

Wijchen, 12 december 2016

Geacht college,

In juli 2015 heeft u voor het thema 'ontsluiting, doorstroming en bereikbaarheid van Kerkeveld' een werkgroep ingesteld. De werkgroep kreeg van de gemeente de opdracht om eerst over de korte termijn maatregelen te adviseren en pas daarna over de lange termijn maatregelen een advies aan uw college uit te brengen.

Op 28 november 2016 ontvingen wij van u een groot aantal bestanden, waaronder de enquêteresultaten. Laatstelijk op 2 december heeft u ons gevraagd om uiterlijk 12 december 2016 een advies uit te brengen. Wij vinden het vreemd dat u ons vraagt een advies uit te brengen over het concept-raadsbeslisnota terwijl u al op 6 december 2016 een collegebesluit hierover heeft genomen.

1. Leeswijzer

In deze brief schetsen wij allereerst ons beeld, zoals wij dat hadden ten tijde van het instellen van de werkgroep. We gaan daarna in op het onderzoek naar de noodzaak van de korte en lange termijnmaatregelen en gaan we kort in op de enquêteresultaten. Vervolgens geven wij u een advies over de ontsluiting, doorstroming en bereikbaarheid van Kerkeveld. Wij sluiten af met enkele kanttekeningen op de raadsbeslisnota.

2. Ons beeld vooraf van Kerkeveld

Voordat wij in de werkgroep deelnamen hadden wij het navolgende beeld van Kerkeveld. De Kerkeveldwijken zijn mooie, ruim opgezette en rustige wijken, met royale groenzones, kindvriendelijk (grasveldjes, trapveldje, speelveld), met wandel- fietsroutes door de wijk en veel informele contacten onderling: lopend, fietsend met of zonder hond maar wel in contact met elkaar, veel jeugd buiten spelend. Er is geen sluipverkeer, het merendeel van de auto's rijdt rustig (30-40 km) door de wijken. Er is een klein aantal weggebruikers, dat zich met de auto volstrekt niet aan de snelheid houdt. Maar daarin zijn de Kerkeveldwijken - helaas - niet bijzonder ten opzichte van andere Wijchense wijken. Een zeer positief beeld over alle wijken in Kerkeveld en bovendien: geen bijzondere problemen!

3. Korte termijn maatregelen

Inzet op Infrastructurele aanpassingen

In de werkgroep waren van juli 2015 t/m februari 2016 korte termijn maatregelen (snelheidsbeperking) het centrale thema. Al vrij snel (en meerdere keren) kwam de oplossing "snelheidscontrole gevolgd door bekeuren" aan de orde. De werkgroepsleden vonden dit een goede oplossing, beter dan drempels en wegversmallingen. Voor de wethouder/gemeente was dit niet bespreekbaar, want er was door de wethouder al toegezegd tijdens een bewonersavond, dat voor einde 2015 infrastructurele aanpassingen zouden zijn aangelegd. Snelheidscontroles als oplossing zou dit alleen maar vertragen, aldus wethouder en gemeente.

Focus op 10e straat De Meren en 40e straat Diemewei

De focus voor het treffen van korte termijn maatregelen werd daarbij uitsluitend gelegd bij de 40^e straat De Diemewei en de 10^e straat De Meren. In deze straten zijn vervolgens ook drempels en wegversmallingen gerealiseerd. Uit metingen blijkt dat - na deze maatregelen - de snelheid van het merendeel van de auto's (85%) op deze wegen beduidend lager is geworden (tussen de 30-40 km).

Verbetering? En is probleem hardrijders opgelost?

Volgens verkeersstatistieken is Kerkeveld één van de veiligste wijken van Wijchen. Het bestaande probleem van een kleine groep automobilisten, die veel te hard rijden is met deze korte termijn maatregel niet opgelost. Daarnaast blijft de vraag of de verkeersveiligheid met deze maatregelen wel is verbeterd (afgeleide automobilisten, afremmende en optrekkende auto's, slingerbewegingen van auto's).

4. Lange termijn maatregelen

Is er een probleem?

Ten aanzien van lange termijn maatregelen begint het met de vraag: zijn er verkeersproblemen? En als die er zouden zijn: hoe groot zijn deze problemen (specifiek, meetbaar) en in hoeverre zijn deze verkeerskundig acceptabel?

