

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij het verzoek de bijlagen te versturen naar het college en team Verkeer.

Ter toelichting, de getallen die tussen haakjes staan zijn de tijdstippen waarop de uitspraken zijn gedaan in het videoverslag van de vergadering en de initialen zijn van degene die ze heeft uitgesproken.

Verslag Overleg Oosterterpweg 20-02-20 13.00-14.00

Aanwezig: Dorpsraad Kreileroord: (secretaris@dorpsraadkreileroord.nl) VVN: Politie
Gemeente Hollands Kroon:

Uitleg plannen Oosterterpweg vanuit Gemeente

a. geeft een korte uitleg over de Oosterterpweg. De tussenberm van de Oosterterpweg tussen de rijbaan en het fietspad is al jaren een groot probleem waarover de gemeente veel klachten kreeg. Vanuit de gemeente ontstond het plan om een geleiderail tussen de rijweg en het fietspad te plaatsen. Dit is in vorm van een subsidie aangevraagd bij de provincie, maar dit is afgewezen omdat er te weinig ruimte is voor een geleiderail. Samen met de provincie is een nieuw plan bedacht met een scheidingsband en het terugbrengen van de snelheid naar 60 km/u. Bovendien komen er, ter bevordering van de verkeersveiligheid, grasbeton blokken, passeerstroken en plateaus op de kruispunten.

b. beaamt dat er geen ruimte is voor een geleiderail, omdat deze een uitbuigruimte nodig heeft. Deze ruimte is er niet.

c. Er volgt een discussie over het verbreden van de weg door middel van het aankopen van land of het dempen van de sloot. Maar dit is niet haalbaar op het gebied van financiën, procestijd, de bomen en de leidingen en kabels die er liggen.

Advies van (verkeerskundige, ingehuurd door VVN)

a. Hij begint met de onduidelijkheid over het wegcategoriseringsplan. De gemeente legt uit dat de Oosterterpweg voorheen een gebiedsontsluitingsweg was, maar het een erftoegangsweg wordt.

b. Veiligheid op fietspaden krijgt tegenwoordig, o.a. door e-bikes, veel aandacht. De breedte van het fietspad voldoet niet aan de richtlijnen. Fietspaden moeten bij 50-150 fietsers per uur in de spits 2,5-3 meter breed zijn. Het fietspad wordt nu wel breder dan voorheen, maar smaller dan 2,5. geeft aan dat er maximaal 50 fietsers per uur fietsen. Dit kan met tellingen bevestigd worden.

c. geeft aan dat de grijze scheidingsband niet gewenst is, omdat fietsers tegen de onopvallende grijze scheidingsband aan kunnen fietsen met hun banden en/of hun pedalen. Stelt voor dat een rand van 6 cm hoog veiliger is voor fietsers.

d. Fietsers kunnen bovendien in het donker verblind worden, omdat er maar aan 1 kant een fietspad ligt. De fietser fietst op 1 richting tegen het verkeer in. Om verblinding tegen te gaan is er meer ruimte nodig tussen het fietspad en de rijbaan.

e. De gemeente en de politie vragen zich af of bedoelt dat de fietser dus beter op de rijbaan kan gaan fietsen, zoals vaak is bij een erftoegangswegen. Wim geeft aan dat dit niet per se zo is, in de afweging moet ook de intensiteit en de hoeveelheid landbouwverkeer meegenomen worden.

Beaamd dit en stelt dat het weg laten van het fietspad voor ophef vanuit de bewoners zal zorgen geeft aan dat de politiek belang heeft bij blije burgers.

