

483784

FORMULIER (BEANTWOORDING) RAADSVRAGEN

Datum vraag : 10 juni 2021
Datum beantwoording : 23 juni 2021
Soort : Schriftelijk te beantwoorden
Vragensteller : Freerk Andre de la Porte, Dick van Ginkel (D66)
Onderwerp : Verkeersdrempels Dolderseweg ('Zevenheuvelen route') Den Dolder

Schriftelijke vragen aan het college

Verkeersdrempels Dolderseweg ('Zevenheuvelen route') Den Dolder

Inleiding

De verkeersdrempels (wegbrede plateaus) die in 2019 op de Dolderseweg zijn aangelegd ter vervanging van de versmalde verkeersdrempels zijn nu al ruim een jaar onderwerp van stevige discussie tussen de inwoners van Den Dolder en de gemeente.

Oude situatie



Nieuwe situatie



Het probleem is dat de huidige drempels schade aan auto's, caravans en aanhangwagens veroorzaken bij het weggebruik onder de 30km/uur, én dat de inrichting nog steeds niet functioneel is voor het gestelde doel: een weg waar de snelheid op natuurlijke wijze wordt beperkt. Ook fietsers en het streekvervoer ervaren de drempels als een ongewenste belemmering.

De belangenvereniging Bosch en Duin (BB&D) heeft bij monde van hun verkeerscommissie al meerdere malen de kern van de problematiek bij college en ambtenaren naar voren gebracht, maar

dit heeft nog steeds niet geleid tot een bevredigende oplossing. De communicatie verloopt traag en blijft hangen in welles-nietes over bijvoorbeeld de wijze van uitvoering van de maatregelen en de juistheid van opleveren.

De kern van de zaak is volgens de BB&D echter de keuze van het gekozen type verkeersdrempel. Deze verkeersdrempels kunnen alleen stapvoets worden over gereden en leiden tot schade aan personenauto's, caravans (trekhaak over asfalt), en lage klassieke auto's kunnen er helemaal niet over heen zonder schade. Zelfs fietsers kunnen de drempels niet overheen zonder af te remmen! Veel gebruikers in de omgeving maken nu als ongewild neveneffect, gebruik van andere routes.

Samen met de BB&D is door de fractie van D66 op zaterdag 5 juni 2021 een meting gedaan van de hoogte van de drempels, en die uitkomst is schokkend en toont aan dat de keuze van deze oplossing inherent fout is (zie kader).



Metingen d.d.5 juni 2021

Verkeersplateau Dolderseweg ter hoogte van huisnummer 59:
Hoogteverschil straatnivo en bovenkant betonblok: 12 cm.
Hoogteverschil straatnivo en bovenkant plateau: 17 cm.

Verkeersplateau kruising Dolderseweg en Paltzerweg

Dolderseweg zuidzijde:
Hoogteverschil straatnivo en bovenkant betonblok: 17 cm
Hoogteverschil straatnivo en bovenkant plateau: 21 cm.



Paltzerweg:

Hoogteverschil straatnivo en bovenkant betonblok: 16 cm
Hoogteverschil straatnivo en bovenkant plateau: 19 cm

Dolderseweg

noordzijde:

Hoogteverschil straatnivo en bovenkant betonblok: 16
cm
Hoogteverschil straatnivo en bovenkant plateau: 20 cm.

Volgens de richtlijn CROW zijn hoogteverschillen toegestaan tot max. 12 cm en wordt bij 30 kilometer een hoogteverschil van 8 cm aanbevolen.

De dorpels zijn dus 2 x de aanbevolen hoogte!

De fractie van D66 legt daarom een aantal vragen aan het college voor. Niet alleen om de problematiek van de Dolderseweg goed opgelost te krijgen, maar ook om te leren en te voorkomen dat in de uitwerking van de mobiliteitsplannen de komende maanden, nog meer dezelfde fouten gemaakt kunnen worden. Het is met de nieuwe mobiliteitsvisie niet ondenkbaar dat er meer 30 km zones komen, en je mag toch hopen dat niet nog meer van dergelijke probleemsituaties gaan ontstaan.

