

Gemeente Koggenland

t.a.v. 

Adres : Van Beethovenlaan 35
: 3741 HX BAARN
: Nederland
Telefoon : +31 (6) 41 96 88 97
Website : www.dickvanveen.nl
Email : info@dickvanveen.nl

Plaats/datum : Baarn, 25 januari 2024
Ons kenmerk : 2206
Project : Dwingel, de Goorn

Inleiding

HB Advies en Dickvanveen hebben in juli 2023 het schetsontwerp voor het marktplein en verkeerskundige aanpassingen aan de Dwingel en Vijverhof in De Goorn aangeleverd aan de gemeente Koggenland. Dit schetsontwerp is door de gemeenteraad, onder voorbehoud van wijzigingen, goedgekeurd. De wijzigingen die de gemeenteraad besloten heeft zijn:

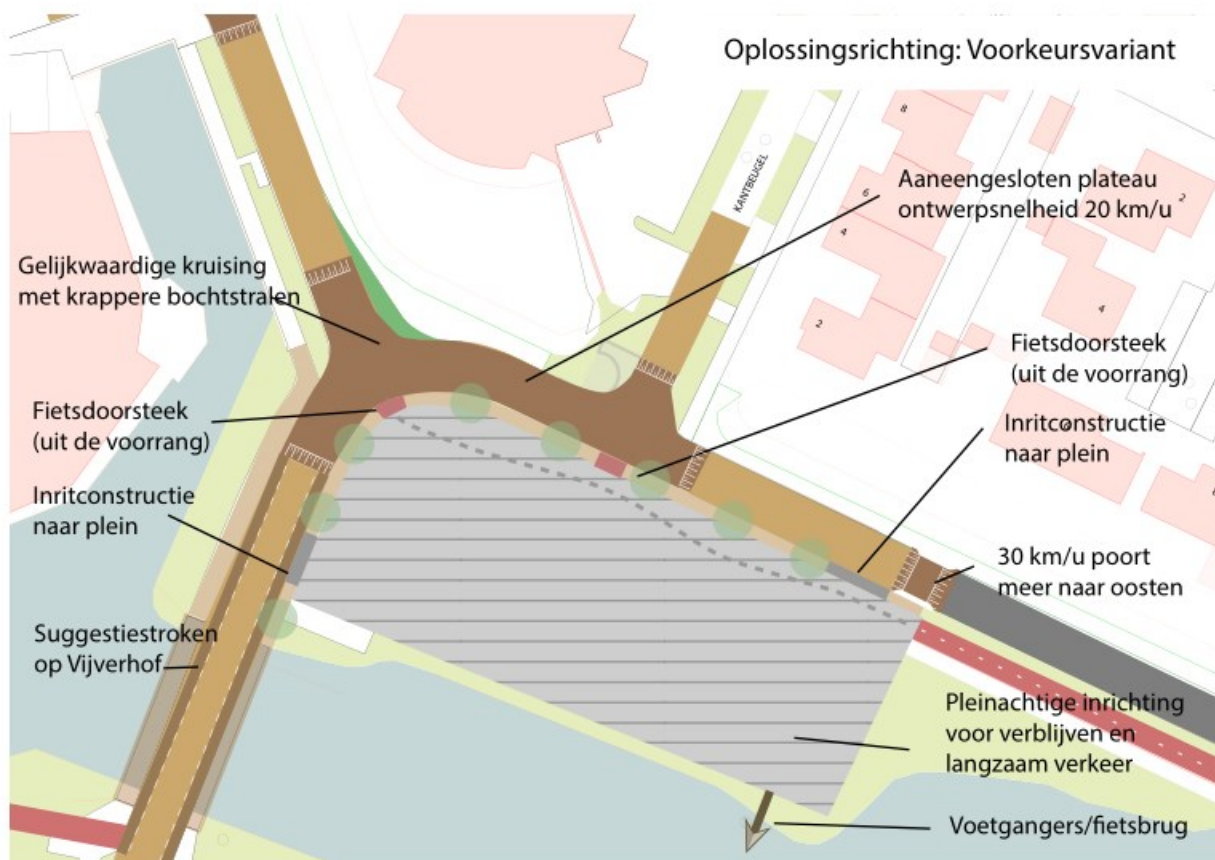
1. Het vrijliggende fietspad op de kruising Dwingel-Vijverhof op een andere locatie laten eindigen;
2. Het laten vervallen van de 2e uitrit aan het plein, aan de zijde van de Dwingel;
3. Het laten vervallen van de voorgestelde voetgangers-/fietsbrug tussen het marktplein en het parkeerterrein bij het winkelcentrum Vijverhof.

