de Leefbaarheid van de Rijksweg onderdeel van uitmaakt.
7. **Feit** – nu al gebruik van spreekrecht – geeft urgentie aan - geeft grote zorgen aan omtrent de verkeersveiligheid welke onderdeel is van onze leefbaarheid.
8. **Problemen** zijn:
 - de gevaarlijke oversteek
 - de snelheid van het gemotoriseerd verkeer
 - het hufterige rijgedrag – maatschappelijk probleem. (oneerbiedig benoemd als zijnde Hufterig rijgedrag. Grootste ergernis van verkeersdeelnemers in Nederland (bron RTL4 10-04)). Ongeduldig, inhalen via de andere strook, zelfs via de andere zijde van de oversteek en verkeersdeelnemers zijn bijzonder mondig op het moment dat er iets van wordt gezegd.

Wat is gebeurd de afgelopen periode

9. In afgelopen periode diverse **gesprekken gevoerd** met ambtenaren van de gemeente in verband met de oversteek en de wegvlakken zoals zojuist benoemd. Daarbij hebben wij diverse voorstellen gedaan. Daar kom ik zo even op terug.
10. **Zorgen** geuit zoals wij ook de afgelopen jaren regelmatig hebben gedaan.
11. Wij hebben daarbij met regelmaat op verschillende tijdstippen van de dag en momenten van de week **waarnemingen** gedaan.
12. Ook hebben wij in de jaren **vele ongelukken zien gebeuren** en horen gebeuren.
13. Naast de bekende en **geregistreerde ongelukken**, hebben nog veel meer **incidenten** (zijnde bijna ongelukken – of ongelukken met beperkte schade die ter plaatse zijn afgehandeld) plaatsgevonden. Elke week zijn er incidenten. Voorbeeld: fietsers die uit eigen beweging uitwijken of remmen, omdat ze anders omver worden gereden.

14. De gemeente heeft nu ook **metingen** uitgevoerd. Vaststaat dat de **gemiddelde snelheid 51 km/u** bedraagt. Daarbij zijn de excessen eruit gefilterd. Voorbeeld uitleggen met 85%. De 7,5% onder - en 7,5% bovengrens. SLECHTS circa 7 van de 100 houdt zich (redelijk) aan de snelheid!
15. Vaststaat dat jullie als vertegenwoordigers van ons, ook van die getallen hebben kennis genomen en beoogd is invulling te geven aan de verantwoordelijkheid en nu **actie wordt ondernomen**. Dat is een **positieve ontwikkeling**.
16. **Doel dat ik hier sta** namens de aanwonenden is dat wij een verhoging van de leefbaarheid willen en als onderdeel daarvan een verkeersveilige omgeving/ buurt.

Wat wij willen

17. Het is een **illusie** dat met 1 specifieke voorziening invulling kan worden gegeven aan de eis om gemotoriseerde voertuigen te dwingen langzamer te rijden. Wij willen een **combinatie van voorzieningen** om invulling te geven aan de leefbaarheid. Daaronder vallen ons inziens 2 zeer belangrijke punten (in willekeurige volgorde – beiden even belangrijk):
 - Realiseer een verkeersveilige oversteek.
 - Verlaging van de daadwerkelijke (NIET de theoretische) snelheid van het verkeer.
18. Om dat te bewerkstelligen willen wij dat de **30 km weg daadwerkelijk ingericht wordt als** 30 km weg. Dit omdat dan de politie kan gaan handhaven. Hiervoor dienen voorzieningen te worden getroffen. Borden alleen zijn niet genoeg.