Daarom heeft D66 de volgende vragen aan het college:

1. Is het college bekend met het feit dat de verkeersplateaus op de Dolderseweg door vele gebruikers als zeer problematisch worden ervaren, leidt tot schade aan auto's door de steile en hoge dorpels, en bij auto's met caravan de trekhaak over het asfalt schuurt met allerlei gevolgschade?

Antwoord 1:

Het college is bekend met de problemen die door een aantal gebruikers worden ervaren. Naar aanleiding van die meldingen is speciaal een onderzoek verricht naar de eventuele afwijkingen van de plateauopgangen. Ook zijn er gesprekken geweest en zijn er nog steeds gesprekken gaande met inwoners van B&D. Toch horen wij ook veel positieve geluiden dat de plateaus goed werken om de snelheid te verlagen. Ook krijgen wij meldingen dat de snelheid op de Dolderseweg, met name tussen

de plateaus in, nog te hoog ligt. Daarnaast is het goed om te vermelden dat bewoners zelf om drempels vragen die ook echt werken. Je ziet hier het verschil in belang tussen inwoners die overlast ervaren van het hard rijden en inwoners die de drempels te hoog vinden. Wij kiezen dan voor veiligheid en dat betekent het afdwingen van een lagere snelheid.

2. Erkent het college dat volgens de wet bij een verkeersbord van 30 km ook maximaal 30 km gereden moet kunnen worden zonder schade aan auto's.

Antwoord 2:

Een maximum snelheid van 30 km/h betekent niet dat overal 30 km/h gereden moet worden. Iedereen moet zich gedragen naar de plaatselijke omstandigheden. In veel gevallen is 30 km/h in woonwijken nog steeds te hard. Een '30 km/h zone' waar ook de Dolderseweg onder valt is onderdeel van een verblijfsgebied. Dit houdt in dat rekening gehouden moet worden met allerlei verkeersgedrag en verkeersdeelnemers, zoals fietsers, overstekende voetgangers, parkerende auto's, laden en lossen, etc. Een lage snelheid is voor de verkeersveiligheid heel belangrijk. In veel gevallen is een lagere snelheid dan 30 km/h gewenst. 30 km/h is dus geen minimum snelheid in 30 km/h gebieden, maar het maximum: langzamer rijden mag ook.

Om in het geheel een acceptabele snelheid van 30 km/h op de Dolderseweg te bereiken zal op de kruispunten misschien iets langzamer gereden moeten worden. Tussen de kruispunten in zal de snelheid namelijk iets hoger liggen dan 30 km/h. Vanuit de historie is dit een lange rechte weg, wat over het algemeen leidt tot hogere gereden snelheden. De snelheid op een natuurlijke wijze beperken is in deze situatie dan ook niet mogelijk. Hierdoor zijn compenserende maatregelen nodig in de vorm van hogere 12 cm plateaus om de snelheid acceptabel te houden. Plateaus van 12 cm voldoen aan de landelijke richtlijnen en zijn afgestemd op de meest gangbare voertuigafmetingen (normvoertuigen). Dit betekent wel dat elk type voertuig anders over het plateau moet rijden. Daar waar een standaard auto met 30 km/h over het plateau kan rijden, zal bijvoorbeeld vrachtverkeer, een auto met aanhanger of een lage klassieke auto veel langzamer over het plateau kunnen. Anderzijds, grote SUV's kunnen probleemloos harder dan 30 km/h over het plateau.

We hebben veel verschillende weggebruikers met allemaal weer andere belangen, die het allemaal met dezelfde weginrichting zullen moeten doen en waar de gemeente een goede balans in moet zien te vinden. Schade aan auto's is onder normale omstandigheden natuurlijk niet de bedoeling, maar we willen met het oog op de verkeersveiligheid een lage snelheid waarmee we veel leed kunnen voorkomen.

