

Achtergronden en toelichting van de initiatiefnemers van het Burgerinitiatief op de schetsontwerpen

Het door de gemeenteraad aangenomen amendement van 16 december 2015 stelt dat alleen de beoogde verkeersveiligheid onderwerp van herweging is. Uit praktische overwegingen heeft het Comité echter ook getracht alle ontwerpen zoveel mogelijk binnen de huidige profilering van de herinrichting van de Brederodelaan te houden.

Uitgangspunt van het Burgerinitiatief

Het primair uitgangspunt van het Comité Burgerinitiatief rotonde Brederodelaan is dat alle voorgestelde verkeersremmende ontwerpen van rotondes etc. in de bedoelde gebiedsontsluitingsweg (GOW) met een maximumsnelheid van 50 km/uur worden ingericht als een gebied waar automobilisten op een vanzelfsprekende wijze hun snelheid aanpassen tot zo'n 30 km/uur. Deze benaderingswijze is tegengesteld aan het gemeentelijke model dat uitgaat van *maximale doorstroming* over de verschillende kruispunten, waarbij in de GOW geen verkeersremmende inrichtingen t.b.v. het langzaamverkeer zijn ontworpen.

Het idee voor een 30 km/h inrichting is gebaseerd op de stelling dat kruispunten en rondom oversteekplaatsen met voetgangers en fietsers altijd een snelheidsbeperking van 30 km/uur moet gelden. In ieder geval geldt voor een duurzaam veilige voetgangersoversteekplaats (DV-VOP) in een gebiedsontsluitingsweg in de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 50 km/uur dat een motorvoertuig een DV-VOP met hooguit 30 km/uur zou mogen naderen.

Wegens bovenstaande uitgangspunt verwijst het Comité onder meer naar de volgende documenten:

Naar meer veiligheid op gebiedsontsluitingswegen - Aanbevelingen voor wegvakken van de huidige 50- en 80-km/uur-wegen (R-2014-18) - <http://www.swov.nl/rapport/R-2014-18.pdf>

SWOV-Factsheet – Oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers (maart 2010)

http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet_Oversteekvoorzieningen.pdf

SWOV-Factsheet - Fietsvoorzieningen op gebiedsontsluitingswegen (dec. 2010)

https://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet_Fietsvoorzieningen.pdf

Situatie rondom het kruispunt Zocherlaan, Duinlustparkweg, Wietze Noormanlaan

Gezien de doorstromingsvisie van gemeente Bloemendaal nodigt de Brederodelaan nog steeds uit tot (te) snel rijden. Er zijn geen specifieke oversteekplaatsen voor langzaam verkeer voorzien in de herinrichting van de Brederodelaan, terwijl de Brederodelaan een ontsluitingsweg is voor bewoners met kinderen, voetballers (BVC), hockeyers (HBS), padvinders (twee scoutinggroepen) en recreanten voor het Nationaal Park Zuid-Kennemerland. Bovendien gaat de recreatieve fietsroute via de Brederodelaan en het Bleek en Berg fietspad tegenover de Schulzlaan door het Nationaal Park Zuid-Kennemerland naar het strand. De provincie stimuleert dat strandbezoekers met de fiets het strand bezoeken. De Brederodelaan is dus onderdeel van of toegang tot een recreatief fietsroutenetwerk. De verschillende recreatieve activiteiten hebben een bestemming voor langzaam verkeer.

Daarbij komt nog dat ouders nu de oversteeksituaties voor (jonge) kinderen te onveilig vinden om ze zelfstandig op de fiets naar school (5 keer in de week) en de sportclub's (ongeveer drie keer per week) te laten gaan. Het gevolg is dat ouders hun kinderen met de auto moeten brengen en halen. Mede omdat de ouders vaak een drukke baan hebben en tweeverdieners zijn, wensen zij dat de kinderen juist zelfstandig via een veilige route met de fiets naar hun bestemming kunnen gaan. Het huidige herinrichtingsplan van de Brederodelaan voldoet daar niet aan.

Door de gemeente zijn geen verkeersmetingen gedaan naar overstekend langzaam verkeer. Toch zijn indicatief cijfers te geven over verkeersbewegingen d.w.z. fietsoversteken naar bedoelde gebieden, omdat men hoe dan ook de Brederodelaan moet oversteken. Onderstaande cijfers geven echter niet exact weer hoeveel oversteken van fietsers nabij de Duinlustparkweg plaatsvinden, maar de cijfers geven wel aan dat de Brederodelaan veelvuldig wordt overgestoken. Bekend is wel dat via de Duinlustparkweg veel fietsers de Brederodelaan oversteken. Voor de voetbalclub BVC (1000 leden) en hockeyclub HBS (1450 leden) bezoeken van maandag tot en met donderdagavond in totaal ongeveer 300 jeugdige sporters per avond de nabij gelegen sportvelden. De jeugd van 5 tot 9 jaar (grootste groep) en oudere jeugd van 10 tot 18 jaar komen veelal op de fiets. En op woensdagmiddag komen in die leeftijdscategorie in totaal zo'n 700 sporters van genoemde sportclubs naar de sportvelden. Ook maken ongeveer 150 senioren van maandag tot en met vrijdag gebruik van de sportvelden. In het weekend worden er wedstrijden gehouden voor de jeugd en senioren. Op zaterdag en zondag zullen zo'n 700 thuispelers en 700 uitpelers naar de sportvelden komen, waarbij het aantal supporters onbekend is. In het weekend maken ook zo'n 350 senioren gebruik van de sportvelden en accommodaties waar van tijd tot tijd de nodige feesten worden gegeven.

