

onderwerp	Verkeersontwerp Geversstraat – samenvatting zienswijzen juni 2020
zaaknummer	Z/17/102550/
portefeuillehouder	M. Huizing
team	Ruimte
opgesteld door	Ruud Spijkers en Miranda Spaans
datum	26 augustus 2020

Inleiding

Vanwege wijzigingen in het ontwerp, dat in januari 2020 is gepresenteerd tijdens een inloopavond, zijn belanghebbenden in mei 2020 geïnformeerd over de laatste plannen. Hiervoor zijn 436 brieven huis-aan-huis verspreid in de Geversstraat en omliggende buurt. Dit leverde 15 reacties op, namens ongeveer 66 adressen. Gezien het aantal en de inhoud van de reacties, was de conclusie dat er onvoldoende draagvlak was voor het plan. Daarom zijn in juni enkele gesprekken gevoerd met (een afvaardiging van) belanghebbenden: bewoners van de Geversstraat, de Prins Hendriklaan en Wilhelminapark en de winkeliersvereniging. Dit heeft geleid tot de volgende aanpassingen:

- 1) Het verkeerslicht bij de voetgangersoversteekplaats wordt vervangen door een nieuwe installatie, in plaats van deze te verwijderen
- 2) Ter hoogte van de nieuwe vluchtheuvel komt een stoeprand tussen fietsstrook en rijbaan, die aan de zijde van de fietsstrook wordt afgeschuind voor de veiligheid

Hierna volgt een overzicht van alle zienswijzen, redactioneel bewerkt, samengevat en geanonimiseerd.

Zienswijzen	Afweging en reactie op de zienswijze
Verhoogde fietspaden aan beide zijden van de Geversstraat	<p>Het budget voor het onderhoud en verkeersaanpassingen laat nu geen mogelijkheid om de wegcontour aan te passen. We hebben gekozen voor een goed alternatief: bredere fietsstroken dan nu het geval is en bovendien worden die roodgekleurd terwijl ze nu zwart zijn. Hiermee voldoen we aan de richtlijnen. Aanvullend komt er een dubbele markering, en wat extra ruimte, tussen fietsstrook en rijstrook voor het gemotoriseerd verkeer.</p> <p>Overigens waren er bezwaren tegen een fietspad ter hoogte van het kinderdagverblijf, wat eerder een reden is geweest om dit uit het plan te halen.</p> <p>Bij volgend onderhoud, over 10 tot 15 jaar, kan deze wens opnieuw in overweging worden genomen.</p>
Verwijdering van de 2de invoeg rijstrook vanaf de rotonde naar de Geversstraat	<p>Dit kan helaas niet los worden gezien van een reconstructie van de rotonde. Dit vereist grondig onderzoek en valt buiten de scope van dit project. Wel zal dit idee te zijner tijd worden meegenomen als wens.</p> <p>Voor dit moment is het wel nodig om ook op dit deel van de Geversstraat de bovenlaag van het asfalt te vernieuwen, vanwege de staat waarin het asfalt verkeerd.</p>
Aanbrengen van bord met tekst "let op uitrit" voor de bocht aan de oostkant van de Geversstraat	Op de Geverstraat zijn veel uitritten. Bij alle uitritten verkeersborden plaatsen is geen optie en dat zou juist ten koste gaan van de verkeersveiligheid.
De onveiligheid bij de uitrit van Gevershof zal toenemen	<p>De verkeersmaatregelen zoals deze nu in het ontwerp zijn opgenomen, bevorderen lagere rijsnelheden en verbeteren daardoor de verkeersveiligheid.</p> <p>De locatie van de in- en uitrit van de Gevershof wijzigt niet. De verwachting is dus dat het veiliger wordt.</p>
Gemeente onderschat de snelheid van het verkeer komend vanaf de rotonde	<p>We begrijpen de ongerustheid omdat we signalen hebben gekregen dat de huidige wegindeling ruimte laat voor automobilisten om te hard te rijden, met name op het stuk weg bij de in- en uitvoegstroken. Door de verkeersaanpassingen in het ontwerp wordt dit ontmoedigd. De aanpassingen in het ontwerp zijn geselecteerd op basis van landelijke richtlijnen die op hun beurt weer gebaseerd zijn op gebruikservaringen.</p> <p>Door bij het wegonderhoudsproject ook verkeersaanpassingen mee te nemen, nemen we de situatie juist serieus.</p>
Verwijderen van zebrapad en verkeerslicht belemmert voetgangers en is onveilig.	<p>In de situatie van de oversteek bij de Prins Hendriklaan hebben we te maken met een niet continue stroom aan 'overstekers'. De richtlijnen en het advies van de politie gaat in deze situaties ervan uit dat het veiliger is om geen zebra aan te brengen. Deze geven schijnveiligheid waardoor de kans op ongelukken groter is dan wanneer we deze niet aanbrengen.</p> <p>We herkennen dat het zebrapad en de verkeerslichten het makkelijker maken om over te steken. In onze afweging hebben we verkeersveiligheid zwaarder laten wegen dan het verlies aan gemak.</p> <p>Om de oversteek veilig en toch gemakkelijk te houden is er er voor gekozen om deze oversteek in twee etappen</p>

