



Kenmerk: Lindengracht in Vreeland (gem. Stichtse Vecht)

Rol Veilig Verkeer Nederland

Veilig Verkeer Nederland is een vrijwilligersorganisatie, die van mening is dat iedereen veilig over straat moet kunnen. Verkeersonveiligheid, objectief en subjectief, zorgt ervoor dat dit niet voor alle weggebruikers is weggelegd. Veilig Verkeer Nederland wil de burger, die geconfronteerd wordt met verkeersonveiligheid, en daardoor in zijn bewegingsvrijheid wordt beperkt, ondersteunen. Daarin nemen wij een bemiddelende rol.

Met andere woorden: Veilig Verkeer Nederland geeft melders en vrijwilligers handvatten over hoe ze de verkeersonveilige situatie kunnen aanpakken en hoe ze verkeersveiligheid in het algemeen kunnen verbeteren.

Algemeen

- Veilig Verkeer Nederland beoordeelt situaties op verkeersveiligheidsaspecten. Alle andere factoren, zoals ruimtelijke ordening, financiën e.d., worden – voor zover deze geen directe invloed hebben op de verkeersveiligheid – niet meegewogen;
- Aan de adviezen die door Veilig Verkeer Nederland worden uitgebracht zijn geen kosten verbonden;
- Adviezen zijn onafhankelijk en onpartijdig. De enige toetsing is de algemene verkeersveiligheid;
- Uitgangspunt van de advisering is het convenant “Duurzaam Veilig”. Dit convenant is (in 1997) ondertekend door het rijk, de gemeenten, de provincies en de waterschappen en gezamenlijk in regelgeving en uitvoeringsvoorschriften uitgewerkt en vastgelegd.

Situatie

De Lindengracht is onderdeel van het oude gedeelte van Vreeland ten oosten van de Vecht en ligt binnen een 30 km/h-gebied. Het wegprofiel bestaat uit een ca. 6,00 meter brede asfaltstrook met aan één zijde een rabatstrook. Op de weg wordt geparkeerd.

Aan de noordzijde van het 30 km/h-gebied zijn enkele bedrijven gelegen, waarvan het drum/verfstoffenfabriek van Greif de belangrijkste is. Deze bedrijven ontsluiten via de Raadhuisstraat en de Lindengracht. Vanwege deze extra functie is deze route grotendeels uitgevoerd als een weg met voorrangskruisingen. De kruising Raadhuisstraat – Lindengracht is een stopkruising.

Vanwege de bovengenoemde bedrijfsontsluitingen rijden op werkdagen gemiddeld 18 zware vrachtauto's over deze route. De provinciale vergunning staat zelfs 95 vrachtauto's toe.

Direct ten zuiden van Vreeland ligt de Provinciale weg N201. Tijdens de spitsuren loopt deze regelmatig vol, waardoor er door Vreeland sluiproutes zijn ontstaan, ondermeer van Nederhorst Den Berg / Overmeer. Dit verkeer rijdt via de Bergseweg, Lindengracht en de brug in de Breedstraat (ondanks het verbod om voor autoverkeer op die tijdstippen om de brug in deze richting op te rijden) naar de aansluiting van de Singel op de Provinciale weg.

Over de intensiteit van deze sluiproute zijn geen gegevens bekend.

Probleemstelling

De vrachtauto's veroorzaken volgens de bewoners verkeersonveiligheid en grote hinder. Dit wordt het duidelijkst geïllustreerd door de onderstaande foto's.



Ook de sluiproute draagt bij aan de onveilige situatie, waar het autoverkeer vaak ook de rabatstroken nodig heeft (zie foto's) en er dus voor de schoolgaande kinderen geen veilige ruimte is. Ook het parkeren, waarvoor geen alternatief is, draagt belangrijk bij aan deze ongewenste situatie.

Standpunt wegbeheerder

De gemeente Stichtse Vecht kent de situatie en de klachten wat betreft de vrachtauto's, maar beschouwt het als een "in de loop van de tijd zo gegroeide" situatie. Er is veel overleg hierover gevoerd en er is in opdracht van het bedrijf Greif door adviesburo Goudappel Coffeng een studie verricht over de mogelijkheden om de situatie te verbeteren c.q. op te heffen. Dit heeft nog niet tot maatregelen geleid en er zijn ook geen plannen daartoe.

