

BESPREEKNOTITIE COMMISSIE

Registratienummer DOC-21-445224
Aan De commissieleden
Van G. Mos, T. Berlijn, R. Paarlberg
Datum 7 oktober 2021
Agendapunt 10.2 Bespreknotitie G. Mos (D66) Verkeersprobleem in dorpskernen

Ter discussie

Onderwerp

Tijdens de vergadering willen wij van gedachten wisselen met de commissieleden. Portefeuillehouder(s) en betrokken medewerkers zijn uitgenodigd aanwezig te zijn. Voor een gerichte discussie is het probleem dat wij signaleren beschreven, de diverse kanten ervan zijn belicht alsmede mogelijke oplossingsrichting(en). Dank aan Els van den Bosch, Cees Neefjes, Jan de Vries, Ria Manshanden, Silva Visser en Siem Zeilemaker voor hun opmerkingen bij de concepttekst, resp. instemming met het initiatief

Inleiding

In toenemende mate worden raadsleden door bewoners geconfronteerd met verkeersproblemen op doorgaande wegen in een aantal kernen. Er zitten diverse aspecten aan de zaak. Wij willen die breed bekijken en nagaan of we tot creatieve oplossingen kunnen komen, die zowel de leefbaarheid en veiligheid op de desbetreffende wegvakken bevorderen, als een soepele verkeersdoorstroming zo weinig mogelijk in de weg staan.

De klachten nemen in aantal en ernst toe. De verantwoordelijke portefeuillehouders tonen zich toegankelijk, maar echte oplossingen blijven uit.

De vraag om meer handhaving kan niet structureel worden gehonoreerd. Voor de politie heeft meer verkeershandhaving geen prioriteit, terwijl onze boa's niet voor rijdend verkeer kunnen worden ingezet.

Als verantwoordelijke bestuurders kunnen wij niet langer uit onder dit grote verkeersprobleem. Optreden op korte termijn is op een aantal plekken nodig. Naast de inhoud speelt de geloofwaardigheid van het gemeentebestuur een rol. Daarnaast moet het GVVP hieraan grote aandacht besteden.

Vooraf wordt opgemerkt dat het in de kern gaat om het aanpassen van het gedrag van mensen. Elke concrete maatregel zal tekortschieten - ook omdat velen creatief zijn met ontduiken - wanneer dat niet plaatsvindt. Hier moet ook nadrukkelijk aandacht voor zijn.

Probleembeschrijving

Het probleem kent diverse onderdelen:

1. Snelheid.

De maximumsnelheid is gereguleerd, hetzij met de algemene limiet van 50 km/u, hetzij met een 30-km-zone. Maar het beeld is dat een door de jaren heen toenemend percentage verkeersdeelnemers de toegelaten snelheid overschrijdt en dat er ook 'groffer' wordt gereden en gereageerd op toesprekende inwoners.

Snelheidsoverschrijding door de veelal zware landbouwvoertuigen neemt sterk toe. Indruk is dat bijna geen van deze chauffeurs zich aan de toegestane snelheid houdt.

2. Toename verkeersbewegingen.

De aantallen voertuigen en kilometers zijn de afgelopen decennia fors toegenomen. Het gaat

daarbij over personenauto's, vrachtwagens en motoren. Dat is overal merkbaar en dus ook in deze kernen. Zeker de laatste jaren is ook het verkeer 'voor de fun' sterk gegroeid. Dat leidt tot bijvoorbeeld de grote toename van het aantal motoren dat - vaak groepsgewijs en zeker in de weekends - door de dorpen en de stad trekt (vgl. De situatie op de dijk in Wijdenes e.o.). Rijden in groepen kan ook (onbewust) een intimiderend effect hebben op andere weggebruikers.

3. Toename groter en zwaarder verkeer.

Vrachtwagens zijn langer, breder en zwaarder geworden. Hetzelfde geldt voor agrarische voertuigen. Ondermeer onder invloed van de internet-aankopen is er een forse groei van het aantal bestelwagens die ook in volume toenemen.

Waar eenrichtingsverkeer voor vrachtwagens op enige wegvakken in de stad Medemblik geldt, is dit een dode letter omdat het niet wordt gehandhaafd.

4. Toename sluipverkeer.

De toegenomen verkeersdruk op het hoofdwegenet leidt ertoe dat automobilisten een - vaak kortere - weg door dorpen nemen. Een voorbeeld is de route vanuit Ouderdijk en Wervershoof door Oostwoud over de Broerdijk naar de A7. Naar verluidt wordt dit door navigatiesystemen bevorderd.

5. Geluidsoverlast.

Een aantal automobilisten en motorrijders produceert steeds meer geluid. Het is voor sommigen blijkbaar een uitdaging te rijden met een zo hard mogelijk knallende motor of een op een rijdende discotheek lijkende auto, als het even kan met de ramen open. De indruk is ook dat dit toeneemt omdat de beperkingen door de corona-maatregelen langs deze weg een uitlaatklep vinden.

6. De weg als racebaan.

Een aantal verkeersdeelnemers heeft een rijstijl die meer past bij een autorace-circuit dan bij een openbare weg. In Medemblik worden met regelmaat nachtelijke straatraces gemeld. Mensen durven betrokkenen vaak niet aan te spreken omdat dat al tot bedreigingen heeft geleid.

Als gevolg van deze ontwikkelingen ervaren bewoners:

- onveiligheid voor langzaam verkeer (met een accent op fietsende kinderen en voetgangers)
- beperking van het woongenot door toenemende geluidsoverlast
- angst voor schade aan woningen door trillingen.

Er zijn al berichten over bewoners die zelf maatregelen willen nemen door bijvoorbeeld het plaatsen van aanhangers. Vanuit diverse optieken is deze zelfregulering onwenselijk.

Denkrichting

De combinatie van functies van de desbetreffende wegen, t.w. wonen, verkeer en verblijf, betekent dat elke mogelijke oplossing een compromis is.

Breed kijken naar mogelijke oplossingen kan naar een bijdrage leveren. Geen enkele oplossing is natuurlijk geschikt voor elke specifieke situatie.

Te denken valt aan:

- Inrichting van wegen door de 'bril' van fietser en voetganger. Een weginrichting waar de auto 'te gast' is.
- Weren van vermijdbaar doorgaand (vracht)verkeer.
- Instellen van eenrichtingverkeer (voor vrachtwagens).
- Regulering van doorstroming door plaatsing van stoplichten.
- Ontmoediging van sluipverkeer door fysieke maatregelen.
- Snelheidremmen door fysieke maatregelen (zoals plaatsen van bloembakken).
- Voorrangskruisingen veranderen in gelijkwaardige kruisingen.

Keuzes zullen altijd leiden tot weerstand bij degenen die erdoor worden beperkt in hun mogelijkheden. Toch zullen ze moeten worden gemaakt.

Een deel van de te nemen maatregelen zal voor de korte termijn geschikt zijn. Voor de meeringrijpende zaken zal opname in het nieuwe GVVP nodig zijn.

Maatregelen en handhaving moeten beide onderdeel van de oplossing zijn en elkaar aanvullen.

Omdat zoals bekend onze gemeente een structureel gebrek aan capaciteit op verkeerszaken heeft, kan worden overwogen voor het GVVP samen te werken met (de) andere gemeenten in Westfriesland.

Uitkomst/vervolg:

Afhankelijk van het verloop van de discussie kunnen wij ons beraden over het "Hoe verder?".

Bijlagen