		<p>mogelijk te maken. Door versmalling van de weg wordt de oversteek ook nog eens korter gemaakt. De passerende automobilisten worden door de versmalling ook nog gedwongen de oversteek langzamer te passeren.</p>
	<p>Hoge snelheden door de aard van het doorgaande verkeer en vorm van de weg over de hele route. Er moeten flitsers komen.</p>	<p>We begrijpen de ongerustheid omdat we signalen hebben gekregen dat de huidige wegindeling ruimte laat voor automobilisten om te hard te rijden, met name op het stuk weg bij de in- en uitvoegstroken. Door de verkeersaanpassingen in het ontwerp wordt dit ontmoedigd. De aanpassingen in het ontwerp zijn geselecteerd op basis van landelijke richtlijnen die op hun beurt weer gebaseerd zijn op gebruikservaringen</p> <p>Vanuit de gemeente kunnen we lichtborden plaatsen om automobilisten te attenderen op hun snelheid. Deze hebben tijdelijke werking en worden mede daarom roulerend ingezet in Oegstgeest.</p> <p>Het plaatsen van flitskasten is een verantwoordelijkheid en besluit voor de politie en OM en niet aan de gemeente.</p>
	<p>Tegen het verwijderen van het zebrapad Er moet goede verlichting en bebording komen bij de oversteekplaatsen Afscheiding tussen rijbaan en fietsstrook is gevaarlijk</p>	<p>In het plan is opgenomen dat op de drie oversteekplaatsen, bij de Prins Hendricklaan, de Kempenaerstraat en Terweeweg extra verlichting komt op de midden geleiders die daar zijn of komen.</p>
	<p>Slechte oversteekvoorzieningen vergeleken met het Leidse deel van de route</p>	<p>Voor de uitvoering van de extra verlichting, nemen we de verlichting van de Rijnsburgerweg in Leiden als voorbeeld. Dit is hiermee al onderdeel van de plannen.</p>

	<p>Veel omwonenden hebben bij de bijeenkomst in 2017 de voorkeur uitgesproken voor behoud van het verkeerslicht, verbreden van de trottoirs en aanleg van vrijliggende fietspaden. Bezwaar tegen het verwijderen van het zebrapad bij de Prins Hendriklaan. Er wordt vaak veel te hard gereden, vooral vanaf de rotonde, en het weghalen van verkeerslicht en zebrapad zal dat verergeren.</p>	<p>We herkennen dat tijdens de bijeenkomst in 2017 bewoners diverse zorgen en punten zijn aangereikt. We merken nu dat we onvoldoende hebben teruggekoppeld wat we daarmee hebben gedaan. We hebben de reacties van 2017 namelijk wel degelijk meegenomen in de afweging voor het huidige ontwerp.</p> <p>In de afweging van maatregelen om de snelheid te verlagen en de oversteek veiliger te maken, zegt de richtlijn en advies van de politie dat een zebrapad in deze situatie zorgt voor schijnveiligheid.</p> <p>Hetzelfde geldt voor de zebrapaden bij de De Kempenaerstraat, waar geregeld niet wordt gestopt. De politie geeft aan dat er veel ernstige ongevallen plaatsvinden op zebrapaden en adviseert dan ook, omwille van de verkeersveiligheid, het zebrapad bij de Prins Hendriklaan te verwijderen.</p> <p>De vluchtheuvel/wegversmalling, smallere rijstroken en bredere rode fietsstroken zullen leiden tot lagere rijnsnelheden en verbetering van de veiligheid. Dit betekent natuurlijk wel dat u als oversteker zelf moet inschatten wanneer u kunt oversteken</p>

