

Verslag Overleg over verkeerssituatie De Hoef

30 juli 2020

Aanwezig:

namens gemeente: Michael Woerden

namens Werkgroep Verkeer: Jaap Gelderloos, Thomas Heidstra

namens Dorpscomité: Thomas ten Kortenaar

1. Brief van 172 inwoners aan de gemeente.

De aanwezigen zijn het erover eens dat de brief in feite steun geeft voor het nemen van bepaalde maatregelen. Dat kan het begin zijn om de meningen in De Hoef te verenigen.

De brief bevat namelijk de volgende tekst:

Wij zijn zeker niet tegen het nemen van maatregelen om het verkeer veiliger te maken voor alle weggebruikers in De Hoef, echter niet door het uitsluiten van bepaalde groepen weggebruikers of eenrichtingsverkeer. Er zijn nog talloze andere maatregelen te bedenken zoals het toepassen van fietsstroken en zeer zeker ook (indien mogelijk) d.m.v. handhaving op snelheid/ geluid en gedragsbeïnvloeding van verkeersdeelnemers.

Dat betekent dat er meer ondersteuning is voor sommige maatregelen dan alleen uit de enquête bleek. Bij de ondertekenaars zijn namelijk mensen die eerder niet de enquête hebben ingevuld, en ook mensen die bij de enquête NEE hebben aangekruist.

Het is echter ook duidelijk dat de briefschrijvers zich niet kunnen vinden in bepaalde maatregelen zoals eenrichtingsverkeer of afsluitingen. Uit de brief blijkt dat een groep bewoners denkt dat daarop aangestuurd wordt ondanks diverse pogingen om duidelijk te maken dat dit niet het geval is.

Belangrijk is dus dat enkelen van de initiatiefnemers van de betreffende brief zich de volgende keer aansluiten bij het overleg zodat de door sluimerende misverstanden hierover eindelijk opgelost kunnen worden.

2. De Ronde Venen en andere gemeenten.

Binnen de Gemeente de Ronde Venen worden de uitkomsten van de verkeersmetingen als hoog beoordeeld. Maatregelen dienen evenwel gedragen te worden door de inwoners, en er moet worden gezwaluwstaart met de buurgemeentes. Raadvragen in Nieuwkoop hebben geleid tot een antwoord van het College daar, namelijk dat het wordt overwogen op weekend- en feestdagen de Amstelkade in het seizoen (voorjaar/zomer) af te sluiten voor motorvoertuigen op twee wielen.

De Ronde Venen onderhoudt hierover inmiddels bestuurlijk contact (wethouders) met Nieuwkoop. Besloten is om samen op te trekken. Ook op ambtelijk niveau is afgesproken samen op te trekken. Als er een vervolg komt (in de vorm van maatregelen) dan worden beide gemeenten daarbij betrokken. Besproken wordt dat beide gemeenten (Nieuwkoop en De Ronde Venen) natuurlijk wel deel van een 'ketting' zijn: Nieuwkoop heeft te maken met maatregelen van Woerden en Reeuwijk/Bodegraven (afsluiting o.a. De Meije), De Ronde Venen heeft te maken met Ouder-Amstel (afsluiting Ronde Hoep). Er zal een 'waterbed-effect' zijn: verkeer dat elders niet mag zoekt zijn weg naar de buurgemeente.

Met Ouder-Amstel is nog geen overleg gaande.

3. Subsidies voor eventuele maatregelen, actiepunt Jaap.

Jaap heeft volgens afspraak gezocht naar mogelijke subsidies voor maatregelen. Er is een kleine mogelijkheid dat er subsidie (Stichting Schiphol Leefomgeving) is voor het verbeteren van de sociale cohesie. Er wordt verder gezocht wat we daarmee zouden kunnen doen. (AFSPRAAK JAAP).

4. Navraag bij wegebouwers over kosten en mogelijkheden, actiepunt Thomas H.

De benaderde wegebouwer heeft aangegeven geen informatie te willen delen. Wegens aanbestedingsregels is dat niet mogelijk. Hiermee komen we dus niet verder, contactgegevens zijn wel beschikbaar voor Michael mocht de gemeente concreet verdere stappen nemen omtrent de inrichting van de weg.

5. Mogelijkheden voor gedragsbeïnvloeding, actiepunt Thomas t. K.

Uithoorn heeft inmiddels een groot matrixbord staan waarop wielrenners wordt gevraagd langzaam te rijden, max 20 km/u. Zoets zou hier ook mogelijk zijn.

De NTFU, Toerfietsunie, heeft allerlei voorbeelden en teksten beschikbaar waarmee wielrenners worden opgeroepen rekening te houden met omgeving en ander verkeer. Plaatsen van zulke borden is eenvoudig te realiseren.

Matrixborden met snelheidsmeting kan een optie zijn. Het heeft een kortdurend effect op de snelheid (en niet op fietsers). Na een tijdje (bord weer weg) is het effect verdwenen.