Indicatieve cijfers voor Hockeyclub Bloemendaal met 1550 leden zijn bij het Comité vooralsnog niet bekend. Maar er zullen zeker in de avond en ook overdag steeds meer mensen gaan voetballen dan wel hockeyen, omdat in de afgelopen jaren de aangelegde kunstgrasvelden (en eventuele toekomstige uitbreidingen daarvan), laatstelijk de voetbalclub BVC met twee stuks, intensief gebruik mogelijk maken.

De kwantitatieve onderbouwing gaat vooral over de aantallen bewegingen van zwakke verkeersdeelnemers (kinderen, fietsers, bejaarden). Het mag duidelijk zijn dat de verkeersbewegingen van deze kwetsbare groep in relatie staan tot het weggebruik van motorrijtuigen d.w.z. het woon/werkverkeer, boodschappen, sport en andere sociale contacten, maar ook: bezoekers, pakketbezorgers en een breed scala verzorgingsdiensten en leveranciers. Voor de Brederodelaan zijn tel-gegevens uit september 2014 bij de gemeente aanwezig, maar dus niet voor het overstekende langzaam verkeer.

Het gegeven dat de Brederodelaan door veel jeugdige mensen wordt overgestoken is voor het Comité één van de belangrijkste redenen om het langzame verkeer te beschermen door verkeersremmende inrichtingen als een rotonde in de bedoelde gebiedsontsluitingsweg (GOW) op te nemen.

Schetsontwerpen

Het Burgerinitiatief is uitgegaan van drie modellen, waarbij het langzame verkeer wordt beschermd nl. een acht-vormige rotonde, een rotonde nabij de Duinlustparkweg en Wietze Noormanlaan in combinatie met een aparte verkeersmaatregel voor de zocherlaan, en een verkeersplateau. Ten aanzien van de verkeersveiligheid hebben deze modellen en verschillende varianten daarvan ten opzichte van elkaar verschillende voor- en nadelen. Vanwege diverse kleine en grotere aanpassingen aan de drie modellen zijn per model tenminste twee varianten ontworpen, waarbij o.m. de volgende aspecten afzonderlijk of in combinatie in de schetsontwerpen zijn opgenomen: enkele of dubbele fietspaden, met of zonder verkeersplateau. Deze modellen met hun varianten kunnen eenvoudig in een matrixtabel met elkaar worden vergeleken. Behalve de drie modellen is slechts één variant door de gemeente toegelaten voor een second opinion.

Voor de rotondes moet nog gemeld worden dat in het midden van elke rotonde-cirkel een boom is gepland om het verkeersremmend gebied te accentueren of mede geloofwaardig te maken. Verder moet voor de acht-vormige rotonde in het middengedeelte een rotspartij worden gedacht als maatregel tegen het risico dat sommige fietsers een zeer gering stukje omrij-

den niet zouden accepteren. Om diezelfde reden worden bij de meeste rotondes fietspaden met twee richtingen voorgesteld.

Verder is de acht-vormige rotonde zoveel mogelijk binnen het gebied voor verkeer ingepast. Enige nutsvoorzieningen als een gas- en CAI-kast zijn echter zeer ongelukkig geplaatst (hier is duidelijk tijdens de ontwikkelingsfase van Park Brederode onvoldoende rekening mee gehouden), waardoor het Comité voor een variant heeft gekozen waardoor een klein stukje particuliere tuin afgestaan zou moeten worden. Er zijn echter technische mogelijkheden voor verplaatsing van genoemde kasten waardoor dit praktisch probleem kan worden opgelost.

In verband met de verkeersveiligheid vindt het Comité dat bij de lage varianten zonder plateau wel verhoogde zebra's en fietsoversteken - beide op hetzelfde niveau - aangebracht moeten worden (fietsongevallenreductie bedraagt dan ongeveer 33%).

Bij een verhoogd niveau van de rotondes etc. liggen de zebra's (minimaal 4 meter breed) en de fietsoversteken op hetzelfde niveau als de rotonde. Voor deze variant zonder extra hoogteverschillen heeft het Comité gekozen om kritiek op het zgn. 'auto pesten' te voorkomen.

Verder is op aandringen van raadsleden in de schetsontwerpen een zichtbare ondergrond van de gemeentelijke tekening "Herinrichting Brederodelaan Nieuwe situatie tekening 4 en 5 d.d. 22-12-14" opgenomen.

