

Commissie R&F, 21 jan 2020

12. Herinrichting Dorpsplein



Datum 21 januari 2020/ zoals uitgesproken

Auteur Ben Schulte

Voorzitter

We praten al verscheiden jaren over de situatie op het Dorpsplein-Zuidelijke Parallelweg en dit voorstel is een vervolg op de besluiten in de raadsvergadering van 18 maart 2019, die volgen op de besluiten van de raad op 5 februari 2018.

Via technische vragen hebben we gisteren (20 januari) de beschikking gekregen over een belangrijke notitie van kenniscentrum Shared Space van 8 maart 2019, dat dus al bij de bespreking in de raad vorig jaar beschikbaar was. Dat voelt bij ons als het achterhouden van informatie en roept de vraag op: waarom heeft het college dat niet actief en al veel eerder aan de raad ter beschikking gesteld? Wat vinden de andere fracties hiervan? Mogelijk was de besluitvorming op 18 maart vorig jaar dan anders verlopen.

Voorzitter, Omdat dit voorstel het vervolg is op besluiten in beide raadsvergaderingen bouw ik dit betoog op via de deelbesluiten van die twee betreffende raadsvergaderingen.

De conclusie zal zijn dat het voorliggende voorstel geen antwoord is op die besluiten en dat we het daarom niet zullen kunnen steunen.

Wat er **wel** zal moeten en kunnen zal dan het sluitstuk van mijn betoog zijn.

Eerst de raadsvergadering van 5 februari 2018, waarin enerzijds het geamendeerde voorstel van CDA en SP aangenomen is en anderzijds de motie over het 30 km/regime.

Ik neem u mee langs de deelbesluiten van het amendement van 5 februari 2018, te vinden bij de stukken van raadsvergadering van 12 maart 2018 (punt 3). Er is besloten om:

1. (deelbesluiten 1 en 5) Fietsdrempels aan te laten leggen en een haagje te plaatsen.

*De drempels zijn keurig vloeiend aangelegd en het haagje geeft mooi groen op die plek. Dat verdient een compliment. **Het enige vreemde vind ik de tekst van het waarschuwbord: Pas op: drempels! Volgens mij zou het moeten zijn: Pas op een gevaarlijke kruising! De drempels zijn hierbij slechts een middel.***

2. (Deelbesluiten 3 en 2) Het college te verzoeken studie te laten doen naar de mogelijkheden en kosten van ingrijpende infrastructurele aanpassingen, de situatie te blijven monitoren en, indien de situatie daar om vraagt, meer ingrijpende aanpassingen aan de infrastructuur voor te leggen aan de raad inclusief een financiële onderbouwing.

In het huidige voorstel staat een opsomming van geregistreerde ongevallen: in 2017 nog 7 ongevallen, in 2018 nog 4 en in 2019 geen ongeval geregistreerd.

We hebben aanvullend gevraagd of dit het onderzoek en de monitoring is.

Het antwoord is: ja deels en daarnaast behoort bij de monitoring ook het bijhouden van eventuele opmerkingen van inwoners of andere belanghebbenden over de situatie op de Zuidelijke Parallelweg

Voorzitter, Dit vinden we teleurstellend. Er is na twee jaar nog steeds geen antwoord op de vraag van de raad: Zijn er nu wel of niet nog grote infrastructurele maatregelen nodig? Ook dit hebben we aanvullend gevraagd.

Het antwoord is ontwijkend: "een stap in de goede richting, maar te vroeg om te stellen dat er niets meer aan de hand is".

Het Kenniscentrum Shared Space heeft een schouw gedaan en bestaande informatie bestudeerd. Aanbevolen wordt om te blijven monitoren en eventueel observatieonderzoek te doen om de daadwerkelijke oorzaken van de ongevallen nader in beeld te brengen.

Op een dergelijk observatieonderzoek naar bijna ongelukken hebben wij twee jaar geleden ook al aangedrongen. Het college acht dat kennelijk niet nodig.

Wij durven de conclusie wel aan dat er geen grote infrastructurele maatregelen nodig zijn, maar dat kleine aanpassingen volstaan. Dit was in 2018 ook al onze conclusie, zij het dat het beter onderbouwd zou kunnen worden met een goede analyse van een reeks observaties naar bijna ongelukken.

Ik hoor graag van de andere fracties of deze conclusie gedeeld wordt.

Het rapport van kenniscentrum Shared Space bevestigt onze eigen waarneming en de inbreng van andere waarnemers dat er slechts twee situaties zijn, die voor automobilisten lastig zijn en blijven:

- Ten eerste: Komend vanaf de Brugweg kan er bij rechtsaf naar het Dorpsplein een dode hoek zijn voor fietsers vanuit dezelfde richting, die voorrang hebben.
- Bovendien (ten tweede) voor dezelfde automobilist, kan een auto die wacht tussen fietspad en rijweg het zicht ontnemen op fietsers vanuit richting Duiven.

