



Buurtvereniging Nieuwe Meer  
t.a.v. dhr. E. Hoogenboom  
Nieuwemeerdijk 366  
1171 NW Badhoevedorp

Postbus 250  
2130 AG Hoofddorp

Bezoekadres:  
Raadhuisplein 1  
Hoofddorp  
Telefoon 0900 1852  
Telefax 023 563 95 50

Cluster Beheer en Onderhoud  
Contactpersoon D. Zijdenbos-Van Doorne  
Doorkiesnummer 0900-1852  
Uw brief 15 juni 2011  
Ons kenmerk I-11.38654\bor  
Bijlage(n) Uitvoeringsprogramma Evaluatie Ringdijkbeleid korte termijn  
Onderwerp Reactie evaluatie Ringdijkbeleid

Verzenddatum

**29 SEP. 2011**

Geachte heer Hoogenboom,

U heeft namens de buurtvereniging Nieuwe Meer een reactie ingediend op de evaluatie van het Ringdijkbeleid en het uitvoeringsprogramma korte termijn. Uw reactie geven wij hieronder puntsgewijs weer. Per onderdeel gaan wij in op uw reactie en vermelden wij tevens of deze in het uitvoeringsprogramma korte termijn wordt verwerkt en zo ja, op welke wijze. Inmiddels heeft het college van B&W de Evaluatie Ringdijkbeleid en het uitvoeringsprogramma korte termijn vastgesteld. Als bijlage bij deze brief sturen wij u een kopie van het vastgestelde uitvoeringsprogramma korte termijn.

#### **Punt 1 van uw reactie**

*De ongevallenmeldingen van de politie, waarop de conclusies van de evaluatie Ringdijkbeleid zijn gebaseerd, zijn onvolledig. Blikschade wordt niet geregistreerd en ook de meldingen van gewonden, waarbij alleen de ambulance komt, vallen buiten de tellingen. De bewoners hebben vanaf de herinrichting van het dijkvak in december 2008 bijgehouden hoeveel ongevallen er zijn gebeurd. Dit zijn er meer dan 25 geweest, waarbij ook fietsers en bromfietzers betrokken zijn geweest, terwijl het voor die categorie na de herinrichting juist veiliger zou zijn geworden. De veiligheidsbeleving van de bewoners is zeer negatief en de voorkeur gaat uit naar het verwijderen van de chicanes.*

#### **Antwoord**

Het onderzoek bestaat uit een objectief deel en een subjectief deel. In het objectieve deel zijn alleen de aantallen geregistreerde ongevallen meegenomen. Bijna-ongelukken en kleine ongelukken met alleen blikschade en/of niet ernstige gewonden, worden inderdaad steeds minder geregistreerd. Aangezien dit een landelijke trend is, kunnen de geregistreerde ongevallen wel als basis dienen om de verkeerssituatie op de dijkvakken onderling te

vergelijken. Om de ervaren en niet geregistreerde onveiligheid te achterhalen is voor de evaluatie een bewonersenquête gehouden.

**Punt 2 van uw reactie**

*De conclusie dat de oorzaak van de wel geregistreerde ongevallen gezocht moet worden in de snelheid is onjuist. Uit metingen die voor de evaluatie zijn uitgevoerd, blijkt dat de gemiddelde snelheid 44 km/h bedraagt. In het verleden bedroeg de snelheid 50 km/h en was het ongevalpercentage lager. De bewoners zijn van mening dat de chicanes de oorzaak zijn van de onveilige situaties.*

**Antwoord**

Uit metingen (objectieve gegevens) blijkt dat de snelheid wel een oorzaak is van de geregistreerde ongevallen. Mogelijk hebben niet geregistreerde ongevallen te maken met o.a. het aanrijden van een obstakel. Mede om die reden wordt op korte termijn een aantal slecht zichtbare chicanes verwijderd.

**Punt 3 van uw reactie**

*Het voorstel om een chicane te halveren (knelpunt nr. 31), evenals het dichtstraten met klinkers van de locatie van de verwijderde chicane, zal de veiligheid van fietsers en bromfietsers niet verbeteren. De chicanes geheel verwijderen en kiezen voor asfalteren van de vrijgekomen plaatsen, is een betere oplossing.*

**Antwoord**

Het halveren van de chicane en het dichtstraten met klinkers zijn maatregelen die op korte termijn gerealiseerd kunnen worden en die ten goede komen aan de verkeersveiligheid, aangezien het zicht voor de weggebruikers verbetert. Op korte termijn kunnen slechts kleinschalige maatregelen worden getroffen. De door u vermelde oplossing, het geheel verwijderen van alle chicanes, vraagt om alternatieve snelheidsremmende maatregelen, die op middellange termijn bekeken zullen worden.

**Punt 4 van uw reactie**

*Knelpunt 31: Nieuwemeerdijk, verkeersonveilige situatie ter hoogte van de loswal: het aanbrengen van bebording en waarschuwingsdriehoeken lost het probleem maar ten dele op. Door het onjuist gebruik is het hier levensgevaarlijk voor fietsers.*

**Antwoord**

De maatregel die op korte termijn ter hoogte van de loswal op de Nieuwemeerdijk wordt getroffen is inderdaad een deeloplossing. Eventuele grootschaligere aanpassingen vinden in een later stadium plaats.

