

Gemeenteraadsfracties van Groen Links, HOP en PvdA

Uw brief/kenmerk:	Ons kenmerk: 16UIT09089	Doorkiesnr.: 63 05 77	Typ./coll. DSC	Bijlagen:
Onderwerp: <b>Wijziging snelheidsregiem Noordzuidverbinding</b>			Nijverdal,	12 OKT. 2016

Geachte heren,

U hebt ons op 4 oktober 2016 een brief gestuurd, waarin u uw verbazing uitspreekt over ons besluit om de Noordzuidverbinding (NZV) vanaf ongeveer Ben & Jerry's tot aan de Ommerweg buiten de bebouwde kom te laten vallen en daarmee een snelheid van 80 km/u op dat wegdeel te gaan hanteren. In uw brief stelt u ons daar 8 vragen over, waarop wij u antwoord geven met deze brief. Wij zullen u per vraag een antwoord geven, plus aanvullend nog een paar andere zaken onder uw aandacht brengen.

1. Wat is de expliciete reden om de snelheid te wijzigen van 50 km/u naar 80 km/u?

De NZV was en is gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg. Voor een dergelijke weg geldt een maximum snelheidslimiet van 50 km/u binnen de bebouwde kom en 80 km/u buiten de bebouwde kom.

Er was voorzien dat de NZV binnen de bebouwde kom zou komen te liggen, gelegen vlak naast een nog te ontwikkelen woonwijk in Hellendoorn Noord, en daarmee een maximumsnelheid van 50 km/u zou krijgen

Door het besluit van de gemeenteraad in juli 2016 om de 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> fase van Hellendoorn Noord niet uit te voeren, ontstaat er echter een heel ander wegbeeld.

De NZV komt daarmee namelijk buiten de bebouwde kom te liggen, waarbij een snelheid van 80 km/u hoort.

Het college van B&W heeft hier primair te maken met landelijke wet- en regelgeving, en richtlijnen die wegbeheerders vanuit principes Duurzaam Veilig moeten toepassen. (zie ook de nota van B&W no. 16INT03371)

Artikel 21 van het Reglement Verkeersregels en verkeerstekens bepaalt dat de maximum snelheid voor motorvoertuigen op alle wegen buiten de bebouwde kom, behalve auto(snel)wegen, op 80 km/h ligt.

Het Uitvoeringsbesluit van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer stelt dat de wegbeheerder, als zij dat noodzakelijk acht, hiervan af mag wijken. Daarbij dient zij in ogenschouw te nemen dat de in te stellen maximum snelheid in

overeenstemming dient te zijn met het wegbeeld ter plaatse. Oftewel de beoogde snelheid dient redelijkerwijs voort te vloeien uit de aard en de inrichting van de betrokken weg en van zijn omgeving.

In de hiervoor genoemde B&W nota op pag. 2 bij oplossing hebben wij uitgelegd dat deze afweging voor de NZV in deze specifieke situatie leidt tot een keuze voor 80 km/u omdat dit passend is voor de functie en de inrichting van de weg (oa breedte) en het beeld van de gebruiker (buiten de bebouwde kom).

Een 60 km/u weg zou dan zeker niet passen omdat de NZV geen erfontsluitingsweg is (maar een gebiedsontsluitingsweg), en de inrichting zou versmald moeten worden.

2. Wat zijn de gevolgen voor de verkeersveiligheid inzake overstekende fietsers?

Bij een gelijkvloerse overstek, zonder aanvullende voorzieningen hangt de oversteekbaarheid voor een groot deel af van het goed kunnen inschatten van de hiaten in de verkeersstromen. Met andere woorden: hoeveel tijd zit er tussen twee voertuigen?

Benodigd hiaat

Het benodigde hiaat in de verkeersstroom om veilig te kunnen oversteken is afhankelijk van de oversteeklengte en de snelheid waarmee wordt overgestoken. Voor de oversteeksnelheid is de voetganger maatgevend. In onderstaande tabel is de benodigde hiaat voor de verschillende voetgangers met oversteeklengte van 1 rijstrook van de Noordzuidverbinding weergegeven.