Daarnaast is er een alternatieve fietsroute ten noorden. De gemeente houdt rekening met de fietser, want tijdens de werkzaamheden mogen de fietsers over de rijbaan met verder alleen bestemmingsverkeer. Zoals eerder is genoemd hebben erftoegangswegen vage richtlijnen. Volgens waren erftoegangswegen oorspronkelijk voor de auto en fiets gezamenlijk, tegenwoordig wat minder.

f. geeft aan dat de Oosterterpweg aan de hand van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid als risicovolle weg wordt gezien, omdat deze niet voldoet aan de richtlijnen.

g. De huidige situatie is niet de ideale situatie volgens de gemeente, maar er is nou eenmaal niet genoeg ruimte om de ideale situatie te maken, vraagt of iedereen daar mee akkoord kan gaan.

Politie gaat akkoord, omdat er inderdaad geen ruimte en geen geld is.

Het advies van VVN blijft dat het niet voldoet aan de richtlijnen.

Afsluiting

a. geeft aan dat het landbouwverkeer steeds groter wordt en hard rijdt en geen moeite heeft met de betonrand, wat tot levensgevaarlijke situaties kan leiden. geeft aan dat de situatie bekend is en de betonrand "second best" is. Door het landbouwverkeer wijkt de gemeente af van de richtlijnen, zodat de fietsers niet op de weg hoeven.

b. geeft aan dat er sowieso te hard gereden gaat worden en het daarom tot schijnveiligheid leidt. Hij is blij met het plateau in Kreileroord maar wil graag ook een plateau aan de oostkant. Geeft aan dat dat niet binnen dit project valt. Een schriftelijk verzoek tot een plateau aan de oostkant kan er toe leiden dat het plateau volgend jaar op de begroting komt, dus dat wordt aangeraden vanuit de gemeente.

c. verbaast zich over de provincie omdat ze fietspaden veiliger willen maken, maar toch instemmen met deze plannen terwijl deze niet voldoen aan de CROW-richtlijnen.

d. De gemeente geeft aan dat in de betonrand om de zes meter een sleuf van 30cm komt om het rijden van auto's op de betonrand tegen te gaan. Trekkers kunnen wel over de band heen, maar daar komt is ook een sleuf van 1,5 meter voor. geeft aan dat er geen alternatief is voor de betonrand, omdat alles wat rechtop staat, platgereden wordt. Paaltjes bijvoorbeeld zijn gevaarlijk.

e. uit zijn zorgen over de ontwikkeling van de Oude Zeug. Er wordt geen rekening gehouden met de ontwikkeling op het bedrijventerrein de Oude Zeug omdat er nog weinig bekend is over de ontwikkeling.

f. maakt een opmerking over de communicatie naar aanleiding van de Oosterterpweg. geeft aan dat er een evaluatie komt.

Conclusie

- a. VVN vindt dat de breedte van het fietspad onvoldoende is. Daarnaast dat er sprake is van een verkeersonveilige situatie met de te smalle berm tussen fietspad en rijbaan.
- b. De dorpsraad ziet de huidige uitvoering totaal niet zitten en ze gaan daarmee naar de raad. Veiligheid van de fietser mag je niet af laten hangen van de financiën.
- c. geeft aan dat het alternatief fietsers op de rijbaan is en vraagt of dat de voorkeur geniet. De dorpsraad wil een veilige oplossing. geeft aan dat het alternatief met fietsstroken niet gewenst is omdat de burgers daartegen zijn.
- d. geeft aan dat het huidige ontwerp dus de best mogelijke oplossing is, daar zijn VVN en de dorpsraad het niet mee eens.
- e. De weg voldoet niet aan de richtlijnen. In een juridisch proces zal de rechter de richtlijnen erbij pakken. geeft aan dat de bestuurder zelf verantwoordelijk blijft en dat het afwijken van de richtlijnen, mits goed gemotiveerd, niet voor problemen zorgt. In dit geval kost de optie die aan de richtlijnen voldoet enkele miljoenen en dit is niet mogelijk.