Concept plan oversteek

19. Zoals aangegeven, wij hebben de afgelopen maanden **divers overleg** gevoerd en ideeën / verbeterpunten aangedragen.
20. Uit overleg is gebleken – **dat er nu een plan ligt** voor de oversteek (definitief ontwerp – stadium concept). Belangrijkste voorziening is de **realisatie betonnen drempels (busvriendelijk)**.
21. **Wij zijn blij met de voorzieningen**. Zit ook een deel van ons in. Is een goede 1^e stap. MAAR...
22. Om voorzieningen te bepalen dient **inzicht te worden verkregen in de weggebruikers**. De gemotoriseerde gebruikers zijn:
 - Auto's met normale wielbasis.
 - Voertuigen met een brede wielbasis zoals:
 - Bussen.
 - Vrachtwagens.
 - Landbouw voertuigen.
 - Aannemersbusjes.
 - Taxibusjes.
 - MPV's.
 - Motoren.
 - Scooters/ brommers.
 - Elektrische auto's (hoor je als overstekende persoon vrijwel niet).
23. Ons inziens zijn de beoogde voorzieningen **volstrekt ontoereikend** en geven slechts gedeeltelijk invulling aan het beoogde veiligheidsniveau. Voorzieningen dienen te worden gekoppeld aan de weggebruikers. **Voorbeeld geven / uitleggen**. Voor auto's werkt het alleen ter plaatse van de oversteek. Rest niet of heel beperkt. Led verlichting doet niks met snelheid in de route van - en naar de oversteek en de aanrijroute Lombok verhogen heeft een zeer beperkte invloed op de zichtbaarheid. LED verbetert wel de zichtbaarheid van de oversteek zelf. Belangrijk is wel dat LED dan dag en nacht brandt. Want gevaar is juist overdag van toepassing!

24. Elke voorziening op zich, **heeft te weinig invloed** om het doel te bereiken. Wij pleiten voor een **combinatie van voorzieningen**. Het totale plaatje versterkt elkaar!
25. Nooit een 100% score...**Rest risico**...maar wel verhoging veiligheidsniveau en leefbaarheid.
26. Deze oversteek is zo gevaarlijk, dat **budget daarin geen doorslaggevende rol** zou mogen spelen. Geconstateerd is dat dat het nu wel doet.
27. **Budget 2017**: vernomen dat deze **bijna op** is. Pleiten voor praktische en budgettair verantwoorde (tussen) oplossing zijnde bloembakken als obstructie op de Rijksweg (wegversmalling - chicane). Dit om de aanloopsnelheid naar de oversteek toe te verlagen. REDEN – NU 2017. Volgend jaar verkiezingen. Zie toelichting onderaan.
28. Tot slot:
- Graag de **beoogde voorzieningen oversteek en het onderhoud** aan de oversteek en het wegdek realiseren.
 - In aanvulling op het huidige plan: **nu (lees: zomer 2017) bloembakken** ter obstructie realiseren in de wegvlakken tussen de Kastanjelaan en de Vergertlaan. Direct praktische invulling om de aanloopsnelheid naar de oversteek te verlagen.
 - Wij zitten aan tafel omtrent de oversteek. Maar **willen ook aan tafel bij de verdere ontwikkeling** omtrent de Leefbaarheid en de Verkeersveiligheid van de Rijksweg (oostelijke deel).
 - En **wij willen als eindpunt** een combinatie van voorzieningen, zodat de Leefbaarheid aan de Rijksweg zal verbeteren, wij veilig kunnen oversteken, kinderen weer veilig naar school kunnen en volwassenen weer 'veilig' met de fiets naar het werk - of het centrum kunnen.
29. Dankwoord en Vragen?

Toelichting NU wegversmalling realiseren

30. Er ligt **geen plan** om direct de verkeersveiligheid van de andere 2 wegvlakken (niet zijnde de oversteek) te verhogen.
31. Reden van NU toepassen bloembakken, is dat wij zien aankomen dat het **budget voor 2017 reeds ingevuld** is / wordt door andere projecten in het centrum.
32. In 2018 zijn er **gemeenteraadverkiezingen**. Wij willen niet dat volgend jaar het College demissionair wordt en dit punt te belangrijk is, dat deze wordt uitgesteld. Dat zou betekenen dat in 2018 opnieuw meningen moeten worden gevormd, budgetten moeten worden aangevraagd, plannen moeten worden gemaakt en de aanbesteding moet worden gerealiseerd.
33. Dit maakt dat de **invulling van de veiligheidsverhoging de 2 wegvlakken pas in 2019** (over 2 jaar!) kan worden gerealiseerd. En dat wij nu nog 2 jaar met een gevaarlijke situatie voor onze deuren zitten, waarbij de politie niet kan handhaven, omdat deze simpelweg niet voldoet aan de inrichtingseisen.

