

2012MME96

Van: Hans Doest [<mailto:doesth@xs4all.nl>]

Verzonden: Wednesday, July 04, 2012 08:32 PM

Aan: Graafhuis, Leo

Cc: Ben.Bekker@utrecht.politie.nl <Ben.Bekker@utrecht.politie.nl>; C.Schreurs@gemwoudenberg.nl <C.Schreurs@gemwoudenberg.nl>; info; postbus@gemwoudenberg.nl <postbus@gemwoudenberg.nl>

Onderwerp: Overlast N224 ter hoogte van Woudenberg

Woudenberg, 4 juli 2012

Weledegestrengde heer Graafhuis,

Hierbij vraag ik uw aandacht inzake de veiligheid van de Provinciale weg N224 voor gebruikers en omwonenden en de negatieve effecten op de kwaliteit van de leefomgeving als gevolg van het verkeer en vervoer op deze weg. Beide aspecten, te weten: veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving worden zoals u weet, als twee van de drie hoofddoelen aangemerkt binnen het verkeers- en vervoersbeleid van de provincie.

In casu betreft het de N224 welke in 1996 is aangelegd ter ontlasting van de dorpskern van Woudenberg. Met de inrichting van dit deel van de N224 vindt het verkeer buiten de dorpskern aansluiting[1] op de Stationsweg Oost c.q. aansluiting van de Stationsweg Oost op de N224. Voordien was deze aansluiting gekoppeld aan de N224, door het centrum van Woudenberg via de Stationsweg West.

De feitelijke situatie laat als zodanig een infrastructuur zien, waarbij de N224 vóór de dorpskern afbuigt, doorloopt naast het dorp en vervolgens met een tegengestelde bocht weer afbuigt naar de 'oude' Stationsweg Oost. En uiteraard ook hier weer vice versa.

Met name de afbuiging[2] naar de Stationsweg Oost geeft grote problemen rondom veiligheid voor zowel weggebruiker als omwonende, geluidsoverlast en milieu.

Genoemde problemen zullen onderstaand achtereenvolgens de revue passeren.

Veiligheid

Ter hoogte van de aansluiting N224 – Stationsweg Oost is een voetgangers-fietsoversteekplaats gesitueerd met verkeerslichten. Met de aanleg van de N224 waren daarbij eveneens verkeersdrempels aangebracht. Tijdens onderhoud van dit traject werden in 2002 de desbetreffende drempels verwijderd. Volgens uw inspecteur dhr. Legemaat, zou de verwijdering van de drempels zijn uitgevoerd op last van gemelde geluidshinder door omwonenden?! Mij is echter niets gevraagd en ik heb destijds ook geen hinder gemeld, evenals geen van mijn burens. Een beetje vreemd, dat geluidshinder betreffende de drempels zou zijn gemeld, maar dat de direct omwonenden van niets weten.

Uit correspondentie tussen B&W Woudenberg en Provincie, blijkt echter dat de drempels zijn verwijderd omdat deze naar het oordeel van de provincie, de veiligheid van motorrijders in gevaar zouden brengen (bijlage 1). De huidige, door de provincie ingerichte structuur, leidt evenwel tot de feitelijke situatie, dat motorrijders de weg met name in het weekend gebruiken als racecircuit.

Het vraagt weinig verbeelding, wat dit betekent in het kader van veiligheid voor zowel omwonenden als weggebruikers. Edoch, de heer Legemaat stelt, dat het probleem een probleem is van handhaving, hetgeen de verantwoordelijkheid is van de Politie Regio Utrecht. Hij gaat hiermee volstrekt voorbij aan de verantwoordelijkheid van realisatie en onderhoud van een infrastructuur conform de hiervoor aangegeven hoofddoelen binnen het verkeers- en vervoersbeleid van de provincie.

Geluidsoverlast

De afbuiging van de N224 - Stationsweg Oost, zorgt voor doorleiding van het verkeer waarbij gebruik gemaakt wordt van een partitie naar en van de bebouwde kom. Het is met name deze structuur, waarin 'nieuw' en 'oud' elkaar weer ontmoeten, welke een zeer zorgvuldige afweging noodzakelijk maakt voor het effectief nastreven van een van de hoofddoelen binnen het verkeers- en vervoersbeleid van de provincie, te weten: “ *verminderen van de negatieve effecten van verkeer en vervoer op de kwaliteit van de leefomgeving*”.

De feitelijke situatie van deze aansluiting toont aan, dat hier volstrekt onvoldoende rekening mee is gehouden. Ontoelaatbaar geluidsoverlast is o.a. het resultaat. Wellicht ten overvloede geef ik aan, dat blijkens diverse rapporten, geluidsoverlast door verkeer enerzijds wordt veroorzaakt door wegcontact maar anderzijds door de snelheid waarmee verkeer zich over de weg begeeft. Weliswaar heeft de provincie zich voorgenomen om dit jaar de N224 te voorzien van geluidsarm asphalt, echter er wordt voorbij gegaan aan het geluid dat wordt geproduceerd als men de weg gebruikt

als racecircuit. De aansluiting nodigt daartoe ook uit; er is een flauwe bocht met in voorkomende gevallen 1 km ruim baan in het vooruitzicht. Er is dienaangaande geen enkele preventieve voorziening om geluidsoverlast ter hoogte van de aansluiting tegen te gaan. Ook hier wordt door de heer Legemaat de verantwoordelijkheid neergelegd op handhaving door de Politie Regio Utrecht. Laatstgenoemde geeft naar mijn mening terecht aan, dat handhaving uiteraard altijd een over het algemeen incidenteel controlerend karakter heeft en dus niet een structurele voorziening kan inhouden. Politie Regio Utrecht verwijst dienaangaande naar de provincie die als goed beheerder voorzieningen dient aan te brengen waar een preventieve werking vanuit moet gaan.