Aanvullend wil het Comité nog naar voren brengen dat tijdens het gesprek met wethouder Kruijswijk en de heer Hagens d.d. 27 januari 2015 is afgesproken dat volledigheidshalve aan het rapport van uw advies- en onderzoeksbureau Mobycon twee schetsontwerpen van ingenieursbureau Tauw uit 2008 incl. het schetsontwerp Variant 2A die door de gemeente in de huidige situatie is geprojecteerd in een bijlage worden toegevoegd. Deze schetsen hebben de inspraakronde nooit gehaald. Overigens worden deze rotonde varianten door de gemeente getypeerd als de meest ideale rotonde. Het betreft:

- Schetsontwerp Tauw projectnr. 4601072 tekening nr. 2 – Variant 2 – definitief 22-10-08;
- Schetsontwerp Tauw projectnr. 4601072 tekening nr. 7 – Variant 2A– definitief 22-10-08;
- Schetsontwerp Variant 2A in de huidige situatie geprojecteerd (2015135287), zie <https://gemeenteraad.bloemendaal.nl/Vergaderingen/Commissie-Grondgebied/2015/08-december/20:00>

Het herinrichtingsplan (nieuwe situatie) van de gemeente

Er zijn door het Comité een aantal details van het huidige herinrichtingsplan van de Brederodelaan (volgens tekeningen Herinrichting Brederodelaan Nieuwe situatie tekening 4 en 5 d.d. 22-12-14) opgevallen die er op gericht zijn de automobilist zo snel mogelijk of in ieder geval 50 km/uur te laten rijden. Uit de praktijk is gebleken dat zo'n ontwerp soms zelfs snelheid verhogend kan werken, omdat de automobilist er op rekent dat hij voor ander verkeer niet hoeft in te houden. Het Comité heeft in de schetsontwerpen er juist voor gezorgd dat de snelheid van automobilisten nabij een complexe kruising moet worden verminderd wat de verkeersveiligheid ten goede komt.

Er zijn nu al klachten bij de nog maar recent tot stand gekomen kruising nabij de Bergweg. Sinds bekendheid is gegeven aan het burgerinitiatief wensen bewoners rondom het nog aan te leggen noordelijk deel van de Brederodelaan ook verkeersremmende aanpassingen van de laan.

De gemeentelijke herinrichtingsplannen hebben het Comité uiteindelijk geïnspireerd tot betere ontwerpen van inrichtingen die het langzaam verkeer beschermen. Punten die het Comité namelijk opvielen in de gemeentelijk tekeningen van de Herinrichting Brederodelaan zijn:

1. De middengeleider is inclusief de opsluitbanden slechts 2,20 m breed wat te weinig oversteekveiligheid voor fietsers biedt, terwijl HIER mogelijkheden zijn om de middengeleider 3.00 m breed te maken.

2. Het ontwerp behoudt een vloeiend wegverloop ter plaatse van twee complexe dwarsrelaties, terwijl er voldoende breedte beschikbaar is om de knik en de wegas te prononceren, zodat er een waarschuwendende werking van uitgaat (= snelheidsverlaging, enz.).
3. Street-print en/of een drempel in een 50 km/uur uitvoering heeft op een 50 km/uur weg GEEN zin. Er wordt immers 50 km/uur gereden. Het is nl. ook gewenst dat het verkeer uit Bloemendaal dorp wordt voorbereid dat vanaf de Zocherlaan een WOONGEBIED wordt betreden. Ook om die reden zal op en nabij de kruising een snelheidsreductie van 50 naar 30 km per uur moeten plaatsvinden.
4. Ten onrechte wordt gesteld dat kanalisatie-strepen en middengeleiders zonder meer veiligheid uitlokken. Deze maatregelen verleggen het attentie-niveau waardoor het veiligheidseffect zeer dubieus wordt. In combinatie met uitritconstructies, zoals in het gemeentelijk ontwerp van de herinrichting van de Brederodelaan, krijgt de automobilist het idee dat dwarsverkeer zal wachten, wat de doorstroming verhoogd, maar gelijktijdig mogelijke ongelukken door de hogere snelheid ernstiger maakt.
5. In het gemeentelijk ontwerp is de rijbaanbreedte 3.20 meter. Bij die breedte behouden personenauto's flink vaart. Pas bij een maximale rijbaanbreedte van 2.80 m zal de opletendheid van de automobilist flink worden verhoogd, etc.

Hoewel de verkeerskundige inrichtingsregels leidend zijn en de richtlijnen van o.m. het CROW zijn toegepast, kan en moet soms van de ideale situatie worden afgeweken. De CROW-richtlijnen zijn dan ook niet imperatief, maar sterk indicatief bedoeld. Het Comité kan daarom sommige overwegingen van de gemeente voor het doorstroommodel begrijpen, maar voor het Comité d.w.z. de buurtbewoners enz. is juist voor het bedoelde gebied een zo goed mogelijk verkeersveiligheidsniveau voor langzaam verkeer gewenst. Het Comité vond en vindt dat de beschreven situatie dat zelfs vereist.

Het Comité Burgerinitiatief rotonde Brederodelaan

Zie ook de volgende krantenartikelen:

Haarlemsdagblad maandag 7 december 2015 "Buurt houdt vast aan rotonde".

Haarlemsdagblad dinsdag 5 januari 2016 "Buurt presenteert 'ovatonde' op maat".