Er zijn twee infrastructurele oplossingen voor deze twee problemen mogelijk: Ofwel de ruimte tussen rijweg en snelfietsroute behoorlijk vergroten of deze sterk verkleinen. In het voorliggend scenario 2 is een kleine verruiming van de afstand voorzien, maar het scheelt te weinig om deze lastige situatie hiermee op te lossen.

Ook op 5 februari 2018 is de motie aangenomen, waarbij het college opgedragen is om gehoor te geven aan de gegeven adviezen en de zone met maximale snelheid van 30 km/u op de Zuidelijke Parallelweg te laten beginnen direct na de kruising met de Dorpstraat, onderaan de Brugweg.

Deze motie werd alsmaar niet opgevolgd en kreeg op 18 maart 2019 een vervolg, waar de volgende besluiten zijn genomen, zie het verslag van die vergadering, te vinden bij de stukken van 13 mei 2019:

- *De raad besluit om een definitieve besluitvorming over de 30 km/uur regime te laten afhangen van de verkenning naar infrastructurele aanpassingen voor dat deel van de Zuidelijke Parallelweg en de kruising met het Dorpsplein.*
- Bovendien vond de meerderheid van de raad dat er wel vast een tijdelijk blauw bord voor het 30 km/u regime moest komen, hetgeen is toegezegd.

Het instellen van het 30 km/u regime mocht van de raad dus wachten op eventuele infrastructurele aanpassingen.

Het rapport van Kenniscentrum Shared Space bevestigt de aanbevelingen van Goudappel Coffeng van 2016, waarop de motie van 2018 gebaseerd was om tot die afwaardering over te gaan. Wel doet het kenniscentrum nog een aantal aanvullende aanbevelingen.

Onze conclusie is dat er vooral gezien de ongevallencijfers geen grote infrastructurele aanpassingen nodig zijn en dat er dus er kan nu overgegaan worden tot het verkeerskundig instellen van het 30 km/u regime, los van wat kleinere maatregelen. Dit had medio 2019 al kunnen gebeuren, want toen was deze notitie al bekend.

We moeten nu constateren dat het college in het voorliggende raadsvoorstel het raadsbesluit van 18 maart 2019 geheel anders verwoord en geïnterpreteerd heeft; erg teleurstellend:

- *Op 18 maart 2019 heeft de raad besloten de herinrichting van de Zuidelijke Parallelweg naar 30 km/uur regime te laten afhangen van de uitkomsten van een verkenning naar de mogelijkheden van het ontwerpconcept Shared Space om een geloofwaardige en veilige weginrichting te realiseren.*

Als een duveltje uit een doosje komt een Shared Space concept naar voren en wordt ineens gesproken van een geloofwaardige weginrichting.

Beide elementen passen niet bij wat de raad heeft besloten. Het voorstel voldoet daarom ook niet aan de vraag van de raad.

We kunnen daarom het collegevoorstel niet steunen. Het shared space concept is er bij gesleept is en beide rapporten bevestigen dat dat slechts zeer beperkt van toepassing is. *[De inbreng van de inspreker, Harrie Peters, namens de Fietsersbond bevestigt dat]*

Uiteraard komen beide rapporten met aanbevelingen om shared-space achtige aanpassingen te doen, geheel passend in de categorie: *“Wij van WC-eend adviseren WC-eend”*.

Voorzitter

Dan kom ik tot het sluitstuk van mijn betoog met onze inbreng over wat er dan **wel** gedaan kan worden met alle aanbevelingen. U kent ons, we zijn altijd positief 😊

Het adviesrapport van BVA geeft wel een aantal herkenbare constatering in hfst 2:

- de ruimtelijke situatie heeft al het karakter van een verblijfsgebied (par 2.2)
- beperkt zicht bij de gewraakte kruising levert verhoogde ongevalskans; (2.3)
- er zijn relatief veel bijna-ongevallen (*ook al is dat niet onderbouwd met observaties*). (2.4)
- De verkeersveiligheid kan verbeteren, met name door de snelheid van het autoverkeer verder te verlagen. (2.4)

Van het Shared Space concept blijft hier vooral over dat het gevoel van onzekerheid het gevoel van objectieve veiligheid moet vergroten via het zelfregulerend vermogen van de weggebruikers. Dat is een loffelijk streven.