Volgens verkeerstechnisch onderzoek is er geen probleem in Kerkeveld

Uit een in mei 2016 gepresenteerd verkeersonderzoek van het gerenommeerde verkeerskundige adviesbureau Goudappel Coffeng blijkt dat de verkeerssituatie in Kerkeveld goed tot ideaal is. De wegenstructuur en weginrichting functioneert prima: er zijn geen verkeersproblemen! Ook heeft dit bureau vastgesteld dat het alleen druk is tijdens het ophalen en brengen van de schoolgaande kinderen. Hierna is het zelfs opvallend rustig in de wijk.

Deze verkeerskundige conclusie onderschrijven wij volledig. Dit past ook volledig in het beeld dat wij vooraf van Kerkeveld hadden. In Kerkeveld spelen dezelfde verkeersproblemen zoals ook elders in Wijchen: verkeersproblemen rondom de school en door een kleine groep mensen wordt veel te hard getreden, ook op andere wegen dan de 10^e straat De Meren en de 40^e straat De Diemewei.

Helaas heeft de gemeente nog (geen) onderzoek naar parkeer/verkeersproblemen rondom de school (omvang, oorzaak, enz.) uitgevoerd. Ook heeft een onderzoek naar snelheidsovertredingen op andere wegen in Kerkeveld helaas (nog) niet plaats gevonden.

5. Gemeentelijke enquête

Over de ervaren problemen zijn onze belangrijkste conclusies van de enquêteresultaten:

- Per ervaren probleem is er een lage score (5 tot 6). Hiermee wordt bevestigd dat er in Kerkeveld geen breed ervaren verkeersproblemen zijn.
- Het grootste ervaren probleem (grootste ergernis) zijn de aanwezige drempels en wegversmallingen (paaltjes). 23% geeft dit een 10-score en vinden dit dus een zeer groot probleem. Dit beeld komt ook overduidelijk naar voren uit de reacties op de open vraag van de enquête.
- Daarna volgen de problemen (minder genoemd) van een onveilige schoolomgeving en de bereikbaarheid van hulpdiensten.

In de bijlage bij deze brief gaan we nader in op de (on)zorgvuldigheid van de enquêtevragen en op de uitleg van de enquêteresultaten.

6. Ons advies

- ***Zet in op snelheidscontroles (en bekeuren)***

Onderzoek op welke wegen in Kerkeveld te snel wordt gereden. Als uit snelheidsmetingen blijkt dat het merendeel van de verkeersgebruikers rond de 35 km per uur rijdt, maar slechts een kleine groep veel te snel rijdt dan adviseren wij de gemeente om - na een voorafgaand communicatietraject - gerichte, structurele verkeerscontroles (laser), gevolgd door bekeuringen, uit te laten voeren. Alleen als na een half jaar uit snelheidsmetingen blijkt, dat dit tot voldoende resultaat heeft geleid, adviseren wij u te bezien of het aantal paaltjes en/of drempels kan worden geminderd.

- ***Draag zorg voor een veilige schoolomgeving***

Onderzoek of de recent ingezette controles op verkeersgedrag rondom de school tot een veilige schoolomgeving leidt.

Wij hopen natuurlijk dat dit afdoende zal zijn, maar indien dit tot onvoldoende resultaat leidt adviseren wij u tot een vervolgonderzoek naar mogelijke aanpassingen. Met welke aanpassingen (aanpassing schooltijden en/of infrastructurele aanpassingen) dit dient te gebeuren zal in goed overleg met de ouders, schoolleiding en bewoners van omliggende straten moeten worden besproken. Wellicht biedt de aanleg van een kiss-and-ride zone een verbetering? Of bespreek met de school bekende educatieprojecten waarin het goede voorbeeld in het verkeer zoals lopend naar school aan de orde komen.

- ***Draag zorg voor betere voorlichting aan bewoners Kerkeveld over bereikbaarheid voor hulpdiensten.***

Betrokken instanties o.a. brandweer geven aan dat Kerkeveld een van de best bereikbare wijken in Wijchen is. Laat dit de bewoners van Kerkeveld weten en geef aan welke voorzieningen er al lang getroffen zijn voor hulpdiensten. Neem de onrust weg bij onwetende bewoners,

7. Kanttekeningen bij raadsbeslisnota

Enquêtevragen over oplossingen zijn onzorgvuldig

In werkgroepvergaderingen was de gemeente steeds afgesproken dat als er een enquête zou worden gehouden, dat een deskundige enquête moest zijn. De enquête zou uitsluitend gaan over verkeer gerelateerde problemen en in welke mate men die ervaart (breng de specifieke problemen in kaart). De enquête zou zeker niet gaan over eventuele oplossingen ervan. Dat is telkens door de gemeente afgesproken, toegezegd en bevestigd.