De gemeenteraad wil bovendien de financiële gevolgen hiervan via een begrotingswijziging aan de raad voor leggen.

Deze wijzigingen hebben ruimtelijke en verkeerskundige consequenties. Verkeersstromen zullen lopen op een andere wijze dan bedacht en besproken, waardoor verkeersveiligheidsconsequenties zullen optreden. In deze memo wordt ingegaan op deze gewijzigde verkeerskundige consequenties en wordt hier een advies over gegeven.

Het uitgebalanceerde ontwerp biedt een efficiënte, verkeersveilige totaaloplossing.

In het ontwerp is een verkeerskundige oplossing opgenomen die de fietsveiligheid voorop heeft staan. Deze oplossing is de uitwerking van het voorkeursscenario uit de verkeerskundige memo Dwingel / Vijverhof uit april 2023. In die memo zijn, na een grondige analyse van de verkeersstructuur, verkeerstromen en verkeersveiligheid in De Goorn voor auto, fietser en voetganger, een viertal modellen opgesteld, elk met hun voor- en nadelen. In overleg met de gemeente is hieruit een verkeerskundig voorkeursmodel gekozen. Dit voorkeursmodel is nader uitgewerkt in een ruimtelijk ontwerp, samen met de ambulante marktplaats, tot plein. Het verkeerskundige voorkeursmodel is hieronder te zien.



In het verkeerskundige voorkeursmodel en het nader uitgewerkte ruimtelijk ontwerp is rekening gehouden met de bestaande verkeerskundige problemen:

1. *Rijsnelheid op de Dwingel (30 km/u gedeelte) ligt te hoog*

Toelichting: Een rijsnelheid op de Dwingel (30 km/u gedeelte) die aanzienlijk te hoog ligt. Hierbij speelt ook mee dat de 30 km/u poort momenteel niet passend is vormgegeven: automobilisten ervaren te weinig 'trendbreuk' tussen het 50 km/u gebiedsontsluitingsweggedeelte en 30 km/u erftoegangsweggedeelte.

Tegelijkertijd is dit wel het gedeelte waar:

- 1) fietsers ook op de rijbaan rijden, in plaats van op vrijliggende fietsinfrastructuur;
- 2) gescheiden rijstroken plaats maken voor een gedeelte rijloper;
- 3) verkeer van rechts voor gaat;
- 4) Fietsers hier diagonaal oversteken, van en naar het vrijliggende fietspad.

Oplossing: De 30 km/u poort is in het ontwerp meer naar het oosten opgeschoven, zodat het gehele plein binnen het 30 km/u gedeelte valt. De poort wordt met een steilere drempel conform de CROW richtlijnen vormgegeven, zodat ten westen hiervan het autoverkeer rustiger rijdt. Bovendien is er daarmee meer ruimte voor autoverkeer om af te remmen en deze passende rijsnelheid aan te houden voordat men bij de kruising Kantbeugel is (rechts gaat voor). Het nieuwe kruispuntplateau begint ook voor deze kruising, zodat men nogmaals hierop geattendeerd wordt en afremt. De diagonale oversteek van fietsers vanaf het vrijliggende fietspad wordt overbodig

(niet onmogelijk) gemaakt door het voorzien in een alternatieve fietsvoorziening over het plein, waarbij men bij de Kantbeugel en bij de Dwingel kan oversteken.

