

Bijlage 10.1 Reactie op werkgroep leden

In 2014 is de gemeente Wijchen door bewoners uit De Meren 10^e straat en Diemewei 40^e straat benaderd. Zij uiten zorgen over de gereden snelheden en de verkeersintensiteit op beide wegen. Tijdens een informatieavond over verkeersmaatregelen op de Diemewei 40^e straat en De Meren 10^e straat in maart 2015 zijn mogelijke maatregelen voorgesteld. Op die avond is gevraagd of er bewoners zijn die samen een werkgroep willen vormen.

Vanuit elke wijk in Kerkeveld en ook uit de wijken buiten Kerkeveld hebben de bewoners zich aangemeld. Zij vormden sinds juni 2015 de Werkgroep 'ontsluiting, doorstroming en bereikbaarheid Kerkeveld'. Die bestond uit een inwoner uit Diemewei, de Flier, De Meren, De Lingert, De Gamert, De Geer, Huurlingsedam, Lunen en Woord. Zij hebben zich eerst beziggehouden met de korte termijn maatregelen om de verkeersveiligheid in Kerkeveld te verbeteren. Sinds 2016 richten zij zich op de vraag of nut, noodzaak en draagvlak van een tweede ontsluiting kan worden aangetoond.

Door de werkgroep is beoordeeld of wij wel het juiste onderzoek hebben gedaan en of de onderzoeken goed en compleet zijn uitgevoerd. De werkgroep was niet eensgezind over de aard en de zwaarte van de verkeersproblemen en het werd steeds duidelijker dat door de werkgroep geen eensluidend oordeel kon worden gegeven. Vandaar dat er voor gekozen is om apart van elkaar te reageren op alle onderzoeken die we hebben uitgevoerd. Deze reacties zijn aan deze nota als bijlage 10.2 toegevoegd. Hierna reageren wij kort op deze e-mails indien een reactie daar om vraagt.

De werkgroep leden vanuit De Meren, Diemewei en De Flier leden geven aan dat wij de problemen goed in kaart hebben gebracht en dat de onderzoeken, wat we wel en wat we niet gingen doen, vooraf in de werkgroep is besproken. Aangegeven wordt nog wel dat de vraag waar de bewoners van Kerkeveld heen gaan op de rotonde nog uitgewerkt dient te worden. Dit is gedaan en die resultaten zijn aan deze nota toegevoegd. Andere punten van aandacht zijn de snelheid waarmee er door de wijk wordt gereden, een taak voor de handhavende instanties. Wij delen deze mening.

Door het werkgroep lid uit de Huurlingsedam wordt opgemerkt wordt dat een punt van aandacht school De Trinoom is. Indien de locatie van de Huurlingsedam een zelfstandige school wordt, zal dat de verkeersintensiteit in de spits op de Diemewei 40^e straat positief beïnvloeden. Op dit moment is dat niet mogelijk maar juist voor een toekomstige situatie kan dat de situatie op de Diemewei 40^e straat positief beïnvloeden. Wij zien hier ook nog verbeterpunten voor deze school. Daarbij realiseren wij ons dat het voor De Trinoom een moeilijke opgave is om op twee locaties twee zelfstandige scholen met twee lessystemen draaiende te hebben. Het is een moeilijke puzzel om de kinderen per wijk, per schooltype op de beste locatie onder te brengen. Vanwege een groei van de wijk Huurlingsedam die wordt verwacht, zal het in de toekomst makkelijker worden om dit te realiseren.

Door de werkgroep leden vanuit De Gamert, De Lingert, De Geer, Woord en Lunen wordt aangegeven dat nog niet alles is onderzocht wat onderzocht moet worden en dat niet alle problemen voldoende in beeld zijn gebracht. Zij zijn van oordeel dat de vraag over welke verkeersproblemen er zijn en zo ja, waar ze voorkomen, verder uitgewerkt en uitgediept moet worden. Zij zijn van oordeel dat de problemen welke zijn benoemd locatie specifiek gemaakt moeten worden, met tijdstip op de dag dat die problemen ervaren worden. Ook zou niet onderzocht zijn of deze problemen overeen komen met de werkelijkheid. Wij zijn van mening dat we met de onderzoeken in Kerkeveld die antwoorden kennen. Goudappel Coffeng heeft gedurende een week op negen locaties verkeerstellingen gedaan, waarvan op één dag een visuele meting tijdens beide spits periodes. Uit deze metingen blijken alle uur intensiteiten op 9 locaties en zelfs de kwartier intensiteiten op de drukste wegen met een visuele telling. Uurwaarden zijn de gangbare eenheden om verkeersdrukke mee uit te drukken. Zelf hebben we verschillende snelheidsmetingen gedaan, waarmee we ook een

beeld hebben van de snelheid waarmee het verkeer rijdt. Dat de intensiteit en snelheden niet constant zijn en de tellingen een momentopname blijven, is een gegeven. Incidenten of weersinvloeden worden hier niet in meegenomen. De metingen zijn vooral de indicatie van de verkeerssituatie op de weg. Zoals Goudappel zelf concludeert zijn verkeerskundig het gebruik, de vormgeving en de functie van de wegen in Kerkeveld in balans.

Daarnaast wordt door deze werkgroep leden aangegeven dat zij de rapportage van de in Kerkeveld gehouden enquête missen. Afgesproken was dat de rapportage pas opgesteld wordt nadat de presentatie was gehouden. Zo kunnen de onduidelijkheden of vragen die tijdens de presentatie naar voren komen in de rapportage worden uitgelegd / aangepast. In de definitieve rapportage staan alle antwoorden op deze vragen. Daarnaast is bewust gekozen om niet inhoudelijk in te gaan op mogelijke oplossingen. Die vragen hebben we gesteld om te beoordelen of de bedachte oplossingen passen bij de ervaren problemen.

Tot slot is veel gebruik gemaakt van de mogelijkheid om nog een aanvullende opmerking te maken over de enquête. Deze vraag was niet verplicht, dus over deze antwoorden kan geen conclusie worden getrokken. Wel is duidelijk, dat de verdeeldheid ook hier groot is.