Overige punten

34. Een gemiddelde snelheid van 51 km / uur maakt het volgende voorbeeld. In het voorbeeld wordt uitgegaan van 100 passerende gemotoriseerde voertuigen. Deze worden gelijk gesteld aan 100%.
- Bij een gemiddelde zijn de excessen er uit gefilterd. Dit houdt in dat 85% van de voertuigen de gemiddelde snelheid geven. De onderste 7,5% en de bovenste 7,5% maken daar geen onderdeel van uit.

- Om deze snelheid te bereiken dient 50% van de 85 gemotoriseerde voertuigen die passeren 41 km/uur te rijden en de overige 50% van de voertuigen 61 km/uur. Let op: dit is een voorbeeld om de cijfers inzichtelijk te maken en om gevoel te krijgen van een gemiddelde van 51 km/uur. Indien de 41 km/uur omlaag wordt bijgesteld zal de 61 km/uur omhoog moeten, om weer op 51 km/uur gemiddeld uit te komen.
- De overige 15 voertuigen zijn de voertuigen zijn de onderlaag en de bovenlaag die er uit zijn gefilterd. Hierdoor kan men vaststellen dat van de 100 voertuigen slechts circa 7 voertuigen zich enigszins aan de snelheid houden (lees: een snelheid heeft van circa 30 km/uur tot 41 km/uur).
- Ook kan men vaststellen dat van de 100 voertuigen die passeren circa 7 voertuigen een snelheid hebben van meer dan 100% van hetgeen is toegestaan (lees: een snelheid van meer dan 61 km/uur!). Een bovengrens van 65 - 70 – 75 km/uur is derhalve realistisch. Dit zijn snelheden die toebehoren aan een gebiedsontsluitingsweg tussen plaatsen onderling (bijvoorbeeld tussen Duiven en Zevenaar). In een 30 km zone is dat levensgevaarlijk en onaanvaardbaar!
- De weg is beoogd als 30 km zone! Als slechts circa 7% van de voertuigen zich enigszins houdt aan de snelheid, kan worden gesteld dat de voorzieningen volstrekt ontoereikend zijn en dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid van de Rijksweg! Ook staat dan vast dat circa 93 van de 100 gemotoriseerde voertuigen zich ruimschoots NIET aan de snelheid houdt.
- Op bepaalde momenten van de dag rijdt men door Duiven zelfs harder dan over de rondweg Duiven. Dit is een gegeven in verband met de drukte over de rondweg en de opgang naar de A12, waardoor verkeer vastloopt.
- De Rijksweg wordt daarbij in de ochtend mede gebruikt als sluiproute vanuit de, ten opzichte van Duiven, oostelijke gelegen plaatsen, in de richting van Arnhem. In de middag is het andersom.

35. Wat wij niet willen is dat de fietsers als enige voorziening **worden gebruikt als object** om het gemotoriseerde verkeer af te remmen op de Rijksweg.
36. Er dienen **meer - en andere voorzieningen** te worden getroffen die het verkeer kunnen afremmen, waardoor fietsers normaal kunnen deelnemen aan het verkeer. Vaststaat dat borden alleen niet genoeg zijn om mensen te doen bewegen zachter te rijden.
37. Gezien de eerder genoemde getallen – vaststellen dat het **'misbruiken' van de fietsers** ook niet werkt. We brengen tot op heden alleen maar de fietsers onnodig in gevaar.
38. Vastgesteld is dat **onderhoud** noodzakelijk is. De druppels hebben geen functie meer en dienen te worden opgehaald, de drempel van de oversteek dient weer te worden opgehoogd naar 12 cm en de weggevaagde markeringen op de rijbaan dient weer te worden aangebracht. Ook zijn diverse 30 km borden bedekt met groene aanslag wat de zichtbaarheid niet ten goede komt!
39. Wij willen een betere en duidelijkere markering van de start van de 30 km zone aan zijde Vergertlaan alsmede aan zijde Kastanjelaan. Witte markeringen 30 km op wegdek met rode randen!
40. Aan de zijde van de Kastanjelaan (na passeren kruispunt) ontbreekt een (herhalings)bord 30 km.
41. **Schoolzone aanbrengen (JULIE paaltjes – landelijk succes!)**, niet alleen bij scholen maar ook bij de aanrijdroutes naar scholen. Opmerking: alleen toepassing bij scholen is geen beleid. Ook hiervoor geldt: dit werkt beter in combinatie met andere voorzieningen. Wij hebben hiervoor een offerte liggen en hiervan zijn landelijke onderzoeken beschikbaar. Dit werkt met name goed in dorpen, door de realisatie van speelse objecten en contrasten ter plaatse van gevaarlijke punten.