3. Is het college het met ons eens dat de vastgestelde hoogtes bij de meting op 5 juni (zie kader hiervoor) aantonen dat deze onacceptabel hoog zijn voor het gestelde veiligheidsdoel en om een fundamentele oplossing vragen.

Antwoord 3:

Zie ook antwoord 1. Naar aanleiding van klachten over de hoogte van de plateaus hebben wij een onderzoek laten uitvoeren door een gespecialiseerd bureau naar de vormgeving van de plateauopgangen. De conclusie is dat een aantal plateauopgangen een grotere afwijking hebben dan de landelijke richtlijnen aangeven. Het vaststellen van afwijkingen is gespecialiseerd werk. Het sec opmeten van de hoogtes in het horizontale vlak is niet de juiste. Een weg heeft meestal namelijk zelf ook een verloop in hoogte. En er moet altijd verschil in hoogte zijn in verband met de afwatering. Ook moet het verschil in hoogte bepaald worden in een rechte lijn over een korte afstand van de plateauopgang. Op basis van de geconstateerde afwijkingen door het bureau heeft met de aannemer een visuele inspectie plaatsgevonden en zijn afspraken gemaakt over het aanpassen van de plateauopgangen waar te grote afwijkingen zijn geconstateerd.

4. Is het college bereid om over fundamentele andere oplossingen te spreken zoals al eerder door de inwoners van B&D naar voren zijn gebracht zoals:

a. De plateaus verlagen naar 8 centimeter hoogte in combinatie met een minder steile (verlengde) oprit, conform de landelijke CROW richtlijn.

Antwoord 4a:

Het verlagen van de hoogtes naar 8 cm en minder steile opritten heeft tot gevolg dat de snelheid op de Dolderseweg zal toenemen tot boven de 30 km/h. Een hoogte van 12 cm conform de landelijke CROW richtlijnen heeft een veel groter effect op de snelheid dan 8 cm. 12 cm zorgt

inderdaad voor een stuk discomfort, maar wij moeten rekening houden met alle belangen van alle weggebruikers. Helaas zijn in deze situatie grotere hoogtes nodig om de snelheid van de meeste auto's voldoende te verlagen. Plateaus van 12 cm zijn vaker toegepast in Zeist. Bijvoorbeeld op het kruispunt Bergweg – Sumatralaan. Daar lag eerst een plateau van 8 cm. Naar aanhoudende klachten over hard rijdend verkeer hebben we dit plateau aangepast naar 12 cm. Sindsdien hebben we geen klachten meer ontvangen over deze locatie. Niet over snelheid, maar ook niet over schade aan voertuigen. Ook op meerdere locaties waar in het verleden gekozen is voor lagere plateaus krijgen wij klachten over hard rijdend verkeer.

b. Het plaatsen van snelheidscamera's met max 30 km/u en geen dorpels.

Antwoord 4b:

Het plaatsen van snelheidscamera's ligt niet binnen de mogelijkheden van de gemeente, maar vallen onder het beleid van het Openbaar Ministerie. Locaties voor flitspalen moeten te maken hebben met een structurele verkeersonveiligheid. Zowel het aantal overtredingen als het aantal ongevallen moet relatief hoog liggen en infrastructurele maatregelen moeten niet het gewenste effect hebben. Het komt zelden tot nooit voor dat in 30 km/h gebieden flitspalen worden geplaatst, omdat in verblijfsgebieden altijd wel infrastructurele maatregelen zoals drempels of plateaus aangelegd kunnen worden om de snelheid te verlagen.

c. Alleen de beton opritten vervangen door een lengte van 240 cm en de hoogte van 12 cm handhaven (los van de vraag of dit het zogenaamde zweeps slag effect bij aanhangers opvangt).