	Het in 2017 gepresenteerde plan moet worden uitgevoerd.	<p>Veel van de maatregelen van het ontwerp van 2017 zijn in dit ontwerp overgenomen, denk aan de versmalling van de rijbaan, opnemen van een midden geleider voor de oversteek en bredere fietsstroken met rood asfalt. Ook is de kruising met de Kempenaerstraat opnieuw bekeken en zijn aanpassingen opgenomen in het verkeersontwerp.</p> <p>Met het huidige ontwerp volgen we de richtlijnen om de situatie veiliger te maken waarbij we ook rekening houden met de kosten voor deze maatregelen.</p>
	De rijbaan blijft even breed en nodig daardoor nog steeds uit tot hard rijden.	<p>Dat is een misverstand, want in het ontwerp maken we de fietsstroken breder en worden de rijstroken smaller. De rijbanen worden teruggebracht naar een breedte van nog maar 3,05 m. Dit is krap voor een weg die zowel lokaal als doorgaand verkeer moet kunnen afhandelen. Daarnaast is er bij de oversteek bij de Prins Hendricklaan ook nog een fysieke wegversmalling door realisatie van de midden geleider.</p>
	Tussen de fietsstrook en het trottoir ligt een stuk loos asfalt aan de westkant van de Geversstraat, wat rommelig overkomt.	<p>Uit kostenoverweging kiezen we ervoor om de huidige contour van de weg te handhaven. In de volgende fase zullen de details van deze indeling worden uitgewerkt in een civiel technisch ontwerp en komt het oplossen van dit punt aan de orde.</p> <p>Anderzijds wordt de bovenlaag van het asfalt en de bestrating van de trottoirs vernieuwd. Ook wordt de markering opnieuw aangebracht zodat het wegbeeld juist weer netter wordt.</p>
	Geluidsreducerend asfalt heeft onvoldoende effect om de geluidsoverlast weg te nemen.	<p>Bij het onderhoud aan de Geversstraat wordt het aanbrengen van geluidsreducerend asfalt meegenomen.</p> <p>Daarnaast is er ook een project voor de geluidsanering van de Geverstraat gestart bij de omgevingsdienst. Bij de aanpak van dat project wordt rekening gehouden met het beoogde effect van het geluidsreducerend asfalt. Als dan toch nog de grenswaarde voor geluid wordt overschreden, dan kunnen woningen mogelijk in aanmerking komen voor gevelisolatie.</p>
	Het trottoir aan de oostzijde moet worden verbreed, zodat de rijbaan daadwerkelijk smaller wordt.	<p>De ruimte voor bredere trottoirs ontbreekt helaas of zou ten koste gaan van het trottoir aan de andere zijde van de weg of breedte van de vluchtheuvel. Dat zou dan ook ten koste gaan van opstelruimte voor fietsers aldaar. De veiligheid van de overstekende fietsers weegt voor ons zwaarder dan het voordeel dat een marginale verbreding van het trottoir met zich zou meebrengen.</p>