	Oversteeksnelheid	Oversteeklengte	Benodigd hiaat
Gemiddelde voetganger	1 m/sec	3,5 meter	3,5 sec
Langzame voetganger	0,8 m/sec	3,5 meter	4,4 sec
Kinderen/ouderen	0,8 sec + 2,5 sec	3,5 meter	6,9 sec

Gemiddelde wachttijd

De gemiddelde wachttijd bij het oversteken is afhankelijk van het benodigde hiaat voor de oversteek en de intensiteit van de verkeersstroom (beschikbaar zijn van voldoende grote hiaten). Bij een gemiddelde wachttijd van meer dan 15 seconden komt de oversteekbaarheid in het geding. Bij alle typen voetgangers van de bovengenoemde tabel is de wachttijd met de benodigde hiaten en verkeersintensiteit van de Noordzuidverbinding minder dan 5 seconden.

Benodigd uitzicht

Om veilig te kunnen oversteken is het noodzakelijk dat degene die oversteekthet naderende verkeer tijdig waarneemt om zo te kunnen inschatten of het hiaat groot genoeg is. In de toekomstige situatie zal de naderingssnelheid op  $\pm$  80 km/u liggen. In onderstaande tabel is voor de verschillende voetgangerstypen de benodigde uitzichtlengte weergegeven.

	Benodigd hiaat	Benodigd uitzicht bij 80 km/h	Benodigd uitzicht bij 90 km/h
Gemiddelde voetganger	3,5 sec	78 meter	88 meter
Langzame voetganger	4,4 sec	98 meter	110 meter
Kinderen/ouderen	6,9 sec	154 meter	173 meter

### Analyse

Bij de verkeersintensiteiten van de Noordzuidverbinding (maximaal 550 motorvoertuigen per uur voor beide richtingen samen = 275 per rijrichting) kunnen fietsers en voetgangers in een standaard situatie zelfs in het spitsuur veilig oversteken. De wachttijd is minder dan 5 seconden voor zowel de gewone fietsers als voor langzame fietsers. Voor kinderen is de gemiddelde wachttijd ook minder dan 5 seconden. Wel dient in het ontwerp rekening gehouden te worden met het benodigd uitzicht. Dit mag niet worden belemmerd door bomen en andere verticale elementen. Daarom wordt het advies uit de ontwerpwijzer fietsvoorzieningen gevolgd. Hierin wordt geadviseerd 205 meter uitzicht te maken. Hierin is ten opzichte van het theoretisch model nog een veiligheidsmarge genomen. Die afstand is dus meer dan de benodigde afstanden op basis van de benodigde hiaten voor de verschillende voetgangers.

### Conclusie

Voor overstekende fietsers en voetgangers is voldoende mogelijkheid om op een veilige wijze over te steken.

(NB de verkeersintensiteit op de NZV is vergelijkbaar met die op de Ommerweg)

3. Welke extra veiligheidsvoorzieningen bent u voornemens aan te brengen om de verkeersveiligheid bij de fietsoversteekplaatsen te verhogen?

Als er aan de eisen voor het benodigd uitzicht wordt voldaan is het niet nodig extra maatregelen te treffen, anders dan zoals die nu al in het ontwerp zijn opgenomen, zoals middengeleiders bij de oversteekplaatsen.

Langs het hele tracé en bij alle kruisingen worden de zichtlengtes gecontroleerd op de maatvoering, zoals bij het antwoord van vraag 2 is weergegeven. Als deze onvoldoende zijn, worden er maatregelen getroffen om de zichtlengte te vergroten. Daarnaast zullen wij bij fietsoversteken extra rood-witte schrikhekken langs het fietspad zetten om de herkenbaarheid van de weg beter te maken.

4. In hoeverre is er overleg geweest met de werkgroep NZV en de bewoners van de Werminkserve over deze wijziging, gezien de wethouder continu heeft beloofd hen als gesprekspartner in het college proces mee te nemen?

Nadat de gemeenteraad in juli een besluit had genomen over het niet ontwikkelen van Hellendoorn Noord fase 2 en 3, is in de zomer de vraag aan de orde gesteld welke gevolgen dit zou hebben voor de NZV. Omdat op dat moment ook de aanbesteding nog liep is pas na de vakantie contact opgenomen met de aannemer en is gestart met het maken van een beleidsnota voor B&W.

Uit contacten met de aannemer bleek dat er van die zijde behoefte was aan snelle duidelijkheid ivm bestellen materialen.