2. Verkeer van rechts krijgt voorrang

Toelichting: Het verkeer vanuit de Dwingel (westzijde) heeft nu geen voorrang. Dit is niet passend, aangezien alle wegen van deze drietakskruising gelijkwaardige erftoegangswegen zijn. Autoverkeer op de Dwingel (oostzijde) - Vijverhof kan met hogere rijsnelheid en ruime bocht zonder problemen doorrijden. (Schoolgaande) fietsers uit de Dwingel (westzijde) ervaren veel problemen bij deze kruising.

Oplossing: In het ontwerp is hierin voorzien door, naast de passende poortconstructie en het aanbrengen van een kruispuntplateau bij de kruising Kantbeugel en Dwingel ook de kruising Dwingel-Vijverhof aan te passen: hier gaat rechts voor en rijdt het verkeer langzaam. De huidige voorrangregeling en de verkeersdruppel worden verwijderd en de bochtstralen worden vernauwd. De lagere rijsnelheid en de gelijkwaardigheid van de kruising op het kruispuntplateau, zijn passende Duurzaam Veilige maatregelen.

3. Verkeersdruk op de Dwingel hoog, gemengd verkeer op erftoegangsweg

Toelichting: De autoverkeersdruk op de Dwingel en Vijverhof (30 km/u gedeelte) ligt relatief hoog. Een erftoegangsweg heeft conform de richtlijnen maximaal circa 5000-6000 mvt/etmaal. Op dit wegvak rijden er 4.800 mvt/etmaal. Fiets- en autoverkeer mengen op een erftoegangsweg, maar het is gewenst hierbij de gewenste Duurzaam Veilige inrichting goed na te streven: kruispuntplateaus, krappere kruisingen (bochten) en passende poortconstructies.

Oplossing: Het ontwerp geeft de kruisingen en de wegvakken daaromheen opnieuw vorm, zodat de rijsnelheid omlaag gaat en de fietser veiliger fietst terwijl deze de straat deelt met autoverkeer. Daarnaast voorziet het ontwerp in een alternatieve fietsroute over het plein. Alhoewel fietsers ten westen van de poort op de (30 km/u) rijbaan mogen rijden, is het nog steeds niet prettig voor alle fietsers (met name kinderen en ouderen). Door een onverplichte fietsroute aan te bieden op het plein, met uitritten bij de kruising Dwingel-Kantbeugel en bij de kruising Dwingel-Vijverhof, wordt een alternatief aangeboden wat zeker voor schoolgaand verkeer een veilige uitkomst biedt. Bij een tweede uitrit voor autoverkeer op het plein zal de verkeersdrukte op dit gedeelte van de Dwingel en op de Vijverhof afnemen.

Doordat autoverkeer vanuit het oosten dan niet via de Dwingel beide kruisingen hoeft te passeren voordat zij bij het plein zijn, en doordat groot verkeer dit maar in één richting hoeft te doen, daalt deze verkeersdruk iets. Voor de fietser die gemengd op de rijbaan van de Vijverhof rijdt is dit een verbetering in verkeersveiligheid. Bovendien ligt de extra in- en uitrit dan op een overzichtelijkere locatie dan de in- en uitrit op de drukke Vijverhof. Op het plein voorkomt een tweede uitrit onveilige draai- en steekbewegingen, met name van groot verkeer. Tot slot is naast de gewenste Duurzaam Veilige maatregelen bij de poort en bij de kruisingen ook opgenomen dat de Vijverhof suggestiestroken krijgt. Hierdoor wordt de plaats voor de fietser (en fietsduo's) op dit wegvak verbeterd, en haalt autoverkeer hen minder snel in.