<p>Als het verkeerslicht verdwijnt, moet er in elk geval een veilige oversteek komen met zebrapad, waarschuwingslichten, goede verkeersborden.</p>	<p>Een zebrapad is, hoewel mensen dit anders ervaren, niet bedoeld om de verkeersveiligheid te verbeteren, maar om het oversteken van een weg voor voetgangers te vergemakkelijken. Een nadeel is de verkeersonveiligheid ervan, wanneer deze toch wordt toegepast op een plaats waar geen sprake is van een min of meer continue stroom voetgangers. Juist het feit dat sommige mensen zich veilig wanen op een zebrapad, leidt soms tot ongevallen. Het plan voorziet overigens in goede verlichting en juiste bebording bij de oversteekplaatsen.</p>
<p>Omdat kanalisatiestrepen geen wettelijke status hebben, bieden deze geen verkeersveiligheid voor voetgangers.</p>	<p>Bij zebrapaden hebben voetgangers een voorrangstatus. Uit ervaringen en advies van de politie blijkt echter dat zebrapaden kunnen zorgen voor schijnveiligheid. Zie ook voorgaande toelichting op het toepassen van een zebrapad in deze situatie. We moeten een bewuste keuze maken tussen een verkeersveilige oversteek zonder zebrapad, of het makkelijker maken om over te steken met een zebrapad.</p>
<p>Komend vanaf de rotonde valt de zebra slecht op. Het verkeerslicht verbetert dit, dus behouden!</p>	<p>Dit bevestigt dat een zebrapad niet automatisch leidt tot een veilige situatie en dat er in dit geval andere maatregelen nodig zijn om deze veiliger te maken. De smallere rijstroken, de vluchtheuvel en de visuele wegversmalling door bredere rode fietsstroken zullen bijdragen aan lagere rijsnelheden en veiligheid</p>
<p>Verkeer rijdt vaak met hoge snelheid op het zebrapad af.</p>	<p>Deze signalen hebben ons ook bereikt en zijn meegenomen in het verkeersontwerp dat nu wordt voorgesteld. Zie vorige toelichtingen</p>
<p>De ondertekenaars zijn unaniem voor behoud van het verkeerslicht.</p>	<p>Begrijpelijk, want het verdwijnen van de verkeerslichten maakt het minder makkelijk om over te steken. Daar staat tegenover dat we ook te horen krijgen dat het rode licht wordt genegeerd en er bijna-ongevallen zijn.</p> <p>Omwille van de verkeersveiligheid is besloten om het verkeerslicht te gaan verwijderen. Zie vorige toelichtingen</p>
<p>De situatie voor voetgangers is nu al vaak onveilig en dat wordt slechter. Ook het aantal (snelle) fietsers op de Geversstraat neemt toe.</p>	<p>De situatie voor voetgangers is bij eerder genoemde zienswijze toegelicht. Met de huidige verkeersmaatregelen verwachten we de snelheid van de automobilisten te verlagen en de situatie veiliger te maken.</p> <p>We kunnen het gebruik van snelle fietsen niet verbieden en moeten rekening houden met het gebruik ervan. Eerdere klachten geven aan dat fietsers vaak niet stoppen voor dit verkeerslicht en het zebrapad. Dat is mede de reden dat zowel zebrapad als verkeerslicht leiden tot schijnveiligheid oftewel verkeersonveiligheid.</p> <p>Mede daarom is het voorstel om beide te verwijderen. Als alternatief wordt de oversteek makkelijker en veiliger door de vluchtheuvel</p>

<p>De gemeente lijkt het snelverkeer te willen faciliteren in plaats van de veiligheid van voetgangers te verbeteren.</p>	<p>In tegendeel, we hebben op dit traject rekening te houden met alle verkeer. Alle verkeerskundige aanpassingen in dit ontwerp zijn gericht op de verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers. Dat het gemotoriseerd verkeer ervan profiteert als het zebraad en verkeerslicht verdwijnen, is een neveneffect en geen doel.</p>
<p>Gebrekkige informatie en de burger is niet betrokken in de planvorming.</p>	<p>Voor dit traject zijn sinds september 2017 vier informatie bijeenkomsten georganiseerd waar bewoners hun mening konden geven, zijn de plannen tot stand gekomen of bijgesteld op basis van inbreng en zijn er diverse momenten geweest waarbij bewoners en bedrijven direct zijn benaderd om hun mening te geven. Tot slot zijn zo'n 440 huishoudens met een brief geïnformeerd over aanpassingen ten opzichte van het plan dat in januari 2020 is gepresenteerd.</p> <p>Dit is meer dan gebruikelijk voor vergelijkbare projecten. We erkennen echter wel dat deze sessies over een lange periode verspreid zijn geweest en dat de communicatie over de uitkomsten van deze sessies beperkt is geweest. Hiervoor biedt het projectteam en de wethouder zijn excuses aan. Dat neemt niet weg dat we de inbreng van bewoners en bedrijven zorgvuldig hebben meegenomen in de afweging en keuzes van het huidige ontwerp. Naast die inbreng hebben we ook rekening te houden met de belangrijke functie van de weg, de richtlijnen en landelijke ervaringen en inzichten.</p> <p>Voor toekomstige plannen gaan we ons beraden op snellere en effectievere participatie</p>
<p>Deze bewoners sluiten zich aan bij de brief van de heer K</p>	
<p>Vreemd dat nu op het laatste moment de (financiële) kaders worden verduidelijkt en de kaasschaaf langs het project wordt gehaald. Dat is de omgekeerde wereld.</p> <p>De laatste aanpassing leidt ertoe dat de ABRI naast onze winkel blijft, terwijl eerder is aangegeven dat dit vanuit het oogpunt van veiligheid in geval van een overval en brandveiligheid vanwege de buitendeur</p>	<p>Het financiële kader ofwel beschikbare budget voor verkeerskundige aanpassingen was van begin af aan bekend, maar is onvoldoende meegenomen. Dit is een les voor volgende projecten.</p> <p>We kunnen ons voorstellen dat dit nu overkomt als een kaasschaaf langs het project, maar dit is niet de wijze geweest waarop de keuzes voor het huidige ontwerp tot stand zijn gekomen. Op basis van het vorige ontwerp hebben we een kostenraming laten maken. Op basis van deze raming hebben we de kosten voor diverse aanpassingen kunnen inschatten. Vervolgens hebben we per maatregel gekeken naar het effect op de verkeersveiligheid. Vanuit kosten verantwoording vielen hierdoor een aantal aanpassingen af waarbij de maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren, zijn gehandhaafd.</p> <p>Deze informatie is door personele wisselingen buiten beeld geraakt. We willen daarom in overleg met u, de politie, brandweer en vervoerder Arriva om tot een oplossing te komen. Dit kan los van het wegonderhoud en de verkeerskundige aanpassingen.</p>