In deze fase is er geen sprake geweest van overleg met de werkgroep NZV en Dorpsraad waarin alle aspecten en tegenargumenten breed uitgewisseld konden worden. Dat is niet in lijn met wat onze normale aanpak is, en daarmee hebben wij onze overlegpartners te kort gedaan. Wij hebben daarvoor aan hen onze excuses gemaakt.

Wel is bij de voorbereiding van de nota per mail de mening aan de werkgroep gevraagd. De reactie van hen is opgenomen in de B& W nota. Wij hebben die zeer nadrukkelijk in onze overwegingen meegenomen. Zo is de nota in eerste instantie ook nog een week aangehouden om nogmaals alle adviezen, opvattingen en geldende richtlijnen en wetgeving te beoordelen. Daarna hebben we pas een besluit genomen.

5. In hoeverre zijn er in het gebied nog toekomstige ontwikkelingen mogelijk voor woningbouw, nadat de weg 80 km/u is gemaakt?

Deze mogelijkheden zijn door de toegestane snelheid niet ongedaan gemaakt. Mocht de weg op een later tijdstip alsnog binnen de bebouwde kom komen te liggen, dan kan deze gemakkelijk omgebouwd worden naar 50 km/u.

6. Wat zijn de gevolgen voor de flora en de fauna in het Reggedal?

De verwachting is, dat het verschil in toegestane maximumsnelheid nauwelijks effect heeft. In het flora en fauna onderzoek dat bij het bestemmingsplan is uitgevoerd, is de maximumsnelheid op de weg geen parameter geweest die invloed had. De wijze waarop de weg wordt aangekleed met landschapselementen is van groter belang. In de landschappelijke inpassing is rekening gehouden met de verstoring van de weg voor flora en fauna. Dit wordt in voldoende mate gecompenseerd.

7. Waarom prefereert u het economisch voordeel buiten de verkeersveiligheid?

Het besluit is primair gegrond op overwegingen van verkeerskundige aard, verkeersveiligheid blijft gewaarborgd.

8. Waarom kiest u door uw keuze voor geen consistent beleid omtrent de maximumsnelheid over de gehele noordzuidverbinding?

Onze keuze is consistent beleid, omdat op wegen buiten de bebouwde kom, die de functie van gebiedsontsluitingsweg hebben een maximum snelheid van 80 km/u is toegestaan.

9. Overige zaken

Graag willen wij u ook aangeven wat nu het vervolgproces is.

Voor de NZV geldt buiten de bebouwde kom een snelheidsregiem van 80 km/u maar nabij de aansluiting van de Ommerweg zal dit beperkt worden tot 60 km/u vanwege de veiligheid (bocht is te krap voor een snelheid van 80 km/u).

Voor de grensbepaling van de bebouwde kom geldt het volgende;

De grens van de bebouwde kom, aangegeven door bord H1 (begin bebouwde kom) en H2 (einde bebouwde kom), wordt gekenmerkt door het begin van een langs de weg gelegen aaneengesloten bebouwing van zodanige omvang en dichtheid, dat een voor de weggebruiker duidelijk herkenbaar verschil in het karakter van de wegomgeving aanwezig is met een buiten de bebouwde kom gelegen weg.

( Tekst uit de Uitvoeringsvoorschriften BABW (Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (=onderdeel van de Wegenverkeerswetgeving)

Rekening houdend met deze bepalingen, zal het college in december aan de gemeenteraad het voorstel doen om de bebouwde kom grens aan te passen naar een plek op de NZV ten noorden van de fietsoversteek achter de voetbalvelden te leggen, en net ten oosten van de van de bebouwing op de Werminkserve.

Naast het vaststellen van enkele wijzigingen van de bebouwde komgrens gaat het college nog diverse verkeersbesluiten nemen, waarmee de benodigde ge- verboden op de nieuwe weg van toepassing worden.

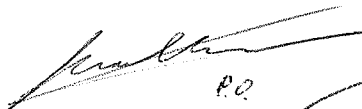
Wij gaan er van uit u met deze brief voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,


Burgemeester en Wethouders van Hellendoorn,

de secretaris,

de burgemeester,



F. Dijkstra MBA



mevr. A.H. Raven BA

*lucio*