Vraagstelling naar oplossingen is nu namelijk niet zorgvuldig, omdat per probleem niet alle oplossingen met voor- en nadelen in beeld zijn en de inwoners over de concrete voor- en nadelen niet zijn geïnformeerd. Ook tijdens de werkgroepvergadering in juli 2016 is dit nogmaals door de gemeente bevestigd: de enquête gaat alleen over de problemen te inventariseren en geen vragen over oplossingen. Wel gaf de gemeente aan met de enquête tevens te vragen over bestemmingen (doel en frequentie woon-werkverkeer).

Groot was onze verrassing toen wij begin september de conceptvragen kregen. Slechts 1 vraag over de probleemstelling. De andere 2 vragen gingen toch over oplossingen zonder concrete informatieverstrekking over de voor- en nadelen (neveneffecten) van oplossingen. De antwoorden over de oplossingsrichtingen vinden wij niet betrouwbaar, omdat een zorgvuldige, objectieve informatieverstrekking aan de geënquêteerden ontbreekt.

Het belangrijkste ervaren probleem wordt zonder argumenten genegeerd.

Samen met de reacties op de open enquêtevraag geeft de enquête een duidelijk beeld wat als de belangrijkste problemen wordt ervaren: schoolomgeving en de aanwezige drempels en paaltjes. Dit laatste punt (het grootste probleem) wordt echter geheel genegeerd door college. Er worden ook geen argumenten genoemd waarom hier niets mee wordt gedaan.

“Door voortschrijdend inzicht van het college worden verkeerskundige ontwerpen zoals in Kerkeveld, niet langer omarmd.”

Dit “voortschrijdend inzicht” verbaast ons. Als het college al eerder deze mening was toegedaan, waarom is dan in 2015 een werkgroep ingesteld? Waarom zijn dan allerlei dure onderzoeken (verkeersonderzoek) uitgevoerd? En waarom is nog in september een enquête hierover gehouden als uw college al deze mening was toegedaan? Overigens is het voor ons nu niet mogelijk inhoudelijk op deze plotselinge koerswijziging te reageren, omdat er geen motieven en argumenten voor deze koerswijziging zijn aangegeven.

Het is onduidelijk welk probleem met een extra ontsluitingsweg wordt opgelost.

Het college kiest voor een extra ontsluitingsweg. Het is volstrekt onduidelijk welk groot verkeersprobleem met deze extra ontsluitingsweg wordt opgelost, terwijl het hier toch gaat om een grote aantasting van een bestaande, goed functionerende verkeerstructuur en van het rustige groene karakter van de wijk. Bovendien zijn met deze ingreep de nodige miljoenen belastinggeld gemoeid. Zo'n dure ingreep is toch alleen te rechtvaardigen als daarmee een aantoonbaar groot verkeersprobleem wordt opgelost?

Analyse enquêteresultaten

Inhoud

1. Algemeen
2. Vraag over ervaren problemen
3. Vragen over oplossingen
4. Overige opmerkingen

P. Ploumen/N. Arts/H. van Hout/F. Hofmans/M. de Graaf/A. Janssen (werkgroepleden)

Wijchen

12 december 2016

1. Algemeen

Bronnen:

- Powerpointpresentatie van GoudappelCoffeng d.d. 19 oktober 2016 (oorspronkelijke versie)
- Powerpointpresentatie van GoudappelCoffeng d.d. 19 oktober 2016 (aangepaste versie)
- Rapportage verkeersonderzoek Kerkeveld van GoudappelCoffeng d.d. 10 november 2016
- 360 reacties op open enquêtevraag

Belangrijke getallen:

Aantal huishoudens/adressen in Kerkeveld (afgerond)	1.300
Aantal huishoudens/adressen, die enquête ingediend hebben (afgerond)	700
Aantal huishoudens/adressen, die de open vraag beantwoord hebben	360
Aantal huishoudens/adressen in De Diemewei 40 ^e straat	43
Aantal huishoudens/adressen in De Meren 10 ^e straat	29

Bij elke percentage/score hoort ook een absoluut getal te staan:

Hoewel wij als werkgroep steeds hebben gevraagd om in de enquêteresultaten naast percentages ook absolute aantallen op te nemen is hieraan slechts ten delen tegemoet gekomen. Het alleen weergeven van een percentage (zonder vermelding van het absolute getal) kan een vertekend beeld geven van de enquêteresultaten. Het gaat ons - als werkgroepleden - te ver om alle absolute getallen te achterhalen, maar voor een aspect hebben wij hiertoe zo goed mogelijk een poging gedaan om te laten zien dat hiermee een andere beeld kan ontstaan. Zie onderstaande tabel.