42. Zichtbaarheid verbeteren aanrijdroute vanuit Lombokstraat. Hierbij is een voorstel gedaan om de **locatie van de oversteek te herzien**. Met name de hoogte overbrugging vormt een probleem voor de zichtbaarheid. **Andere aanrijdroute** vanuit Lombokstraat overwegen.
43. Het **gemotoriseerde verkeer is niet alleen schuldig** aan de gevaarlijke oversteek. Fietsers moeten hard de bult op fietsen bij de Lombokstraat om de hoogte te overbruggen. Ook trapondersteuning verhoogt snelheid. De beschikbare reactie tijd van het motoriseerde verkeer wordt daarmee kleiner.
44. Ondanks dat de gemotoriseerde weggebruikers allemaal een **theorie-examen** hebben gehad, houdt de overgrote meerderheid zich niet aan de snelheid die op de borden staat. Borden alleen in de route naar de oversteek toe werken dus niet!
45. Creëren **extra fietsvriendelijke oversteek** (met kleurmarkeringen) vanuit Tamboer met doorsteek naar de Wilgenlaan en van daaruit naar het gemeentehuis. Dit om de druk op bovengenoemde oversteek te verminderen (verdeling van de verkeersstromen). Ook kan dit bij het kruispunt dan worden gecombineerd met een duidelijke markering van de start van de 30 km zone.
46. **Stopborden met haaiantanden** ter plaatse van kruising Tamboer en Woerdstraat.
47. Om invulling te geven aan de eisen omtrent de 30 km zone: **Hele brede fietspaden maken** (rood asfalt) zodat de auto ondergeschikt is. Of juist overwegen versmallen Rijksweg zodat voertuigen elkaar net kunnen passeren en daardoor moeten afremmen en een **breed apart fietspad**. Duiven fietsvriendelijk!
48. **FLEXDREMPELS overwegen**. Dit zijn drempels over de volledige breedte van de weg met een veersysteem. Hiervan zijn bijzonder goede resultaten bekend welke zijn vastgelegd in onderzoeken. Daarbij zal het zwaardere verkeer (bussen e.d.) geen hinder ondervinden, maar het lichte verkeer (bijvoorbeeld auto's, motoren, brommers, aannemersbusjes ed) wel moeten remmen. Het zwaardere verkeer welke niet bekend is in Duiven gaat wel afremmen, omdat de flexdrempel normaal ogen. Hiermee gaat het % wat invloed ondervindt van de combinatie van voorzieningen weer omhoog.
49. **Busmaatschappijen wijzen op verantwoordelijkheden**. Zij stellen eisen aan de verkeersvoorzieningen (ARBO), maar de meeste buschauffeurs rijden zelf veel te hard. Het moet wel van twee kanten komen! Opgemerkt moet worden dat enkele chauffeurs zich keurig aan de snelheid houden.
50. Overwegen grote borden: **Uitsluitend bestemmingsverkeer Duiven Centrum in tijdvlakken spits**. Duiven Centrum autoluw! Verkeer uit omliggende dorpen gebruik laten maken rondweg. Omdat rondweg nu vaak vast staat in spits, wordt centrum gebruikt als sluiproute. Wellicht met goede ontsluiting naar A15 in combinatie met 'uitsluitend bestemmingsverkeer' wordt dat minder..