die er vlak achter ligt, onwenselijk is.	
Het verkeerslicht is nodig om daar veilig te kunnen oversteken. Door de bocht is de zichtbaarheid onvoldoende en samen met hoge rijksnelheden leidt dat tot verkeersonveiligheid.	Zie de toelichting bij eerdere zienswijze voor de motivatie en afweging om het verkeerslicht niet terug te brengen. De smallere rijstroken, vluchtheuvel en visueel scheiden van de fiets en rijbaan dragen bij aan lagere rijksnelheden. De vluchtheuvel, nieuwe markering en betere verlichting bij de oversteekplaats verbetert de zichtbaarheid aanzienlijk. Met deze aanpassingen verwachten we dat de verkeersveiligheid bij de oversteek verbetert.
Tegen het verwijderen van het verkeerslicht. Er wordt vaak heel hard gereden en het verkeerslicht is noodzakelijk om veilig te kunnen oversteken.	Maatregelen zoals smallere rijstroken, aanbrengen van een vluchtheuvel en visueel scheiden van de fiets en rijbaan zijn maatregelen die de rijksnelheid van het verkeer beduidend zullen verlagen. Hiermee bieden we alternatieve maatregelen om een verkeersveilige situatie te realiseren en schijnveiligheid van een verkeerslicht en zebrapad op deze locatie te voorkomen Zie ook vorige toelichtingen
Er staat niets vermeld over het tegemoet komen middels gevel- en dakisolatie als de wettelijke regels overschreden worden. Ik zie ook niet vermeld hoe de gemeente de toenemende geluidsoverlast, door het bouwen van nieuwbouwwijken en daarmee gepaard gaande structurele toename in wegverkeer, voornemens is op te lossen.	Klopt, want geluidssanering van de Geversstraat, anders dan het toepassen van geluidsreducerend asfalt, valt buiten het kader van dit project. Bij de omgevingsdienst is afzonderlijk het geluidssaneringsproject voor de Geversstraat gestart. Om de wettelijke verplichtingen in te vullen zal breder gekeken worden dan het toepassen van geluidsreducerend asfalt. De geluidssanering is dus niet afgerond met de maatregelen aan de straat. We gaan ook kijken naar andere maatregelen om de betreffende woningen aan de grenswaarde te laten voldoen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt vooraf, tijdens de planvorming, onderzocht welke geluidseffecten dit heeft op het wegennet. Als op grond van de Wet Geluidhinder maatregelen nodig zijn, dan worden die genomen. Beperken van het cumulatieve effect is lastig, zo niet onmogelijk. Feitelijk moet u dan bezwaar maken tegen het beleid en voorgenomen ontwikkelingen van gemeente Oegstgeest en andere overheden, tot op Europees niveau. Overigens blijkt uit de beschikbare telgegevens niet dat er een toename van verkeer is op de Geversstraat: tussen 2013 en 2018, de laatste telling, bleef de intensiteit 14.000 motorvoertuigen per etmaal.
Snelheid verlagen naar 30 km/u	De functie van de Geverstraat, de verkeersintensiteit en het grote aantal fietsers leiden ertoe dat dit geen optie is.