Als we de maatregelen van de verschillende scenario's bekijken en daar ook [op de valreep] de aanbevelingen van het kenniscentrum Shared Space bij halen komen we tot twee lijstjes:

Eerst een lijstje met maatregelen die we **niet** wenselijk achten:

- Het vervangen van het huidige stille asfalt voor het station door streetprint-klinkers in geel of erger nog kasseien vinden we kapitaalvernietiging en verslechtering van de geluidssituatie. Het geel schilderen van het asfalt is wat ons betreft wellicht wel een goede suggestie.
- Het weghalen van de middengeleider bij de stationoversteek heeft ook niet onze steun, aangezien dat goed werkt. Overstekende fietsers krijgen trouwens min of meer vanzelf voorrang, ook al hebben ze dat niet: het zelfregulerend vermogen van automobilist en fietser samen werkt hier al, zeker doordat er een zebrapad naast ligt.
- Feitelijke versmalling van de rijbaan is wat ons betreft ook niet nodig, hooguit een optische versmalling via plantenbakken.
- Het verwijderen van de haltehaven aan zuidzijde is wat ons betreft ook kapitaalvernietiging en onnodig.

Ten tweede een lijstje maatregelen die mogelijk **wel nuttig** zijn:

- Het geel, of liever nog in regenboogkleuren, schilderen van het wegvlak voor het station;
- Eventueel een kleine hobbel of een optische hobbel aan het begin van het gekleurde vlak;
- Plantenbakken voor een optische versmalling.
- Een voetgangersoversteek van station naar Vredenburgstraat vinden we wel een nuttige toevoeging, die nu ontbreekt.
- Het vergroten van het bestaande plateau ter hoogte van Vredenburgstraat (zie notitie kenniscentrum Shared Space, aanbeveling 2) met wat daar nog bij kan horen;
- Het verwijderen van afleidende markeringen en bebording (idem).

Dat komt dus neer op een zeer sobere variant van scenario 1 of vrijwel niets doen.

We gaan dus niet mee met het collegevoorstel en verwachten dat er nu geen belemmeringen meer zijn om snel tot uitvoering van de opdracht over te gaan voor het instellen van een 30 km/u zone op dit wegvlak.

Misschien kan dit 30 km/u gebied zelfs aan de andere kant opgerekt worden tot het begin van de Kerkstraat, nu de fietsstroken daar de fatsoenlijke breedte gekregen hebben.

Tot zover in eerste termijn,

Technische vragen gesteld dd 13 januari

1. In het ontwerprapport van BVA staat op pagina 9 dat er sprake is van een notitie "Verkeerssituatie Zuidelijke Parallelweg" van kenniscentrum Shared Space dd 8 maart 2019. We nemen graag kennis van deze achterliggende notitie, dus graag deze notitie toezenden.

Mogelijk staat daar ook antwoorden in op de volgende twee vragen, anders graag separaat het antwoord:

2. Op pagina 7 van hetzelfde rapport van BVA staat dat er "echter nog steeds sprak is van relatief veel bijna-ongevallen". Dit suggereert dat daar onderbouwing voor is (via bijvoorbeeld waarnemingen aan/registratie van bijna-ongevallen). Graag de onderbouwing van deze bewering.

3. In de tekst van het raadsvoorstel staat dat er in 2017 nog 7, 2018 slechts 4 en in 2019 geen ongevallen meer zijn geregistreerd op het kruispunt dorpsplein - zuidelijke parallelweg.

In het (geamendeerde) raadsbesluit van 5 februari 2018 over dit punt staat het verzoek/opdracht om de situatie te blijven monitoren en, indien de situatie daar om vraagt, meer ingrijpende aanpassingen aan de infrastructuur voor te leggen..

Is de registratie van ongevallen de bedoelde monitoring en is de conclusie (impliciet) dat de situatie kennelijk niet (meer) vraagt om ingrijpende aanpassingen aan de infrastructuur?

Antwoorden (concept ontvangen dd 17 jan 2020 onder voorbehoud akkoord wethouder:

Ad 1. Deze zijn inmiddels beschikbaar gemaakt.

Ad 2. Deze waarneming is overgenomen uit het rapport van kenniscentrum Shared Space. Zij hebben dit gebaseerd op waarnemingen tijdens een schouw van de verkeerssituatie. Het verder verlagen van de rijsnelheid ter hoogte van de oversteek zal bijdragen aan het beter kunnen inschatten van de verkeerssituatie en dus het verminderen van het aantal bijna-ongevallen.

Ad 3. De monitoring bestaat enerzijds uit het volgen van het aantal registreerde ongevallen en de bijbehorende ernst. Daarnaast behoort bij de monitoring ook het bijhouden van eventuele opmerkingen van inwoners of andere belanghebbenden over de situatie op de Zuidelijke Parallelweg. Dat er nu een relatief lange periode geen ongevallen hebben plaatsgevonden, is een eerste signaal dat de reeds uitgevoerde maatregelen een stap in de goede richting zijn geweest. Echter, het lijkt nu nog prematuur om te kunnen stellen dat er nu niets meer aan de hand is. Daarvoor is de tijdsperiode na het doorvoeren van de aanpassingen nog te kort.