



College van Burgemeester en Weth.
t.a.v. Cluster Beheer en Onderhoud
Postbus 250
2130 AG HOOFDORP

Nieuwemeer 15 juni 2011

Reactie Evaluatie Ringdijk beleid

Geacht college van B&W,

N.a.v. de brief met kenmerk 11.0431601/gm d.d. 17 mei 2011 en bijlagen, reageren wij hierbij als bewonersvertegenwoordigers volgens het participatie convenant. Ook hebben wij het gehele traject waar mogelijk gevolgd en deelgenomen aan diverse bijeenkomsten en inspraakmogelijkheden over het Ringdijkbeleid. Toch stellen wij enige vraagtekens bij uw conclusies en actie punten.

Zoals in uw brief geconcludeerd is uw beleid gebaseerd op harde gegevens en door belanghebbende geuite subjectieve waarnemingen. Dat lijkt een mooi vertrekpunt voor deze complexe materie. Wij begrijpen ook dat u het niet een ieder naar de zin kunt maken voor wat betreft hun individuele wensen en dat eerder door ons gedane suggesties niet zijn overgenomen.

Feiten en conclusies:

Onze kritiek zit dan ook meer in de interpretatie van harde feiten en conclusies uit het onderzoeksrapport welke u uiteraard als waarheid aanneemt en beleid op baseert. Maar hoe hard zijn deze gegevens en de conclusies uit de statistieken eigenlijk? Voor wat betreft Nieuwe Meer zetten wij daar grote vraagtekens bij. Zoals ook in voorgesprekken gemeld en bediscussieerd zijn de ongevallen meldingen door de politie absoluut onvolledig en wordt er de laatste jaren nog minder prioriteit aan registratie gegeven. Buiten het feit dat de politie bij "blikshade" vaak niet meer komt en niet registreert, zijn ook de meldingen van gewonden waarbij alleen ambulance komt, buiten de tellingen gevallen. Van de ontstane ruzies met scheldpartijen en bedreigingen zijn geen gegevens genoteerd, maar zijn hoog in aantal en er is slechts in een klein aantal gevallen aangifte van gedaan.

Sinds de herinrichting van de Nieuwemeerdijk is door onze bewoners wel nauwkeurig bijgehouden en gedocumenteerd wat er aan ongelukken is gepasseerd omdat dit schrikbarend veel vaker gebeurde zeker in vergelijking met de situatie van voor de herinrichting. De meermalen uitgestelde herinrichting welke echt niet langer kon wachten vanwege het slechte wegdek, startte bij ons okt 2008 en was medio maart 2009 gereed. *(Dit slechte wegdek heeft er toe bijgedragen dat de ongevallen statistiek in die voorgaande periode een verhoging laat zien door de ongelukken met fietsers en bromfietzers welke door scheuren- en verzakkingen in het weg dek ten val zijn gekomen.)*

Beginpunt van onze ongevallen registratie is dan ook december 2008

**VROM Commissie**

Over een dijkvak van 3,2 km lengte zijn daar inmiddels meer dan 25 bij ons bekende ongevallen geregistreerd.

U kunt de datums en foto's nog eens rustig bekijken op <http://nieuwemeer.info>

Helaas gaat de weergave van uw ongevallen statistiek niet verder dan 2008 en worden de resultaten over meerdere jaren uitgemiddeld zodat er een wel heel vertekend beeld ontstaat! Helaas zijn bij een aantal ongevallen ook fietsers en bromfietzers betrokken, terwijl het voor deze verkeersdeelnemers juist veiliger zou moeten zijn geworden.

De veiligheidsbeleving van onze bewoners is om die reden dan ook zeer negatief getuige de hoge reactie graad van de enquête en de algemene wens om maatregelen, bij voorkeur het verwijderen van deze gevaarlijke chicanes.

Snelheid

Een tweede conclusie waar door ons vraagtekens bij gezet kunnen worden is de conclusie dat de oorzaak van de wel geregistreeerde ongevallen gezocht moet worden in de snelheid. Uit metingen uit het rapport blijkt dat de gemiddelde snelheid van automobielen 44km/uur bedraagt.

Eenzijds kun je de conclusie trekken dat dit boven de door u gewenste 30km/uur is, maar in de voorgaande periode bedroeg dit 50km/uur maar was het werkelijke ongeval percentage heel veel lager.

Niet alleen de subjectieve waarnemingen van bewoners vertellen een ander verhaal, maar ook de foto's tonen een ander beeld n.l. de chicanes zelf zijn de oorzaak zijn van onveilige situaties.