Veilig Verkeer Nederland Wieringerland Oester 29 1775 JH Middenmeer
0227 602868 wieringerland@vvnregio.nl <http://wieringerland.vvn.nl>

Aan:

College, raadsleden en leden van team Verkeer gemeente Hollands Kroon

VVN heeft de ANBI-status

Kenmerk Contactpersoon Doorkiesnummer EDV/CK/MN/NH/jw/240620

Onderwerp Middenmeer Reactie Verkeersveiligheidsplan behandeld in beeld- Datum 24-06-2020
vormende vergadering 18 juni 2020

Geachte dames en heren,

Hierbij willen wij eerst ingaan op de inleiding van deze bijeenkomst en daarna op de vragen die er door de raadsleden zijn gesteld. Inleiding Wij zijn blij met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030) Vooral de risico gestuurde aanpak spreekt ons erg aan. Waarbij de data, die uit diverse bronnen wordt verkregen, een onmisbare schakel vormen en er oog is voor zowel objectieve als subjectieve verkeersveiligheid. Alles met het idee: voorkomen is beter dan genezen.

Er wordt uitgesproken “Wij hanteren de norm zoals bij Duurzaam Veilig” (K.D. 8.36)

Maar tevens “Het buitengebied Duurzaam Veilig maken is financieel ondoenlijk” (T.M 25.30)

Daarnaast weten we dat er niet of nauwelijks gehandhaafd wordt. En hier wringt volgens ons de schoen. Hoe kun je de norm Duurzaam Veilig hanteren als je daar het geld er niet voor (over) hebt.

Zeker waar deze gebieden niet als zodanig worden ingericht, wordt aan handhaving al helemaal niets gedaan. Wij als afdeling van Veilig Verkeer Nederland willen daarom voorstellen om samen met de gemeente een zodanig pakket van normen te formuleren dat er aan minimale randvoorwaarden wordt voldaan in deze gebieden om daarmee vooral de snelheid af te dwingen die daar wordt beoogd. Dat is meer dan het aanbrengen van borden en belijning. Ook zijn wij bereid mee te werken om met campagnes gedragsveranderingen tot stand te brengen. “Wij horen de

situatie aan. Wij gaan erover nadenken. Wij gaan er ruggespraak over plegen en daarna komen we met een definitief standpunt.

Daar waar het team en wij de keuze al hadden gemaakt" (T.M 28.30)

Zo wordt de samenwerking met VVN afdeling Wieringerland gekarakteriseerd. Nou de zaak ligt hier toch iets anders. Wij waren het in die gevallen niet eens met dat besluit en wilden daar dan onderbouwd op terugkomen. Wij willen hier geen ouwe koeien uit de sloot halen over welke besluiten dat ging, omdat er hierover al een gesprek met de wethouder en enkele ambtenaren heeft plaatsgevonden en aan beide zijden de goede intenties daarover zijn uitgesproken. Op één item zullen wij wel nader ingaan omdat dat in uw vergadering ter sprake kwam (Zie vragen punt 4)

