Bijlage 5

Geachte heer Bosch,
Volgend op uw e-mail van 13 oktober jl., treft u hierbij de reactie van de klankbordgroep aan.
Tijdens onze bijeenkomst van 22 september heeft de klankbordgroep erop aangedrongen dat het van essentieel belang is dat de snelheid van het gemotoriseerd verkeer fors omlaag dient te worden gebracht.
Vervolgens hebben we ons gericht op 2 varianten: variant 1 en variant 2. We hebben over deze varianten eveneens met enkele buurtbewoners gesproken. Onderstaand treft u de voor- en nadelen aan van de twee varianten.

VARIANT 1 Toevoeging van een voetgangersoversteekplaats met openbare verlichting en aanpassen van de drempels.

Belangrijke opmerking inzake variant 1

Met betrekking tot deze variant vindt de klankbordgroep het van het allergrootste belang dat de maatvoering van de prefab betonnen plateaudrempels afgestemd dient te zijn op de richtlijnen van de CROW, rekening houdend met de maatgevende passeersnelheid van 30 km/u. Dus dat het hoogteverschil 12 cm. is en dat dit verschil over een lengte van 1,50 meter gerealiseerd dient te worden.
Graag verwijzen wij naar de twee bijgevoegde foto's waaruit blijkt dat de fietsoversteek in de 30 km.-zone ligt.

Voordelen variant 1

- Snelheid gemotoriseerd verkeer in beide richtingen omlaag door toepassing van steile op- en afritten van het verkeersplateau;
- Het stopgebod wordt door de toepassing van steile opritten van het verkeersplateau ondersteund;
- Is op korte termijn realiseerbaar;
- Is een relatief goedkope oplossing (€ 50.000)
- Door terugplaatsing van twee halve portalen met L02 en het weer aanbrengen van het zebrapad, wordt de zichtbaarheid (dag/nacht) van de kruising beter en wordt een hogere attentiewaarde van het kruispunt bereikt;

Nadeel variant 1

- De kans blijft aanwezig dat het gemotoriseerde verkeer de afslaande fietser te laat opmerkt.

VARIANT 2 Plaatsen verkeerslichten en verwijderen middengeleider

Voordeel variant 2

- Gemotoriseerd verkeer merkt de afslaande fietser eerder op.

Nadelen variant 2

- Het is een relatief dure oplossing (€ 200.000);
- Pas op langere termijn realiseerbaar;
- Roodlicht-negatie: er is een reële kans dat het gemotoriseerd verkeer in rustige tijden niet stopt voor roodlicht;
- Geeft schijnveiligheid: risico is de standaard kleuraanduiding van het verkeerslicht bij rustige tijden (heeft fietser standaard groenlicht?)

2

CONCLUSIE

De klankbord groep geeft de voorkeur aan variant 1 met de nadrukkelijke toevoeging dat de oversteek wordt voorzien van een drempel met een maximum passeersnelheid van **30 km** per uur.
We wachten uw reactie met belangstelling af.

Hartelijke groeten,
De klankbordgroep