

Aan de Raad

11 FEB. 2013

VERZONDEN

DATUM:

6 februari 2013

BIJLAGE(N):

UW BRIEF VAN:

ONS KENMERK:

G/TIB/14034

UW CONTACT:

T.J.M. Bos

Onderwerp: instelling 30 km op bebouwde kom gedeelten

Geachte Raad,

Naar aanleiding van een vraag van de heer De Lange van de BPP fractie betreffende instelling 30 km op de bebouwde kom gedeelten van de Bamestraweg, het stuk Rijperweg en de Insulindeweg dat nu 50 km is, heeft de werkgroep Verkeersveiligheid van de gemeente hiervoor een afweging gemaakt.



Feitelijke situatie vanaf invoering Duurzaam Veilig

Binnen de bebouwde kommen van Beemster vallen de meeste weggedeelten in het z.g. 30 km-zone gebied. De aanwijzingen tot 30 km-zone en de standpunten om bepaalde weggedeelten op 50 km regime te houden zijn in 1999 en 2000 bepaald door de gemeenteraad van Beemster. Opgemerkt wordt dat - in de aanloop naar de besluitvorming door de gemeenteraad - in een vergadering van de Werkgroep Verkeersveiligheid op 26 oktober 1999 inhoudelijk en zwaarwegend is gediscussieerd over, met name, de "doorgaande wegen" binnen de bebouwde kommen. De toenmalige vertegenwoordiger van de politie had als stelling dat de "doorgaande wegen" als gebiedontsluitingsweg gecategoriseerd diende te worden. Daarbij paste en past nog steeds een 50 km regime. De gemeente had een andere gedachte daarover en stelde de doorgaande wegen gelijk in categorisering als het toenmalige Waterschap De Waterlanden. Het Waterschap hanteerde voor de doorgaande wegen in Beemster de categorisering "erfontsluitingsweg". Met betrekking tot het gemeentelijk deel van de doorgaande wegen heeft de gemeenteraad destijds heel nadrukkelijk gekozen voor 30 km voor het merendeel van de wegen. Slechts enkele gedeelten van wegen binnen de bebouwde kommen hebben een 50 km regime.



Het bovenstaande geeft beknopt aan dat destijds de verschillende snelheidregimes niet zomaar zijn vastgesteld, maar dat er bewuste keuzes zijn gemaakt. Met betrekking tot de Bamestraweg, de Insulindeweg en het deel Rijperweg tot H.M. van Randwijklaan kan worden gesteld dat deze destijds bewust op 50 km zijn gehouden. Het gebied had en heeft geen woonfunctie en de



verkeerssituatie van gemotoriseerd verkeer in relatie tot de langzame verkeersgebruiker zoals fietser en voetganger was en is beperkt.

Voordelen aanpassing naar 30 km.

- Vanwege eenduidigheid in snelheid in Beemster zou instelling 30 km een positief argument kunnen zijn.
- Naar verwachting zal aanpassing naar 30 km leiden tot een algemeen lagere snelheid op de betreffende weggedeelten.
- Blijkens geluiden die ons soms ter ore komen geeft de Bamestraweg de willekeurige fietser een onveilig gevoel.

Argumenten om de 50 km te handhaven.

- Politie stelt dat controle en handhaving van het 50 km regime eenvoudiger is.
- De betreffende weggedeelten maken geen onderdeel uit van een woongebied, er is derhalve in aantallen weinig menging van snel en langzaam verkeer.
- Een aantal van de huidige kruisingen is nu in voorrang geregeld. Bij invoering 30 km zone is een geregelde voorrang strikt genomen niet gebruikelijk.
- De lange stukken 30 km op de doorgaande wegen binnen de kom geven op dit moment al van tijd tot tijd discussie. Uitbreiding daarvan, zoals bijvoorbeeld de Rijperweg zal de discussie voeden.
- Vanuit de verkeerskunde theorie zijn er eerder argumenten voor een aanpassing van de doorgaande wegen van 30 naar 50 km dan omgekeerd. Om nu wederom het 30 km-zone gebied te vergroten druist tegen de verkeerskunde theorie in.
- Het instellen van een 30 km vraagt een bijpassende inrichting dus infrastructurele maatregelen (kosten).

Vanuit de politie en andere kanalen zijn er geen signalen bekend waaruit blijkt dat er ongevallen op de betreffende weggedeelten hebben plaatsgevonden. De fietsoversteek Rijperweg/Bamestraweg wordt door sommigen wel als gevaarlijk en onoverzichtelijk beschouwd, maar vanuit de werkgroep wordt betwijfeld of de invoering van 30 km daarin een positieve verandering geeft. Omdat de bocht zelf nauwelijks gelegenheid geeft om sneller dan 30 km te rijden. De fietsoversteek Rijperweg/Bamestraweg een aantal meters (ca. 30 m) zuidelijker realiseren zou misschien tot een veiliger gevoel kunnen leiden. Technisch is dit een behoorlijke ingreep en in geld uitgedrukt ook een relatief kostbare zaak (ca. € 17.000-). Het 30 meter naar achter brengen van de fietsoversteek is voor de doorgaande fietsers Middenbeemster – De Rijk en omgekeerd een wat oneigenlijke lus. Je zal dus het afsnijden onmogelijk moeten maken. Bebouwde kommen in Beemster hebben een snelheidsregime dat als relatief fijnmazig betiteld zou kunnen worden. In gemeenten om ons heen zijn veel grotere en drukkere 50 km gebieden waar ook menging van snel en langzaam verkeer is.

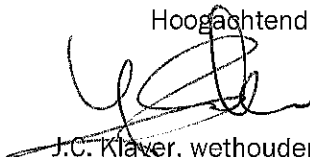
Het instellen van 30 km vraagt een bijpassende inrichting en daarmee dan ook infrastructurele maatregelen. In het kader van Duurzaam Veilig zou de snelheid op verschillende locaties teruggebracht moeten worden d.m.v. een plateau, drempel. Gezien de aard van het verkeer

(vracht-en landbouwverkeer) is dit echter niet wenselijk. Daarnaast zijn de budgetten momenteel niet toereikend om te voorzien in een inrichting conform dat snelheidsregiem.

Aan de hand van bovenstaande beargumentering is vanuit de werkgroep verkeersveiligheid van de gemeente Beemster geadviseerd het huidig geldende snelheidsregiem vooralsnog niet aan te passen.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,



J.C. Klaver, wethouder