

**SCHRIFTELIJKE VRAAG 18.030211**

Artikel 38 Reglement van orde voor de vergaderingen  
en andere werkzaamheden van de Raad

Schriftelijke vraag aan  het college van burgemeester en wethouders  de burgemeester

**Onderwerp: Middenberm met bomen (Land van Ravensteinstraat e.a.)**

Veel gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur) in Uden zijn voorzien van een middenberm met bomen.

De Land van Ravensteinstraat is een straat waar zo'n middenberm ligt voorzien van bomen. Deze straat krijgt een nieuw ontwerp onder andere in verband met de komst van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). Om dit zo verkeersveilig mogelijk te maken worden de fietsstroken nu van deze weg afgehaald en komen de fietsers op een vrijliggend fietspad op de parallelweg. Dit leidt tot overlast en hinder bij de direct aanwonenden.

**De fractie van VVD-Leefbaar Uden heeft hierover de volgende vragen aan het college:**

1. Zijn er naast beeldkwaliteit nog andere redenen waarom zo'n middenberm met bomen nodig is?
2. Zou deze middenberm vanwege de verkeersveiligheid ook smaller kunnen? Of is het mogelijk dat de middenberm in z'n geheel vervalt zodat er toch een vrijliggend fietspad ingepast kan worden?
3. Zou deze ervaring ook niet gebruikt moeten worden bij nieuwe herinrichtingen, zoals de Birgittinessenstraat? Om direct te kiezen voor een oplossing zonder middenberm of een smallere middenberm om de verkeersveiligheid te verhogen?

Afdoening:  schriftelijk  mondelinge beantwoording

**Ondertekening:**

Datum indiening : 12-3-2018

Fractie : VVD-Leefbaar Uden

Naam indiener : Jeroen Willems

Einddatum: 11-4-2018 (id.nr. iBabs: 63)

## ANTWOORD OP SCHRIFTELIJKE VRAAG

Artikel 38 Reglement van orde voor de vergaderingen  
 en andere werkzaamheden van de Raad

Antwoord door:  college van burgemeester en wethouders van Uden  burgemeester

Datum: 3-4-2018

Antwoord:

Vraag 1

Ja, er zijn meerdere redenen, namelijk de verbetering van de verkeersveiligheid en verbetering van de doorstroming van de bus (HOV gedachte). De verbetering van de verkeersveiligheid doordat de middenberm het fysiek onmogelijk maakt dat auto's elkaar onderling kunnen inhalen (Eén van de principes van Duurzaam Veilig op gebiedsontsluitingswegen). Bovendien is een middenberm ter hoogte van de kruispunten altijd nodig om ervoor te zorgen dat zowel fietsers als het gemotoriseerd verkeer veilig kunnen oversteken en dat de bus niet gehinderd wordt door gemotoriseerd verkeer. Dit wordt mogelijk gemaakt door de middenbermen waardoor auto's zich in het midden veilig kunnen opstellen bij het oversteken van de weg of het afslaan naar de omliggende woonwijken.

Daarnaast zijn er nog andere argumenten, waarvoor de middenberm nodig is, die verder gaan dan alleen de beeldkwaliteit. Deze zijn vastgelegd in het vigerende bomenbeleidsplan en de nota openbare ruimte. Het gaat om de volgende onderdelen:

Structuur

Bomen geven een hiërarchie aan wegen en zorgen voor verkeersgeleiding en versterken de beleving van het tracé.

Primaire structuur

Het HOV project maakt onderdeel uit van de primaire bomenstructuur die van belang is voor stedenbouw en verkeer. Deze structuur leidt de bezoekers via een herkenbare route van en naar het stadscentrum (visitekaartje van de gemeente).

Milieu en welzijn

Bomen geven schaduw en verlagen de temperatuur op warme dagen en dragen bij aan een betere luchtkwaliteit, bovendien ontspant groen en geeft het rust voor mensen.

Natuur

Bomen halen de natuur in het dorp door bijvoorbeeld schuil- en nestelgelegenheid voor vogels, vleermuizen, etc. ,bomen vervullen bovendien een educatieve waarde (natuurbesef).

#### Vraag 2

Op de wegvakken tussen de kruispunten en aansluitingen zou vanuit verkeersveiligheidsoogpunt de middenberm in principe smaller kunnen. Echter een bredere middenberm is dan nog steeds nodig ter hoogte van de aansluitingen om een vlotte en verkeersveilige oversteken mogelijk te maken en bij een smalle middenberm heeft de auto geen veilige opstelruimte bij het oversteken van de weg of bij het afslaan naar de omliggende wijken. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede. Bovendien hindert dit de doorgang van de bussen en wordt hiermee de snelheid van de bus niet hoger en de HOV doelstelling niet gehaald. Dus levert een smallere middenberm op alleen de wegvakken geen bijdrage aan de verbetering van de verkeersveiligheid.

Dezelfde argumenten gelden voor het weglaten van de berm en worden de doelstellingen van het project niet gehaald. Het negatieve effect op de verkeersveiligheid en het verhogen van de snelheid van de bus zou bij deze variant nog groter zijn. Immers bij het weghalen van de middenberm is het inhalen van voertuigen weer mogelijk (met middenberm fysiek niet) en wordt door de nog grotere slingerbewegingen (door de overgang tussen geen middenberm op wegvak naar brede middenberm op de kruispunten) de gestrektheid voor de bus nog minder en vermindert dit de doorstroming van de bus.

#### Vraag 3

Bij nieuwe herinrichtingen zal steeds moeten worden gekeken naar de doelstellingen en ambities van de betreffende wegen en de functies van deze wegen binnen de huidige categorisering en ruimtelijke context. De ervaringen van de Land van Ravensteinstraat zijn daarom nooit direct bruikbaar voor nieuwe herinrichtingen zoals de Birgittinessenstraat.