De maatregelen

Tot onze spijt lezen wij dat u niet bereid bent het aantal te verminderen tot nul, de zichtbaarheid te verbeteren of te kiezen voor een alternatief, maar op een locatie in een bocht een chicane gaat halveren. (knelpunt nr 31)

Ook het voorgestelde dichtstraten met klinkers zoals elders uitgevoerd komt de veiligheid voor fietsers en bromfietzers zeker niet ten goede.

Asfalteren vinden wij hiervoor een veiligere oplossing.

Wanneer je van een verkeersmaatregel de helft weghaalt, blijft er een halve maatregel over en ervaring leert dat halve maatregelen per definitie niet de beste zijn.

Hetgeen over de rode fiets suggestiestroken is gemeld, dat deze eigenlijk niet in een 30 km zone thuis horen, maar wel zeer gewaardeerd worden, onderschrijven wij ten eerste.

Knelpunten lijst

31 Nieuwe Meer Nieuwemeerdijk Verkeersonveilige situatie t.h.v. de loswal.

Het aanbrengen van borden en waarschuwingsdriehoeken is een deel oplossing.

Wij hebben voor deze locatie al diverse gebruiksvergunning handhaving verzoeken gedaan, want vooral door onjuist gebruik is het hier levensgevaarlijk voor fietsers.

34 Verwijderen chicane onder viaduct A9 vanwege slecht zichtbaarheid.

Hierin kunnen wij ons vinden. Het zoeken naar een alternatieve locatie echter niet.

35 Onduidelijke bebording T- kruising Nieuwemeerdijk/Meidoornweg

Dit mag zeker verbeterd worden.

Helaas wordt de situatie voorrang T- kruising fietspad de Oude Haagse weg/Nieuwemeerdijk niet gewijzigd terwijl er hier sprake is van rechtsongelijkheid.

**VROM Commissie**

Op genoemde kruising kreeg een automobilist het gelijk aan zijn zijde door te wijzen op de voorrangssituatie, terwijl de bromfiets in zijn recht stond omdat er in een 30 km zone geen sprake mag zijn van voorrang regeling en de bebording incompleet is!

46 Nieuwemeerdijk auto's vermijden te passeren in chicanes

Er wordt over de stoep gereden t.h.v. de chicanes vanwege het ontbreken van paaltjes. Door de voorrangsregeling gaat de auto met voorrang op zijn schijnbare strepen staan en blokkeert de boel. Dit is op een enkele plaats het geval, maar passeren in de chicane is gewoon mogelijk door de te grote tussenliggende ruimte.

48 Voorrangsregeling chicanes tussen Sloterbrug en Sloterweg

De voorrang is nu zo geregeld dat het wachtende verkeer naar de brug toe een trein vormt door de chicane heen en de doorstroming blokkeert voor het verkeer dat van de brug afkomt. Met een minimale moeite en zonder investeringen kan dit probleem voor de bewoners worden opgelost door de voorrangsbornen om te draaien.

49 Auto's negeren inhaalverbod tussen de A9 en de Koekoekslaan

De uitzonderlijke automobilist welke zich wel aan de 30km/uur houdt wordt ingehaald omdat de gemiddelde snelheid immers 44km/uur bedraagt. Overige weggebruikers denken vaak dat de auto zoekende is en dat inhalen wel verantwoord is, ondanks het geldende verbod.

50 Sloterbrug / Nieuwemeerdijk auto's negeren 30 km

Zie 49

Nog een vraag

Kunt u aangeven wat de geldigheid is van een inhaalverbod in een 30 km zone en hoort dit bij de inrichting?

Tot slot

Hopelijk kunt u onze zorg delen dat uw conclusie niet altijd op de juiste feiten en omstandigheden gebaseerd kunnen zijn geweest en wilt u e.e.a. heroverwegen.

Er is met de gebiedsmanager en buro VIA al eens gesproken over de mogelijkheid om 50 km/h op een Erftoegangsweg in te richten, dus zonder chicanes en met de controle mogelijkheid van flitskasten. Landelijk bestaat deze mogelijkheid en zou het ons inzien ook beter bij dit stuk Nieuwemeerdijk passen, waardoor het gewenste rijgedrag ook te handhaven is. Nu wordt er niet gecontroleerd en wordt er harder gereden.

Deze bestuurders houden geen rekening meer met bornen maar flitskasten dwingen wel respect af.

Wij en vele van onze bewoners zijn in de overtuiging dat het voor fietsers zonder chicanes toch veiliger voelt dan in de huidige situatie.

Hoogachtend

E. Hoogenboom
VROM Commissie Buurtvereniging Nieuwemeer
p/a Nieuwemeerdijk 366
1171 NW Badhoevedorp