

# Vraag en antwoord

## Snelheidsremmende maatregelen Lepelaar

### Inhoud

1. Soort drempels.....	2
2. Noodzaak.....	2
3. Locatie van de drempels .....	2
4. Zorgen overlast.....	3
5. Andere maatregelen.....	3
6. Vervolg .....	5

# 1. Soort drempels

## - Wat voor type drempels zijn er bedacht? (afmetingen en zijn ze ergens anders al in de gemeente of regio?)

De voorkeur heeft het om de drempels in asfalt uit te voeren. Ze zullen vergelijkbaar zijn met de drempels zoals deze onlangs op de Oosttangent te Heerhugowaard zijn aangelegd bij de nieuwe rotondes (Haringvliet & Dijk van Kyoto).

## - Zijn er bij ons ervaringen bekend van omwonenden van soortgelijke drempels?

Op dit moment hebben wij geen ervaringen met asfaltdrempels in de omgeving van woningen. Wel hebben we ervaring met asfaltplateaus en daar zijn over het algemeen geen klachten over. De meeste klachten bij drempels ontstaan wanneer er verschillende materialen gebruikt worden. Er ontstaan dan hoogte verschillen tussen deze materialen wat met name voor de overlast zorgt. Een andere oorzaak voor klachten is het vervormen van de op- en afrit wat kan gebeuren wanneer de drempel is gemaakt van staatstenen. Bij de Lepelaar gebruiken we voor de drempels het zelfde materiaal als de rijweg (asfalt). Hierdoor is de kans op deze problemen minimaal.

# 2. Noodzaak

## - Wat is het percentage "hardrijders" op het totaal aantal rijdende motorvoertuigen? En zijn daarbij onveilige situaties ontstaan?

Bij de gereden snelheid kijken wij altijd naar de V85. Dit is de gereden snelheid die 85% van het verkeer niet overschrijdt. Betekent dus dat 15% van het verkeer wel sneller rijdt. Op de Lepelaar ligt de V85 rond de 45 km/uur. Dat is erg hoog voor een straat waar 30 km/uur gereden mag worden, de weg slechts vijf meter breed is en fietsers gebruik maken van diezelfde rijweg. Daarnaast betekent dit dat er ook automobilisten zijn die veel harder rijden dan de toegestane snelheid. De afgelopen jaren zijn er op de Lepelaar verschillende ongevallen gebeurd. Helaas ook met letsel. Uit de ongevallenregistratie kunnen wij niet halen of deze snelheid gerelateerd zijn.

## - Moet de snelheid omlaag? Waarom?

Ja, het is wenselijk dat de snelheid van het gemotoriseerde verkeer omlaag gaat. Momenteel wordt er te hard gereden. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede. Een hogere snelheid geeft een grotere kans op ongevallen met bovendien een grotere kans op letsel of ernstigere afloop. Met name als het gaat om een botsing tussen gemotoriseerd verkeer met "onbeschermde verkeersdeelnemers" (voetgangers en (brom)fietsers). Als gemeente streven we erna om straten veilig te maken voor alle verkeersdeelnemers. Als ouder of grootouder wil je graag dat (klein)kinderen veilig in de wijk kunnen lopen, fietsen en spelen. Daarnaast wordt in deze wijk ook veel gefietst omdat het een schitterende omgeving is. Als bewoner is het een privilege om hier midden in te wonen maar dat brengt ook een bepaalde verantwoordelijkheid met zich mee.

# 3. Locatie van de drempels

Er zijn diverse voorstellen gedaan voor locaties:

- Extra drempel ter hoogte van de Winterkoning
- Extra drempels tussen de Eiber en de Rietgans
- Andere positionering van de vier drempels, meer verspreid over de Lepelaar.

Ook werd gevraagd of vier drempels op dit stuk niet wat te veel is.

Er is gekozen om eerst op dit stuk van de Lepelaar drempels aan te leggen. Dit is een recht stuk weg, waar wij zien dat de snelheid het hoogst ligt. Om het beste effect te hebben voor drempels, is het uitgangspunt dat ze op een afstand tussen de ongeveer 100 meter van elkaar af moeten liggen. Dat is bij het voorstel het geval. De drempels worden zo geplaatst dat ze vlak voor een kruispunt liggen. Wij verwachten dat door de aanleg van deze drempels de gelijkwaardigheid van de kruispunten (dus verkeer van rechts heeft voorrang) wordt benadrukt. Wij gaan eerst deze vier drempels aanleggen, mogelijk dat bij goed functioneren we het aantal drempels uitbreiden. De gemeente is wel voornemens om het aantal maatregelen in de wijk uit te breiden in de komende jaren. Of dat telkens drempels zullen zijn hangt af van de resultaten met deze vier drempels.