**Punt 5 van uw reactie**

*Knelpunt 34: verwijderen chicane onder viaduct A9: deze maatregel wordt ondersteund door de buurtvereniging. Het zoeken naar een alternatieve locatie niet.*

**Antwoord**

Het betreft een onderzoek naar een alternatieve locatie voor benodigde snelheidsremmende maatregelen, om de maximum snelheid van 30 km/h te kunnen waarborgen.

**Punt 6 van uw reactie**

*Knelpunt 35: onduidelijke bebording T-kruising Nieuwemeerdijk/Meidoornweg: ook de voorrangssituatie op de T-kruising Nieuwemeerdijk/Oude Haagseweg zou gewijzigd moeten worden, aangezien deze binnen een 30 km/h zone valt.*

**Antwoord**

In principe worden in 30 km/h zones gelijkwaardige kruisingen wenselijk geacht, maar het regelen van de voorrang in een 30 km/h zone is niet verboden.

Indien het nodig is voor de verkeersveiligheid, bijvoorbeeld bij informeel voorrangsgedrag of zichtproblemen, kan ervoor gekozen worden hiervan af te wijken. Het zicht op het fietspad vanaf de dijk is te slecht om fietsers van rechts voorrang te geven. Verkeer op de Ringdijk verwacht dit ook niet. Het moeten stoppen om voorrang te verlenen is voor fietsers in een dergelijke situatie veiliger.

**Punt 7 van uw reactie**

*Knelpunt 46: Auto's vermijden te passeren chicane door over de stoep te rijden vanwege het ontbreken van paaltjes.*

**Antwoord**

Bij een groot aantal chicanes zijn palen geplaatst om dit te voorkomen. Waar deze ontbreken, worden deze bij een afstand van 45 m aangebracht.

**Punt 8 van uw reactie**

*Knelpunt 48: Huidige voorrangsregeling chicanes tussen Sloterbrug en Sloterweg blokkeert doorstroming voor het verkeer dat van de brug afkomt. Een aanpassing van de voorrangsregeling kan dit oplossen.*

**Antwoord**

Het omdraaien van de voorrangsregeling is een onderdeel van de korte termijnmaatregelen.

**Punt 9 van uw reactie**

*Knelpunt 49: Inhaalverbod tussen de A9 en de Koekoekslaan wordt genegeerd. Weggebruikers denken dat verkeer dat zich wel houdt aan de maximale snelheid van 30 km/h zoekende is en op verantwoorde wijze ingehaald kan worden.*

**Antwoord**

Een onderdeel van de korte termijnmaatregelen is het plaatsen van extra herhalingsborden om verkeer op het inhaalverbod te wijzen. Daarnaast zullen roulerende snelheidsdisplays worden aangebracht om weggebruikers extra te attenderen op hun snelheid en de maximaal toegestane snelheid.

Het is niet mogelijk vanwege het smalle wegprofiel belijning aan te brengen, om het inhaalverbod te verduidelijken.

**Punt 10 van uw reactie**

*Knelpunt 50: Sloterbrug/Nieuwemeerdijk: maximale snelheid van 30 km/h wordt genegeerd.*

**Antwoord**

Er zullen roulerende snelheidsdisplays worden toegepast om weggebruikers extra te attenderen op hun gereden snelheid.

**Punt 11 van uw reactie**

*Wat is de geldigheid van een inhaalverbod in een 30 km/h zone en hoort dit bij de inrichting?*

**Antwoord**

Voor het inhaalverbod op de Nieuwemeerdijk is een verkeersbesluit genomen, het inhaalverbod is geldig. Volgens de verkeerstechnische richtlijnen is een inhaalverbod in een 30 km/h zone ongebruikelijk. Echter, op de Nieuwemeerdijk is geen sprake van een standaard 30 km/h zone. Zo is er ook voor gekozen om bijvoorbeeld fietssuggestiestroken aan te leggen. Per kern is in dit opzicht bij de inrichting maatwerk geleverd, om de verkeersveiligheid zo goed mogelijk te kunnen waarborgen.

**Punt 12 van uw reactie**

*De verkeersveiligheid op de Nieuwemeerdijk zou verbeterd kunnen worden door dit dijkvak in te richten als 50 km/h weg, zonder chicanes en met controle door flitskasten.*

**Antwoord**

Een dergelijke aanpassing kan in een later stadium onderzocht worden, maar is geen onderdeel van het uitvoeringsprogramma korte termijn. Voor het plaatsen van flitspalen is toestemming nodig van het Openbaar Ministerie en de regiopolitie Kennemerland. Zij zien flitspalen als laatste oplossing als fysieke aanpassingen niet mogelijk zijn. Wij zijn met deze partijen in gesprek over de inzet van flitspalen op de Ringdijk.

Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,  
burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,  
namens dezen,  
de gemeentesecretaris,  
voor deze,  
de clustermanager Beheer en Onderhoud,

H. Verhoeve