Milieu

Ecologisch milieu en milieubeleid, gaat zeker anno 2012 hand in hand samen met energiebesparing. Als gemotoriseerd verkeer (te) hard rijdt, wordt meer brandstof verbruikt en meer CO₂ uitgestoten. Verlichting van Nederlandse wegen wordt inmiddels op steeds grotere schaal selectief gebruikt uit een oogpunt van veiligheid en energieverbruik. Het is nog niet zolang geleden, dat onderzoek heeft aangetoond, dat veel wegverlichting leidt tot onveilig weggebruik en te hard rijgedrag.

De provincie heeft er 16 jaar geleden, in 1996 voor gekozen om de hiervoor aangehaalde afbuiging te voorzien van straatlantaarns. Over de effecten kan ik kort zijn, ook u heeft ongetwijfeld hierover de kennis, aangezien reeds veel hierover is gerapporteerd. De effecten zijn:

- uitnodiging tot te hard en onveilig rijgedrag;
- milieuvervuiling door uitstoot CO₂
- hoog energieverbruik
- lichtvervuiling door overbelichting.

De afbuiging N224 – Stationsweg Oost ligt in een groen gebied. Desondanks wordt er volop verlicht met de aangegeven nadelige effecten tot gevolg. Ook hier had de heer Legemaat een ‘passend’ antwoord op; over de verlichting was goed nagedacht, een selectieve belichting kost veel geld en een verwijzing naar het ontbreken van straatlantaarns maar sinds kort een ringverlichting ter hoogte van de Pyramide Austerlitz ging naar zijn mening niet op, omdat daar sprake was van een ‘blackspot’ (wat dat ook moge zijn) waar ringverlichting in de weg is aangebracht om de verkeersveiligheid van de kruising te waarborgen. Er is daar helemaal geen kruising!! Wel is ter hoogte van de Pyramide Austerlitz een in- uitrit voor bezoek aan de Pyramide (Speeltuin en monument). Het moge duidelijk zijn dat naar ieders gezond verstand, speeltuin en monument niet ’s-Avonds worden bezocht. Daar zijn dan ook nog nooit ongelukken voorgekomen. Waarom dan wel een ringverlichting? Wel vele ongelukken een paar honderd meter verderop, waar saillant geen ringverlichting is

aangebracht, maar jaren geleden een vangrail. Het is voor mij volstrekt onlogisch hoe hier kennelijk over is nagedacht en gehandeld.

Mijn credo, zorg voor verkeersdrempels ter hoogte van de aansluiting N224 – Stationsweg Oost teneinde een acceptabele veiligheid en snelheid in preventieve zin te waarborgen. Geef de drempels duidelijk aan als u bang bent, dat de weggebruiker over de drempels heen stuitert. 30 km per uur i.p.v. 50 km per uur waar nu met gemak over de 100 km per uur wordt gereden, zou voor dit stukje bebouwde kom overigens ook geen overbodige luxe zijn. Reduceer de verlichting op de afbuiging N224 – Stationsweg Oost. Het is energiebesparend, veiliger en leidt tot een verantwoord milieubeleid.

Noot: het vorenstaande brengt bij mij in ieder geval de gedachte naar boven tot het bekende gezegde: "eerst als het kalf verdronken is dempt men de put". Ik moet nog denken aan de vele dodelijke ongevallen in de bocht van diezelfde N224, een paar honderd meter na de Pyramide, voordat men er toe overging om een vangrailtje te plaatsen. De bloemetjes en kruisjes ter nagedachtenis zijn nog te bewonderen op die mooie, maar o zo stevige beukenbomen. Een pathetische noot? Wellicht, het gaat mij erom waarom toch zo vaak wordt gekozen voor reactief i.p.v. proactief. Er heeft al een auto op z'n kop naast mijn huis gelegen! Moeten nu eerst een aantal motorrijders zich te pletter rijden tegen de provinciale muur? Mag ik zeker de zoi in mijn achtertuin opruimen....

Ik heb overigens voornoemde problemen als direct gedupeerde, reeds eerder telefonisch en schriftelijk (bijlage 2) kenbaar gemaakt. De reactie van de heer Legemaat, welke er op neerkomt dat de provincie op alle door mij aangegeven aspecten geen verantwoordelijkheid draagt en dus niets gaat doen, leidt tot deze brief. De reactie van dhr. Legemaat was telefonisch. Op mijn verzoek zou dhr. Legemaat zorgen voor een schriftelijke reactie, edoch deze heb ik tot op heden nog niet mogen ontvangen.

Het moge duidelijk zijn, dat de provincie wel degelijk verantwoordelijkheid draagt in deze, als goed beheerder conform de kaders van haar eigen verkeers- en vervoersbeleid. Het kan en mag niet zo zijn dat door het verzuim om een goede basisvoorziening aan te brengen, de verantwoordelijkheid van het resultaat daarvan wordt afgewenteld op een andere overheidsinstantie. Daarnaast blijkt, dat de heer Legemaat niet bestaande afspraken en onjuiste verwijzingen gebruikt ter onderbouwing van zijn argumenten / visie. Welk gewicht u daaraan ten grondslag legt, laat ik graag aan uw oordeel over.

Hoe het ook zij, ik mag een goed wegbeheer van een provinciaal bestuurder verwachten op basis van een correcte weging van eveneens correcte feiten.

Uw reactie zie graag tegemoet.

Hoogachtend,

Drs. H.Doest

Stationsweg West 112c

3931 EV Woudenberg

C.c. College B&W Gemeente Woudenberg

Dhr. Schreurs Gemeente Woudenberg

Dhr. Bekker Politie regio Utrecht

Dhr. Legemaat Provinciale Staten Utrecht