## 4. Zorgen overlast

### **Wij hebben zorgen voor meer geluidshinder door afremmend en optrekkend verkeer en meer trillingen die behoorlijk die behoorlijk voelbaar zijn**

Een nadeel van drempels is dat ze voor geluids- en trillingsoverlast kunnen zorgen. Dit hoeft niet altijd zo te zijn. Trillings- en geluidsoverlast ontstaat met name wanneer er grote en zware voertuigen overheen rijden. Het lijkt dat op de Lepelaar en Reiger dit maar een beperkt aantal voertuigen zijn die hier incidenteel rijden. Daarnaast proberen wij bij plaatsen van drempels de drempels altijd zodanig te plaatsen dat ze op zo groot mogelijke afstand van woningen liggen om overlast tot een minimum te beperken. Wij maken altijd de afweging tussen de noodzaak van drempels en de eventuele overlast. Naar onze mening is nodig dat er drempels komen op de Lepelaar. De snelheid van het verkeer ligt dusdanig hoog dat het een negatieve invloed heeft op de verkeersveiligheid.

### **Zijn drempels slecht voor het milieu? I.v.m. het optrekken en afremmen en het verbruik dan?**

Drempels worden ontworpen om er met een bepaalde rijsnelheid overheen te rijden. Dit betekent op de Lepelaar dat er drempels komen waar je met 30 km/uur overheen kan rijden. Indien men zich aan de snelheid houdt, hoeft er dus niet extra afgeremd te worden.

### **Ik ben bang dat mensen met rugklachten nog meer last krijgen door de drempels.**

We kunnen ons deze zorg goed voorstellen. Als gemeente plaatsen we alleen drempels indien andere oplossingen niet toereikend zijn maar de verkeersveiligheid in het geding is. Dat is het geval op de Lepelaar. De werkelijk gereden snelheid ligt te hoog, daardoor is het noodzakelijk om maatregelen te nemen. Gelukkig hebben de meeste auto's goede vering zodat wanneer u met gepaste snelheid de drempel passeert u niet meer last zult krijgen dan bijvoorbeeld bij een uitrit.

## 5. Andere maatregelen

### **Zijn er andere oplossingen onderzocht?**

Bij maatregelen om de snelheid van het gemotoriseerde verkeer naar beneden te brengen, wordt bekeken welke oplossing op dit moment het beste past op locatie. Elke maatregelen heeft zijn voor- en/of nadelen en soms zijn maatregelen op een locatie niet geschikt. Hieronder worden de verschillende oplossingen toegelicht.

#### **Fietsstraat (auto te gast)**

Een fietsstraat is een straat die doorgaans onderdeel is van een fietsroute. Het is toegestaan om met de auto van een fietsstraat gebruik te maken, auto's zijn dan "te gast". Automobilisten dienen dus hun snelheid te matigen en extra rekening te houden met fietsers. Een fietsstraat functioneert echter alleen als er een goede balans is tussen het aantal fietsers en automobilisten. Bij een fietsstraat moet de inrichting er ook voor zorgen dat de snelheid van het gemotoriseerde verkeer laag blijft. Dit gaat vaak ook niet zonder drempels. De Lepelaar maakt geen onderdeel uit van een fietsroute en daardoor rijden er onvoldoende fietsers om hier een geloofwaardige en veilige fietsstraat van te maken.

#### **Fietsstroken**

Op erftoegangswegen (30 km/uur-straten), zoals de Lepelaar en Reiger, is het uitgangspunt dat verblijven het primaat heeft. Het rijden over deze wegen is daarom maar een klein onderdeel. Daarnaast is al het verkeer gemengd is. Dus gemotoriseerd verkeer en fietsers maken gezamenlijk gebruik van de weg. Fietsstroken passen daarom niet bij een 30 km/uur inrichting.

#### **Wegversmallingen**

Een fysieke versmalling kan er voor zorgen dat de snelheid van het gemotoriseerde verkeer lager wordt. Onderling moet men de voorrang regelen waardoor men doorgaans afremt. Dit werkt alleen indien er voldoende verkeer in twee richtingen rijdt. Dat lijkt op de Lepelaar niet het geval te zijn. Alleen tijdens spitsmomenten is het er drukker, maar de vraag is dan of men elkaar tegemoet rijdt of dat men allemaal één richting op rijdt. Juist op de rustigere momenten is de snelheid hoger. Op deze rustige momenten werkt een wegversmalling dus niet, omdat er geen of weinig tegenliggers zijn en men dus geen voorrang hoeft te verlenen. Daarnaast zijn wegversmallingen ook hinderlijk voor fietsers, zij moeten per slot van rekening ook door de versmalling waarbij ze klem gereden kunnen.