<p>Optisch versmallen van de rijbaan met verhoogde fietspaden.</p> <p>Het toepassen van een maatregel waardoor de fietsende scholieren niet meer kris kras de weg oversteken en gevaarlijke situaties veroorzaakt</p> <p>Het plaatsen van vaste snelheidsdisplays en vaste flitspalen</p> <p>Beboeten van motorrijders en automobilisten die bewust hun decibellen opvoeren.</p>	<p>Verhoogde fietspaden zijn in een wezen fysieke versmalling van de rijbaan en duiding van de ruimte voor fietsers. We kiezen in het ontwerp voor een visuele versmalling met bredere rode fietsstroken gecombineerd met smallere rijbanen en een dubbele markering daar tussen. Het effect is vergelijkbaar met de fysieke versmalling.</p> <p>Een barrière tussen fietsstrook en rijbaan leidt ook tot verkeersonveilige situaties. Voor een ideale oplossing ontbreekt het helaas aan voldoende ruimte in het wegprofiel.</p> <p>Te hard rijden is een veelgehoorde klacht. Hiervoor hebben we de beschikking over displays om weggebruikers te attenderen op hun snelheid. Omdat effecten hiervan vervagen na verloop van tijd en er meer plaatsen binnen Oegstgeest zijn waar wordt geklaagd over hard rijden, worden de displays gerouleerd door de gemeente. Politie en OM gaan primair over het plaatsen van flitskasten, niet de gemeente.</p> <p>Ook dit is aan politie en OM. We zullen dit onder de aandacht brengen bij de politie</p>
Zie voorgaande	
zie voorgaande	
<p>N.a.v. een eerder verzoek tot “meedenken” heb ik de suggestie gedaan om verlichting in het wegdek aan te brengen bij de zebrapaden op het kruispunt Geversstraat / de Kempenaerstraat. Dit omdat ik zelf dagelijks vaststel dat er gevaarlijke situaties ontstaan door te snel rijdende auto’s, brommers en (elektrische) fietsers en overstekende voetgangers. Vooral in de avond.</p>	<p>Dit idee is ook al aangegeven door de Fietzersbond. Het opnemen van knipperende waarschuwingslichten in het wegdek is geen gebruikelijke maatregel. De nadelen zijn soms groter dan de voordelen. Automobilisten kunnen verblind raken. Als de waarschuwingslichten stuk zijn, dan leidt het juist tot zeer onveilige situaties</p> <p>In het plan is opgenomen om op betreffende kruispunten extra verlichting aan te brengen die de oversteek van boven af goed verlichten.</p>
<p>Niet eens met de conclusie dat het zebrapad maar moet verdwijnen omdat er relatief veel ongevallen op zebrapaden plaatsvinden. Als auto's al niet genegen zijn om te stoppen voor overstekende personen bij een zebrapad, dan zullen ze bij indicatiestroken helemaal niet meer</p>	<p>We zijn het met de bewoners eens dat de kanalisatie strepen er niet voor gaan zorgen dat de automobilisten stoppen voor de ‘overstekers’. De voetganger zal dan goed moeten uitkijken bij het oversteken, wat de verkeersveiligheid ten goede komt. Door maatregelen zoals het versmallen van de rijbaan voor auto’s en door het verkorten en opdelen van de oversteek met een vluchtheuvel, nemen we maatregelen die de snelheid verlagen en de veiligheid van het</p>