Antwoord 4c:

Zoals bij 4a aangegeven voldoen plateaus van 12 cm aan de geldende landelijke CROW richtlijnen. Het verlengen van de plateauopgangen zal er voor zorgen dat de snelheid op de Dolderseweg voor de meeste auto's ruim boven de 30 km/h komt te liggen. Dat vinden wij ongewenst.

d. Het vlak maken van het winkelgebied Dolderseweg na realisering van de Nieuwe Verbindingen, conform de situatie in bijv Woudenberg en Soest. Handhaving kan dan desgewenst worden gerealiseerd via camera's.

Antwoord 4d:

De vraag is niet helder wat bedoeld wordt met vlak maken van het winkelgebied. Ook is niet duidelijk welke situaties in de andere dorpen bedoeld wordt. Zoals bij 4b aangegeven is het handhaven op snelheid uitgesloten wanneer met infrastructurele maatregelen de snelheid kan worden teruggedrongen.

En daarbij de verkeerscommissie BB&D als volwaardig gesprekspartner te betrekken.

Antwoord; Op dit moment is de verkeerscommissie betrokken bij de aangegeven ervaren problematiek over de plateaus.

5. Wil het college binnen een termijn van 3 weken aangeven voor welke oplossing wordt gekozen voor deze reeds langslpende kwestie?

Antwoord 5:

Op dit moment lopen de gesprekken met de aannemer over het aanpassen van de geconstateerde afwijkingen van de plateauopgangen. De plateauopgangen waar de (te grote) afwijkingen zijn geconstateerd worden hersteld. De aanwonenden en bewonersverenigingen worden over deze werkzaamheden tijdig bericht.

6. Wil het college in een informatiebrief aan de raad aangeven vanuit welk concept en met behulp van welke verkeersmaatregelen het college in Zeist 30 km zones wil gaan realiseren?

Antwoord 6:

Vanuit het concept Duurzaam Veilig willen wij 30 km/h zones inrichten. Het gedachtegoed van Duurzaam Veilig is een door alle overheden in Nederland omarmd gedachtegoed. Dit concept heeft zich de afgelopen decennia al bewezen en is ook voor de komende decennia nog steeds het

uitgangspunt als het gaat om ons verkeerssysteem. Zowel het Ministerie als het SWOV (Stichting, Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid), CROW (landelijk kenniscentrum op het gebied van verkeer, vervoer en infrastructuur), als organisaties als VVN (Veilig Verkeer Nederland) en tal van andere organisaties conformeren zich aan deze visie. De richtlijnen van CROW zijn op die Duurzaam Veilig visie gebaseerd. Ook de toegepaste plateaus voor de Dolderseweg voldoen aan deze richtlijnen van CROW. Met een juiste set aan maatregelen proberen wij een balans te vinden waarbij wij zoveel mogelijk rekening houden met ieders wensen. Verkeersveiligheid mag hierbij niet in het geding komen. Helaas betekent dit dat in sommige, vaak bestaande, situaties flinke drempels moeten worden toegepast om de snelheid van het gemotoriseerd verkeer voldoende te laten afnemen, zodat ook andere kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers en voetgangers veilig aan het verkeer kunnen deelnemen. Een situatie die voor iedereen 100% acceptabel is, is helaas een utopie. Meer comfort betekent bijna ook altijd dat de snelheid omhoog gaat. Uiteraard moet dit niet leiden tot vergaande schades aan voertuigen die onder normale omstandigheden van de openbare weg gebruik maken. Daarom zullen er ook aanpassingen worden verricht aan de plateaus in Den Dolder.

Uw raad heeft onlangs de mobiliteitsvisie vastgesteld en momenteel vindt de participatie voor het mobiliteitsplan plaats, dat na de zomerperiode aan uw raad zal worden aangeboden. In dit mobiliteitsplan zal aangegeven worden waar welke maatregelen benodigd zijn.