<p><b>Borden bij de zijwegen dat verkeer van rechts voorrang heeft</b></p>	<p>Kruispunten waar geen verkeerslichten, -borden of andere verkeerstekens staan, is een gelijkwaardig kruispunt. Hier geldt dat verkeer van rechts voorrang heeft. Dit is een algemene regel waarvan wij verwachten dat bestuurders dit weten. Extra borden plaatsen doen wij dan ook niet. Extra borden plaatsen hier, kan op ander gelijkwaardig kruispunt weer voor onduidelijkheid zorgen. Want daar staat immers geen bord dat verkeer van rechts voorrang heeft.</p>
<p><b>Asfalt een andere kleur geven zodat mensen zien dat het om een ander gebied gaat of andere bestrating</b></p>	<p>30 km/uur straten proberen wij zoveel mogelijk in te richten volgens landelijke inrichtingsprincipes en waar mogelijk gebruiken we open verharding (klinkers). Dat is een kostbare opgave die we bij de Lepelaar gaan onderzoeken wanneer er sprake is van groot onderhoud. Het asfalt een andere kleur geven heeft geen juridische status en uit de praktijk blijkt dat bestuurders hierdoor nauwelijks remmen. Vooral verkeer wat er regelmatig rijdt, wordt niet meer geremd door verschillende kleuren. Het neemt niet weg dat wij voor andere locaties in de wijk mogelijk wel hiervoor kiezen maar dat is situatie afhankelijk.</p>
<p><b>Snelheidssignalering</b></p>	<p>De gemeente Dijk en Waard heeft vier snelheidsdisplays. Deze displays laten zien hoeveel kilometer per uur iemand rijdt. Deze borden helpen automobilisten zich veilig en verantwoord te gedragen. Het effect van deze displays is het grootst in de eerste 4 a 6 weken. Daarom blijven ze ook niet langer staan op een locatie. Wij gaan vanwege het kortdurende effect geen vaste displays plaatsen. We zullen de Lepelaar en Reiger wel op de planning zetten. Mochten er andere locaties zijn waar u graag een tijdelijk display ziet, kunt u dat bij ons aangeven.</p>
<p><b>Flitspalen en handhaving</b></p>	<p>De gemeente is niet bevoegd voor het plaatsen van flitspalen en het controleren van de snelheid. Dit is een taak van het Openbaar Ministerie (OM) en de politie. Het OM plaatst geen flitspalen op 30 km/uur straten. Handhaving op 30 km/uur straten kan wel, maar heeft vaak niet de hoogste prioriteit bij de politie.</p>
<p><b>Er lopen erg veel voetgangers over de rijweg. Kunnen er borden geplaatst worden die voetgangers erop wijzen dat ze naar het voetpad kunnen?</b></p>	<p>Wij gaan geen borden plaatsen om voetgangers te verwijzen naar het voetpad. Voetgangers hebben een vrije keuze om hier wel of geen gebruik van te maken. Daarnaast heeft een 30 km/uur straat primair het verblijven als doel en moet daarom veilig genoeg zijn om hier overheen te lopen of fietsen. Naar verwachting gaan de voorgestelde maatregelen helpen om de verkeersveiligheid te vergroten.</p>
<p><b>Kan de weg weer 50 km/uur worden en kunnen er dan snelheidscontroles komen?</b></p>	<p>Nee, wij gaan de toegestane snelheid op wegen niet terug brengen naar 50 km/uur. Het is bekend dat de verkeersveiligheid op 30 km/uur straten beter is dan op 50 km/uur. Een hogere snelheid geeft een grotere kans op ongevallen met bovendien een grotere kans op letsel of ernstigere afloop. Met name als het gaat om een botsing tussen gemotoriseerd verkeer met "onbeschermde verkeerdeelnemers" (voetgangers en (brom)fietsers).</p>

## 6. Vervolg

### **Klopt het dat dit een pilot project is? Zo ja, wordt dit dan later geëvalueerd?**

Op dit moment hebben wij de mogelijkheid om een aantal drempels te realiseren op de Lepelaar. Indien blijkt dat de drempels het gewenste effect hebben, zullen we bekijken of er meer maatregelen kunnen komen. Wij zullen de gereden snelheid in de gaten houden, of deze op dit stuk wegvak naar beneden gaat. We horen uiteraard ook graag de ervaring van omwonenden en gebruikers.

### **Wordt er op een later moment ook drempels geplaatst op de rest van de Lepelaar en de Reiger?**

Het is onze wens om in de komende jaren op de rest van de Lepelaar als ook op de Reiger maatregelen te nemen die de snelheid beperken. Of dit allemaal drempels zullen worden valt te bezien en is mede afhankelijk van de verschillende situatie. Daarnaast is dit mede afhankelijk van subsidies wat het moeilijk maakt in te schatten wat de totale looptijd van de aanpassingen wordt.