Het zoeken naar hulpmiddelen wordt voortgezet. (AFSPRAAK THOMAS t K)

Iets wat goed zou kunnen helpen is als de racefietsers maximaal met 4 mensen zouden rijden, in plaats van pelotons van 10 of meer. Dat kan niet met verkeersmaatregelen, het kan misschien wel met vriendelijk vragen. Ouder-Amstel schrijft het nu wel voor, maar dat is een op corona-uitzonderingen gebaseerde aanpak, dat kan niet blijvend zo.

Er is een extern bureau dat gespecialiseerd is in probleemanalyse en daarop geënte gedragsbeïnvloeding (in het verkeer). Michael stuurt informatie daarover op. (AFSPRAAK MICHAEL)

6. Verkeersmaatregelen en weginrichting (actiepunt Michael)

Er is in De Ronde Venen geen ervaring met de inrichting van een fietsstraat (auto te gast). In Stichtse Vecht/ Breukelen is die ervaring er wel. Michael zal contact opnemen (AFSPRAAK MICHAEL).

De inrichting daar is dat op de bredere delen een zwarte middenstrook is met ruime rode fietsstroken aan beide zijanten. Op de smallere delen is het midden een fietsstraat (auto te gast) met smalle zwarte stroken aan de zijanten.

Optisch versmallen van weggedeelten (met witte strepen aan beide zijden) is een mogelijkheid daar waar fietsstraat of fietsstroken niet mogelijk of niet nodig zijn. Kan onderdeel zijn van de totale oplossing. Michael zal een overzichtje maken van mogelijke varianten met voor- en nadelen, waarbij ook de kruisingen worden betrokken..

Handhaving. Ook door de eerder genoemde briefschrijvers wordt handhaving (snelheid en geluid) genoemd als mogelijke maatregel. Ook noemen mensen soms flitspalen, ook in de enquête.

Helaas is het in heel Nederland zo dat de politie heeft besloten niet te handhaven in 30km-gebieden, tenzij die heel specifiek zijn ingericht (drempels, versmallingen, Nes aan de Amstel is een voorbeeld). Michael maakt duidelijk dat we niet op handhaving hoeven te rekenen, de politie gaat dat niet doen en de gemeente kan ze er niet toe dwingen. Een flitspaal is nog ingewikkelder: daarvoor is een besluit van een Officier van Justitie nodig. Dat gaat er nooit komen, zo belangrijk en gevaarlijk is De Hoef niet. Handhaving van geluidsnormen is vrijwel nergens het geval (hier en daar in Duitsland).

De gemeentelijke BOA heeft andere prioriteiten.

Conclusie is dat handhaving met de huidige inrichting van de wegen helemaal onmogelijk is.

Het is op dit moment niet duidelijk wat een andere inrichting van de weg kan bijdragen aan de mogelijkheden voor handhaving. Verbieden van bepaald verkeer, of alleen toegang voor bepaald

bestemmingsverkeer, zou nog te handhaven zijn, maar ook slechts incidenteel. Als er een fietsstraat komt (auto te gast) komen er ook regels voor gemotoriseerd verkeer die wellicht wel te handhaven zijn. Dat moet worden uitgezocht .

Volgens Michael is het waarschijnlijk niet het geval dat kosten voor weginrichting te hoog zijn, het zou moeten kunnen. Het aanleggen van een duidelijke fietsstraat zal echter zeer waarschijnlijk aanzienlijk meer kosten met zich meebrengen dan het aanbrengen van enkel belijningen. De werkgroep vraagt wel om te zorgen voor andere meer dynamische, incidentele maatregelen als een structurele verandering van weginrichting vanwege de kosten niet zou kunnen. Het moet niet zo zijn dat er niets gebeurt omdat het geld voor een andere weginrichting er niet zou zijn. Michael is het daarmee eens. De bedoeling, ook van de Gemeente, is echt dat er maatregelen genomen gaan worden.

De andere wegen dan de Oostzijde (de drukste weg) mogen in het proces niet vergeten worden. De werkgroep vraagt aandacht voor Kromme Mijdrecht (bijna even druk als de Oostzijde) en de Westzijde en Kade (Nieuwkoop) (ongeveer half zo druk als de Oostzijde). Maatregelen als een fietsstraat zijn op de Westzijde nauwelijks mogelijk, met 2 a 3 meter breedte. Delen van de Kromme Mijdrecht (en Mennonietenbuurt) zijn ook zo smal. Oplossingen daarvoor zijn nog niet in beeld, maar deze wegen moeten niet vergeten worden. De situatie dat die delen van De Hoef zien dat de Oostzijde wel wordt verbeterd maar 'hun' weg niet moet vermeden worden.

Jaap vraagt aandacht voor de vele situaties waar mensen nogal harde objecten gebruiken als afscheiding van hun tuin of strook langs de oever. Dat levert erg gevaarlijke situaties op, zeker voor fietsers. Er zijn geen echte regels voor; lantaarnpalen en verkeersborden staan altijd ongeveer een halve meter (of meer) naast het asfalt, voor de veiligheid. Er wordt verder niets over afgesproken, komt wel volgende keer weer op de agenda.

Volgende afspraak donderdag 10 september 10:00u.

Plaats nog te bepalen.

Van de briefschrijvers zullen weer 2 mensen worden uitgenodigd.

Dit verslag zal op de website van het dorp worden gezet.

Verslag:

Michael Woerden

Jaap Gelderloos