<p>vaart minderen.</p> <p>Liever spreiden van zebrapaden door deze te handhaven en er bij de Kempenaerstraat 1 te verwijderen.</p>	<p>oversteken verbeteren. Nogmaals, het is een keuze tussen verkeersveiligheid of het gemak voor de voetganger om over te steken.</p> <p>Het verwijderen van het tweede zebrapad bij de Kempenaerstraat is al onderdeel van het plan. Daar is de motivatie dat er schijnveiligheid ontstaat doordat de automobilist op een kort stukje moet waarnemen wat er op twee zebra's gebeurt en zijn actie daarop inzetten. Dit kan voor ongelukken zorgen doordat de automobilist zijn waarneming en actie verkeert inschat.</p> <p>Met de genoemde aanpassingen verwachten we verbetering van de veiligheid en verlaging van de snelheid van de automobilisten.</p>
<p>Meer snelheidsbeperkende maatregelen treffen rondom het zebrapad</p> <p>Als bewoner van het Wilhelminapark met jongen kinderen is de oversteek van de Geversstraat naar de Prins Hendriklaan altijd een belangrijk punt. Zoals u ook al schrijft is het onveilig en wordt er vaak door rood gereden. Tijdens de presentatie in het Gemeentehuis, begrepen wij dat er vernauwing zou komen met een vluchtheuvel en zebrapad (en stoplicht komt te vervallen). Nu spreekt u in uw brief over 'kanalisatiestrepen'. Dat betekent volgens mij dat voetgangers sowieso geen voorrang meer hebben op het verkeer. Het is mij nu niet duidelijk waarom deze oplossing de veiligheid vergroot en/of verbeterd van dit gevaarlijk punt.</p>	<p>De schijnveiligheid van het verkeerslicht en de onveiligheid doordat er soms niet wordt gestopt, geldt helaas ook voor zebrapaden wanneer er geen sprake is van een continue, regelmatige stroom van 'overstekers'. Op advies van de politie is besloten om beide niet op te nemen in het ontwerp. Zebrapaden moeten (eigenlijk) slechts worden toegepast op plaatsen waar sprake is van een redelijk constante stroom voetgangers. Om de veiligheid voor de overstekers te verbeteren, worden maatregelen ingezet om de snelheid te verlagen en door een vluchtheuvel die de oversteek verkort en opdeelt in twee etappen.</p> <p>Achterwege laten van het zebrapad en verkeerslichten dwingt voetgangers om goed uit te kijken voordat ze oversteken, wat hun veiligheid ten goede komt.</p> <p>Dat de verkeerslichten gaan verdwijnen, was altijd al onderdeel van de plannen, maar hebben we in de laatste brief niet benoemd. In die brief zijn namelijk slechts de (kleine) aanpassingen ten opzichte van het in januari 2020 gepresenteerde plan toegelicht.</p> <p>In deze afweging kiezen we ervoor om de verkeersveiligheid te laten prevaleren boven het eventuele verlies aan gemak.</p>

Aangedragen tijdens het gesprek met bewoners op vrijdag 5 juni 2020:

- 1) Verplaatsen van de oversteekplaats in de richting van de rotonde, zodat deze beter zichtbaar is.
Dat is lastig, zo niet onmogelijk, vanwege alle uitritten. Bovendien leidt het verplaatsen ertoe dat de zichtbaarheid vanuit de andere rijrichting afneemt, dus dit lost het probleem niet op. Tot slot moet de oversteek zo dicht mogelijk bij het kruispunt liggen, vanwege logica, maar zeker ook omdat deze tevens opstelruimte biedt voor fietsers in het midden van de rijbaan. Dat 'neveneffect' verdwijnt als de vluchtheuvel wordt verplaatst
- 2) Idem, zodat er opstelruimte ontstaat voor auto's die afslaan naar de Prins Hendriklaan.
Dat zou goed zijn voor de doorstroming, maar doet afbreuk aan de veiligheid van overstekende voetgangers en fietsers als gevolg van (extra) visuele afscherming oftewel uitzichtbelemmering
- 3) In plaats daarvan kan er, om te voorkomen dat auto's dan afslaand verkeer rechts gaan passeren via de fietsstrook, een betonnen band tussen rijstrook en fietsstrook worden toegepast, die aan de zijde van de fietsstrook wordt afgeschuind om te voorkomen dat fietsers vallen als ze daar tegenaan rijden. Dit draagt bij aan het snelheidsremmende effect ter plaatse van de vluchtheuvel en biedt fietsers daar dan rugdekking, maar geeft ook een klein risico dat er toch een keer een fietser ten val door komt
- 4) Streetprint (asfalt dat eruit ziet als straatstenen) toepassen op de fietsstroken, zodat automobilisten minder geneigd zijn om die als rijbaan te gebruiken.
Dit kan bijdragen aan de uitstraling, maar is niet nodig om te stimuleren dat automobilisten geen gebruik maken van de fietsstrook. Voorgaande optie is dan effectiever. Bovendien maakt de dubbele onderbroken markering het onaantrekkelijk om daar overheen te rijden. Er is weinig bekend over de duurzaamheid van streetprint, dat is een behoorlijk risico. Bovendien brengt het meerkosten met zich mee en extra geluidsoverlast als er toch overheen wordt gereden door auto's