Wel is onlangs de voorrangsregeling van de Vossenlaan op de Raadhuisstraat opgeheven, waardoor eenzelfde situatie is ontstaan als op de aansluiting van het Lindenplein op de Raadhuisstraat. Verdere aanpassingen van de voorrangsregelingen worden niet overwogen.

Probleemanalyse

Hoewel in het kader van Duurzaam Veilig doorgaand verkeer in 30 km/h-gebieden is toegestaan is het uiteraard niet de bedoeling bedrijven via een woongebied te ontsluiten, die veel aan en afvoer hebben met zware vrachtauto's (zoals Greif en van der Wal). Binnen het verblijfsgebied veroorzaken de vrachtauto's – vooral subjectieve – verkeersonveiligheid en veel hinder en ongemak. De bovenstaande foto's spreken voor zichzelf.

Deze situatie is echter door de overheid gelegaliseerd door deze bedrijven de nodige vergunningen te verschaffen. Dat wil echter niet zeggen dat zondermeer moet worden geaccepteerd, dat deze situatie tot in lengte van jaren zal voortduren. Er zal steeds oog moeten zijn voor mogelijkheden ter verbetering. Nu liggen de mogelijkheden hiervoor niet voor het oprapen om de ontsluiting aan te passen, c.q. te verleggen. De aanwezigheid van de Vecht maakt een oplossing in westelijke richting onmogelijk en in noordelijke richting is er geen geschikte wegenstructuur voor vrachtwagens (de Bergseweg is te smal). Hierdoor blijft aansluiting op de N201 een vereiste. Ook hier zijn de mogelijkheden beperkt. Er is eigenlijk nog maar één mogelijkheid om buiten de oude kern van Vreeland om de bedrijven te verbinden met de Provinciale weg. Deze mogelijkheid loopt over het gebied Vreeland-oost, waar momenteel een bestemmingsplan in procedure is voor woningbouw. Wordt dit plan gerealiseerd, dan is de laatste mogelijkheid om het vrachtautoverkeer uit de oude kern van Vreeland te halen verkeken. Aanpassing van dat plan op een zodanige wijze, dat ook het vrachtverkeer via dit gebied zou kunnen ontsluiten, is dus een voorwaarde het probleem überhaupt op te kunnen lossen. Behalve het bestemmingsplan zelf zal ook de aansluiting op de N201 moeten wijzigen: de Kleizuwe is hiervoor ten ene male ongeschikt.

Veilig Verkeer Nederland heeft over het bestemmingsplan zelf geadviseerd zonder andere delen van Vreeland hierbij te betrekken. Daardoor is in dit advies de problematiek van de bedrijfsontsluitingen niet betrokken. Maar in het advies aangaande het bestemmingsplan is ook gesteld, dat de Kleizuwe in haar huidige vorm niet geschikt is voor de ontsluiting van de nieuwe woonbuurt. De aansluiting op de N201 moet dus sowieso worden aangepast.

Goedkeuren en uitvoeren van het bestemmingsplan Vreeland-oost betekent dus vrachtauto's in de kern zo lang de bedrijven Greif en Van der Wal bestaan.

Zo lang de vrachtauto's niet kunnen worden geweerd moet men alert zijn op de mogelijkheden om de overlast zo veel mogelijk kan worden beperkt. Om de mogelijkheden op een rijtje te zetten – met consequenties en kosten – heeft de firma Greif zoals hierboven al gesteld adviesbureau Goudappel Coffeng ingeschakeld. Het is een goed overzicht geworden van zowel de mogelijkheden voor een omleiding, verbetering van de route en de mogelijkheden met een signaalsysteem het risico, dat vrachtauto's elkaar op de route door het dorp tegenkomen, te minimaliseren of op te heffen.

In tegenstelling tot de conclusies in het rapport ben ik van mening, dat een oplossing niet ten koste mag gaan van de verblijfskwaliteit van het woongebied. Alleen als er op korte afstand een voldoende ruim parkeerterrein kan worden gerealiseerd kan een parkeerverbod worden ingesteld op de Lindengracht. Het is dan zelfs wenselijk, want dat zou meer ruimte geven aan het fietsverkeer, dat dan ook veiliger kan worden afgewikkeld. In principe moeten eigenlijk alle maatregelen gericht zijn op het opheffen van de situatie en niet op het faciliteren van het vrachtverkeer, waardoor de route nog vaster komt te liggen.