Vragen Hierbij onze reactie op enkele, voor ons, relevante vragen. 1. (28.00) vraagt hier naar de communicatie met de stakeholders. De wethouder geeft aan dat daar nog wel stappen zijn te maken, dat zijn wij met hem eens en de wethouder weet ook wel waar de schoen wringt. 2. (33.00) vraagt hier naar de stand van zaken op de Frieseweg. Hier zijn wij het hartgrondig met de spreker eens, dat dit al veel te lang duurt en zijn blij dat hij hier aandacht voor vraagt. Zeker gezien de dagelijkse gang die scholieren per fiets van Wieringen naar hun school Wiringherlant moeten maken. Als wij naar de huidige situatie kijken zien wij dat er bij sommige afrembochten nog bulten liggen met veel onkruid bij andere afrembochten zijn de bulten weggehaald en is laag groeiende beplanting aangebracht met hekwerk. Blijkbaar moet er toch al iets van een plan zijn denken wij dan. 3. (39.27) vraagt naar de handhaving op 60 km wegen "Politie heeft aangegeven dat ze niet meer gaan handhaven op wegen met 60 en 30 km/u" "Wegbeheerder moet wegen zo inrichten dat er niet harder dan 30 of 60km gereden kan worden" "Op 60 km wegen en 30 km wegen moeten drempels, plateau's of chicanes komen" (40.00 A.R). Zie ook inleiding. 4. (43.00) vraagt hier aandacht voor de gevaarlijke situatie op de Oosterterpweg. Met deze wijze van inrichten waren wij het ook niet eens (hebben de situatie aangehoord en zijn er over na gaan denken) en hebben daar al in een eerder stadium onze zorg over uitgesproken (mail 060919 aan Richard Schipper). Uiteindelijk hebben wij er een verkeersdeskundige van VVN bijgehaald, dhr. W. Salomons, tevens beleidsadviseur bij het CROW (hebben ruggespraak gehouden). Op 20 februari 2020 is hier overleg over geweest met enkele ambtenaren, de politie, Jaring Dam van de dorpsraad en VVN. De conclusie van dhr. was: geeft aan dat de Oosterterpweg aan de hand van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid als risicovolle weg wordt gezien, omdat deze niet voldoet aan de richtlijnen. (ons definitieve standpunt) Zie bijlage, notulen "Verslag Overleg Oosterterpweg 20-02-2020" Toch krijgt mevr. als antwoord: "En dat hebben wij ook volgens de richtlijnen, van het CROW en ook Duurzaam Veilig, ingericht" (44.07 A.R) 5. (45.35) Vraagt hier aandacht voor de Noorder- en Zuiderdijkweg en de Oosterterpweg Ook wij zijn blij met de aandacht hiervoor, want wij zien deze wegen niet terugkomen in beide top tien. Wat ons zeer verbaasd omdat hier de nodige meldingen over zijn gedaan en er ook in de beeldvormende vergadering van 15 november 2018 aandacht voor is gevraagd. Natuurlijk gaat het in de eerste plaats om mensen, maar hier zijn ook dieren in het geding. Ook mevr. raagt terecht aandacht voor de Oosterterpweg. Zie ook punt 4. 6. (48.50) vraagt zich af wat de norm is bij inrichting van wegen. Met het antwoord "De bewoners staan centraal" (49.42 A.R) kunnen wij van harte instemmen. 7. (50.50) r vraagt of de stakeholders ook zijn uitgenodigd voor deze vergadering. "Volgens mij zijn ze niet uitgenodigd omdat dit een digitale vergadering is" (50.54 T.M.) Dat vinden wij niet zo erg, maar wij waren er wel graag over ingelicht. Wij kijken niet dagelijks op de website van de gemeente Hollands Kroon om te zien welke vergaderingen en bijeenkomsten er zijn. Van voor ons relevante bijeenkomsten willen wij wel graag op de hoogte worden gehouden. (puntje voor de communicatie) 8. (54.30) wil hier weten hoe het staat met de fietsroute van de kinderen die straks naar "de Kei" gaan. Ook wij zijn benieuwd naar het schriftelijk antwoord wat hierop gegeven gaat worden. Ook zijn wij benieuwd wat er wordt gedaan met het voorstel dat wij hierover hebben uitgebracht: een fietspad parallel aan de N99 vanaf het tankstation naar de Kei. Wij hebben begrepen dat de gemeente hierover in gesprek is met Rijkswaterstaat.

Onze conclusie. De intenties om de wegen volgens de CROW richtlijnen en Duurzaam Veilig in te richten zijn, voor het buitengebied van de gemeente Hollands Kroon, niet haalbaar. Wij zijn blij met de aandacht van de politiek voor de verkeersveiligheid en willen daar constructief aan meewerken. Wij stellen ons, waar nodig, kritisch op, wat niet altijd leidt tot instemming met genomen besluiten of maatregelen.

Met vriendelijke groet,
Veilig Verkeer Nederland afdeling Wieringerland
Voorzitter a.i. penningmeester
Bijlage(n): Notulen verslag overleg Oosterterpweg 20-02-2020