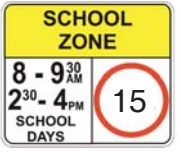
Verbetering verkeerssituatie Rijksweg (oostelijke deel).

herhaling nieuwe 30 km borden

realiseer haaiantanden met stopbord



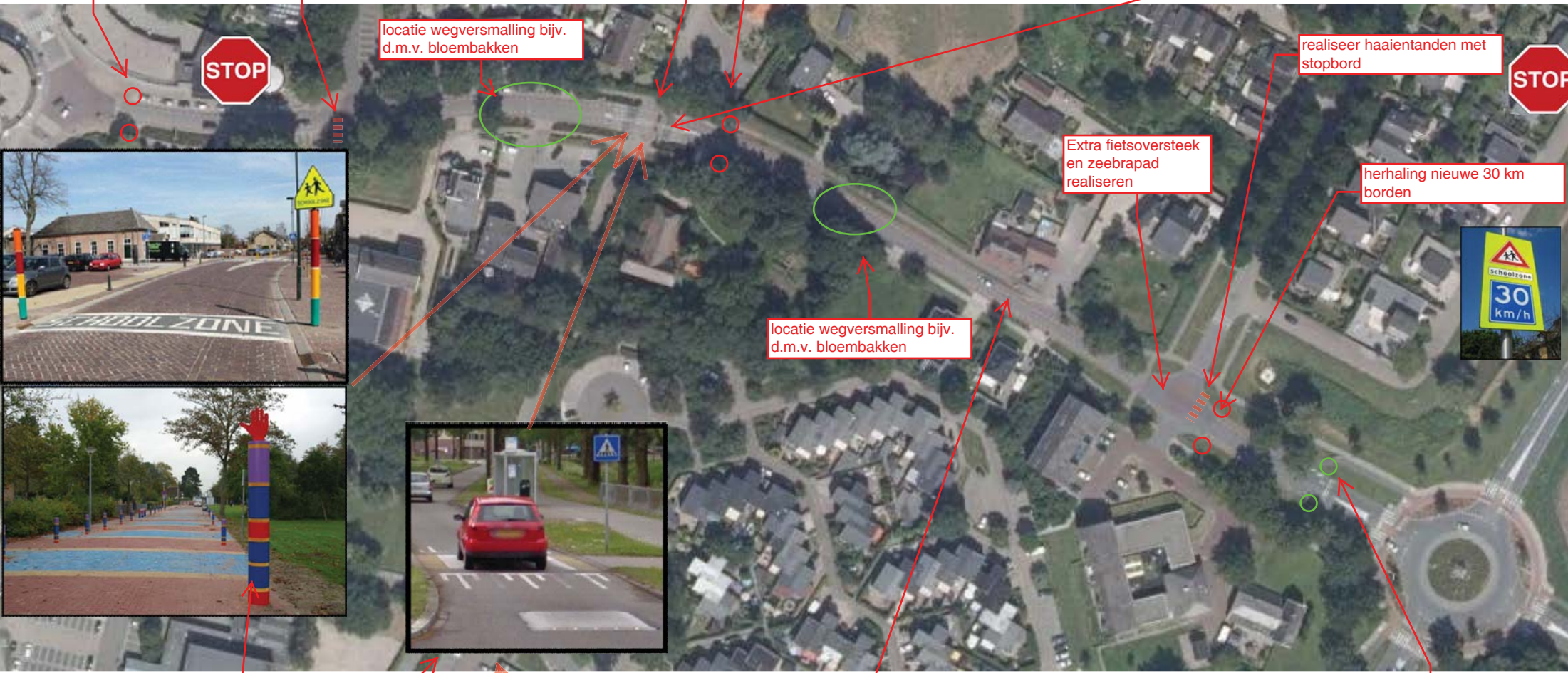
creëren 'schoolzone'



zeer gevaarlijke oversteek; schoolzone aangeven 15 km borden



bomen/struiken snoeien en fietspad verleggen voor beter zicht vanuit automobilist



Extra fietsoversteek en zeebrapad realiseren

realiseer haaiantanden met stopbord

herhaling nieuwe 30 km borden



duidelijk aangeven met JULIE paaltjes i.c.m. contrast creëren in asfalt

dit is een situatie uit Westervoort waarbij buslijn 60 ook rijdt. auto's e.d. moeten afremmen. geen probleem voor busmaatschappij

creëren fietsvriendelijke situatie. Niet de fietsers gebruiken om (te) snel rijdende auto's af te remmen.
 2 opties:
 1. realiseer brede fietspaden (rood) waarbij auto ondergeschikt is i.c.m. obstructies ter verlaging snelheid auto's.
 2. realiseer loop-/ fietspad apart van rijbaan auto's. En toepassen obstructies ter verlaging snelheid auto's.

huidige locatie 30 km borden