Omschrijving figuur m.b.t. aspect oplossing ontsluitingsweg	Absoluut aantal	%
Figuur 4.1 Meest genoemde oplossingen	152	22%
Figuur 4.2 Huishoudens dat dit de beste oplossing vindt voor aantal drempels en andere verkeersremmende maatregelen	22	15 %
Figuur 4.4 Huishoudens dat dit de beste oplossing vindt voor een veiligere schoolomgeving	16	13%
Figuur 4.6 Huishoudens dat dit de beste oplossing vindt voor de snelheid van het verkeer	8	10%
Figuur 4.8 Huishoudens dat dit de beste oplossing vindt voor de bereikbaarheid voor hulpdiensten	16	46%
Figuur 4.10 Huishoudens dat dit de beste oplossing vindt voor de hoeveelheid verkeer	28	44%
Figuur 4.12 Huishoudens dat de beste oplossing vindt voor veiligheid fietsers	5	15%
Figuur 4.14 Huishoudens dat dit de beste oplossing vindt voor tijd om de wijk uit te komen	49	44%

Discrepantie tussen genoemde problemen en ontsluitingsweg als oplossing:

Er is een bepaalde groep Kerkevelders (hoofdzakelijk wonend in Diemewei 40e straat en De Meren 10e straat) die heel graag een 2e ontsluitingsweg willen en daarom steeds proberen een probleem te bedenken om deze ingrijpende maatregel te rechtvaardigen. Dit is ook terug te zien in de enquêteresultaten. Een goed voorbeeld is figuur 4.15: de wijken De Diemewei (37 adressen) en De Meren (21 adressen) vinden de tijd om de wijk uit te komen een groot probleem. Deze wijken zijn notabene de wijken, die het dichtste bij de Kerkedreef (hoofduitgang) zijn gelegen! Deze discrepantie werd door GoudappelCoffeng in de oorspronkelijke presentatie ook geconcludeerd:

- *“De belangrijke problemen zijn het aantal verkeersdrempels en de veiligheid in de schoolomgeving*
- *De oplossing die door de meeste inwoners wordt aangedragen is een of meerdere ontsluitingen*
- *De oplossing die het meest wordt genoemd voor de problemen past niet direct bij de ervaren problemen”*

Met de enquête is verzuimd om de inwoners te informeren over de resultaten van onderzochte problemen. Tevens is niet aangegeven welke maatregel een oplossing geeft voor welk probleem en wat de concrete voor- en nadelen van een maatregel zijn. Door deze informatie niet te verstrekken zijn de vragen over oplossingsrichtingen onzorgvuldig en de antwoorden daarmee onbetrouwbaar. Dit gebrek aan goede/zorgvuldige informatieverstrekking aan de geënquêteerden heeft waarschijnlijk bijgedragen aan de geconstateerde discrepantie.

Reacties op open enquêtevraag

Er zijn 360 reacties op de open enquêtevraag ingediend. De reacties zijn vaak zeer uitvoerig en soms ook zeer genuanceerd. In een reactie worden soms een of meer problemen benoemd al dan niet in combinatie met een oplossing. Na lezing van deze reacties ontstaat er een goed beeld van wat er leeft in de wijk. Uit deze reacties komt de hiervoor genoemde conclusie van GoudappelCoffeng ook duidelijk naar voren.

Opvallend vaak worden in de reacties ook de parkeerproblemen in de straat genoemd, die tot onveilige situaties leidt. Het aantal reacties over parkeren is in deze analyse verder niet mee genomen, omdat het per straat verschilt waardoor parkeren onveiligheid veroorzaakt. Het is divers en locatie-afhankelijk om hier nu een conclusie aan te verbinden. Het veiligheidsprobleem door parkeren komt echter, anders dan in reactie op de open vragen, niet duidelijk naar voren in de resultaten van de enquête. Dit zou nader onderzocht moeten worden.

2. Vraag over ervaren problemen

Hoofdconclusie ervaren problemen volgens enquête/presentatie 19 oktober 2016 (oorspronkelijke versie):

- *“De belangrijkste problemen zijn het aantal verkeersdrempels en de veiligheid in de schoolomgeving.”*

Hoofdconclusie ervaren problemen volgens enquête/rapportage 10 november 2016:

- Per ervaren probleem is er een lage score (5 tot 6). Hiermee wordt bevestigd dat er in Kerkeveld geen breed ervaren verkeersproblemen zijn.
- Het grootste ervaren probleem (grootste ergernis) zijn de aanwezige drempels en wegversmallingen (paaltjes). 23% geeft dit een 10-score en vinden dit dus een zeer groot probleem. Dit beeld komt ook overduidelijk naar voren uit de reacties op de open vraag van de enquête.
- Daarna volgt het probleem (minder genoemd) van een onveilige schoolomgeving, gevolgd door bereikbaarheid hulpdiensten.