Een verblijfsgebied heeft als algemeen kenmerk, dat alle verkeer van rechts voorrang heeft en er geen voorrangregelingen bestaan. Omdat bovendien de herkenbaarheid van een situatie een belangrijke pijler is van "duurzaam veilig" moeten er goede redenen zijn van deze kenmerken af te wijken. Naar mijn mening is het feit, dat het gebied onderdeel is van de route van vrachtverkeer (18 per dag, hoe hinderlijk ook) geen reden om van het algemene principe af te wijken. Wel geeft een consequente toepassing van het beginsel "rechts voorrang" de vrachtautochauffeurs en andere automobilisten reden om langzamer te rijden, omdat zij steeds van rechts verkeer kunnen verwachten en dit verkeer dus moeten laten voorgaan.

Het ongewenste sluipverkeer vanaf Nederhorst Den Berg kan niet fysiek worden verhinderd, maar een periodieke controle is wel gewenst. Volgens de gemeente wordt er wel gecontroleerd. Volgens

de bewoners te weinig om de sluiproute te ontmoedigen. Een omkering van de voorrang op de brug zou wellicht – afhankelijk van de intensiteit – het verkeerde gebruik kunnen verminderen.

Advies

Het standpunt, dat de ontsluiting van de bedrijven ten noorden van de oude kern van Vreeland via deze kern een ongewenste situatie is, zal weinig weerstand ontmoeten. Er is wel een verschillende zienswijze over de mate van hinder en onveiligheid die dit oproept. De bewoners zien hun woongenot hierdoor verminderen en zien, dat het specifieke karakter van de oude kern teniet wordt gedaan, terwijl de wegbeheerder, geconfronteerd met het vinden van een oplossing als zij met het oordeel van de bewoners meegaan, liever spreken van een gegroeide situatie, waar de bewoners altijd al mee zijn geconfronteerd. Dit laatste is natuurlijk zo, maar gaat wel voorbij aan het feit, dat het aantal kinderen in de woonbuurt is toegenomen, landelijk steeds meer nadruk wordt gelegd op het verblijfskarakter van de woongebieden en het feit, dat gegroeide situaties op een gegeven ogenblik ook onverteerbare en problematische toestanden opleveren, die ook objectief gezien niet geaccepteerd kunnen worden. Dit is zo een situatie.

Daarom dient het gemeentelijke beleid erop gericht te zijn een alternatieve route te creëren of althans de mogelijkheid deze op enig tijdstip te realiseren, open te laten. Dat betekent in concreto het bestemmingsplan Vreeland-oost op dit punt aan te passen. Zo niet, dan moet aangegeven worden op welke wijze de ontsluiting van de bedrijven kan worden geregeld buiten de oude kern van Vreeland om. De bewoners krijgen hiermee tenminste uitzicht op het einde van de ongewenste situatie.

Een andere ontsluiting is een lange termijn oplossing, die geen oplossing biedt voor de huidige problemen. Daarom moet op korte termijn een maatregel worden gerealiseerd, die het risico dat vrachtauto's elkaar binnen de kern moeten passeren wegneemt.

Totstandkoming advies

Dit advies is namens Veilig Verkeer Nederland opgesteld door:

Ing. H.J. Mulder, Verkeerskundig Consulent, Veilig Verkeer Nederland.

cc. Gemeente Stichtse Vecht: t.a.v. College van B&W
 t.a.v. Dhr. Arens
 t.a.v. Dhr. de Smet

cc. overig: t.a.v. Greif Nederland BV - Dhr. E. Kielestein

Vragen of opmerkingen

Voor vragen of opmerkingen over de analyse en zienswijze kunt u contact opnemen met uw dichtstbijzijnde regiokantoor van Veilig Verkeer Nederland. Kijk hiervoor op de website van Veilig Verkeer Nederland via: <http://vvn.nl/node/870>.

Tot slot

Voor gratis adviezen als deze is Veilig Verkeer Nederland behalve van vrijwilligers ook voor een groot deel afhankelijk van financiële bijdragen van derden. Help daarom mee deze dienst in stand te houden. Met uw steun kunnen ongelukken worden voorkomen. Word vrijwilliger of lid van Veilig Verkeer Nederland of doneer via www.vvn.nl.