Resultaten open vraag ervaren problemen

Omschrijving	Aantal
Drempels/paaltjes (ergernis, schade, veroorzaakt onveiligheid)	87
Veiligheid schoolomgeving	62
Snelheid	33
Verkeersdrukte	15
Bereikbaarheid hulpdiensten	7
Veiligheid fietsers	7
Geluid	5
Tijd om de wijk uit te komen	1
Vraagstelling enquête is niet duidelijkheid, onvolledig of voor andere uitleg vatbaar	39

Hoofdconclusie ervaren problemen volgens de open vraag:

De aanwezige verkeersdrempels en paaltjes en de veiligheid in de schoolomgeving zijn de grootste problemen.

3. Vragen over oplossingen

Algemeen

De onzorgvuldigheid van deze vragen door het ontbreken van een goede informatie (voor- en nadelen, effecten, enz.) is reeds eerder benoemd. Zie hiervoor.

Open vragen

Resultaten open vraag genoemde maatregelen:

Omschrijving	Aantal
Snelheidsmaatregelen	69
Meer ontsluitingswegen	64

De genoemde oplossingen voor een veiligere schoolomgeving zijn achterwege gelaten vanwege de grote diversiteit ervan. Wel zijn vervolgens de genoemde snelheidsmaatregelen nader gespecificeerd. Zie hierna.

Specificering snelheidsmaatregelen:

Verlagen of verwijderen van drempels/paaltjes	36
Uitvoeren van snelheidscontroles en bekeuren	25
Meer drempels of hogere drempels	8
Totaal	69

Hoofdconclusie genoemde oplossingen volgens de open vraag:

Snelheidsmaatregelen en meer ontsluitingswegen zijn de 2 meest genoemde oplossingen.

De aanpak van te hoge snelheid dient vooral te gebeuren door het uitvoeren van snelheidscontroles en het uitdelen van bekeuringen in combinatie met het aanpassen of verwijderen van de aanwezige drempels en paaltjes.

Meer ontsluitingswegen als oplossing komt niet overeen met de meest genoemde problemen (drempels, school, snelheid).

4. Overige opmerkingen

Getrokken conclusie is te kort door de bocht

Op blz. 10 en 21 van de rapportage wordt de conclusie getrokken, dat een extra ontsluiting door de meest respondenten (153/22%) is aangedragen als oplossing. Deze conclusie vinden wij te kort door de bocht. Dat komt omdat de andere oplossingen als separate oplossingen worden weergegeven.

In de antwoorden op de open vraag geven wordt echter veelal de oplossing het uitvoeren van snelheidscontroles (en bekeuren) in combinatie genoemd met drempels verwijderen/aanpassen. Als we deze percentages uit figuur 4.6 bij elkaar opstellen (10+6+12=28%) komen uit op 28%. Belonen voor goed verkeersgedrag (3%) en gedragscampagne (5%), die min of meer ook met deze oplossing samenhangen, zijn hierbij nog betrokken. Het lijkt ons een betere conclusie om te zeggen dat een andere aanpak van de snelheid (dan de huidige drempels) de meest gedragen oplossing is. Maar ook hier geldt dat met een percentage van 30-40% je niet kunt spreken van een breed draagvlak onder de geënquêteerden.

Kleine onzuiverheid in rapportage

Op blz. 21 van de rapportage staat een tweede top 3 van prioritaire problemen

De volgorde is onzuiver weergegeven. Dit moet zijn:

1. Aantal drempels
2. Veiligheid schoolomgeving
3. Tijd om de wijk uit te komen

De daaronder opgenomen zin dient overeenkomstig te worden aangepast: de tijd om de wijk uit te komen staat op nummer 3 (i.p.v. nummer 2).

Onduidelijke of vreemde enquêtevraag

In het vragenlijst is de volgende vraag opgenomen:

“Welke verkeerssituatie moet volgens u als eerste verbeterd worden? U kunt dit ook invullen als u zelf geen probleem ervaart.”

De laatste zin is een rare toevoeging. De geënquêteerde wordt daardoor gedwongen een hoofdprobleem te benoemen terwijl hij/zij eigenlijk geen groot probleem ziet/heeft.