De wijzigingen die de Raad heeft besloten, worden hieronder nader beschouwd. Door de voorgestelde wijzigingen worden onderdelen van de eerder genoemde verkeersmaatregelen gewijzigd. Hierdoor ontstaat een situatie die ruimtelijk in onbalans is en meer onveiligheid met zich meebrengt. Van de drie voorgestelde wijzigingen worden de verkeerskundige aspecten behandeld:

Voorstel 1: Het vrijliggende fietspad op de kruising Dwingel-Vijverhof op een andere locatie laten eindigen.

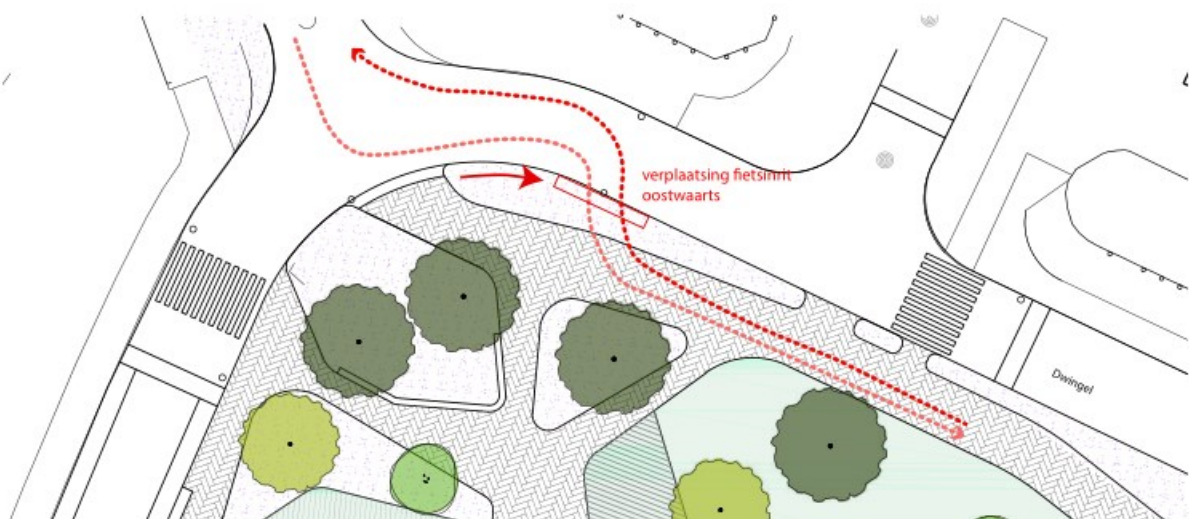
Toelichting wijziging: Door de raad is voorgesteld om de fietsuitrit van het plein bij de kruising Dwingel-Vijverhof, het einde van het 'onverplichte fietspad' over het plein, niet op die locatie te plaatsen. Deze wordt door de raad als te verkeersonveilig beschouwd.

Beargumentatie ontwerp: De fietsroute over het plein, als vrijwillig alternatief voor het fietsen op een gemengde rijloper, is een extra mogelijkheid die aan fietser wordt aangeboden. De toegang tot deze route is in het ontwerp recht tegenover de gelijkwaardige kruising Dwingel/Vijverhof geplaatst, met een fietsuitrit. Dit betekent dat fietsers die naar dit pad toe willen vanuit de Dwingel (westzijde) rechtdoor kunnen oversteken, waarbij ze conform de verkeersregels rechts voor laten gaan. De beweging 'terug', van het plein naar de Dwingel (westzijde), is uit de voorrang. Dat past bij een bestemmingsplein, en bij de vormgeving als onverplicht fietspad. Doordat men bij het opstellen goed zicht op verkeer van alle drie zijden heeft, wordt het oversteken veiliger dan wanneer zij hier meegaat in de voorrangregeling.

Waarom is de wijziging onveiliger? Er worden twee situaties beschouwd:

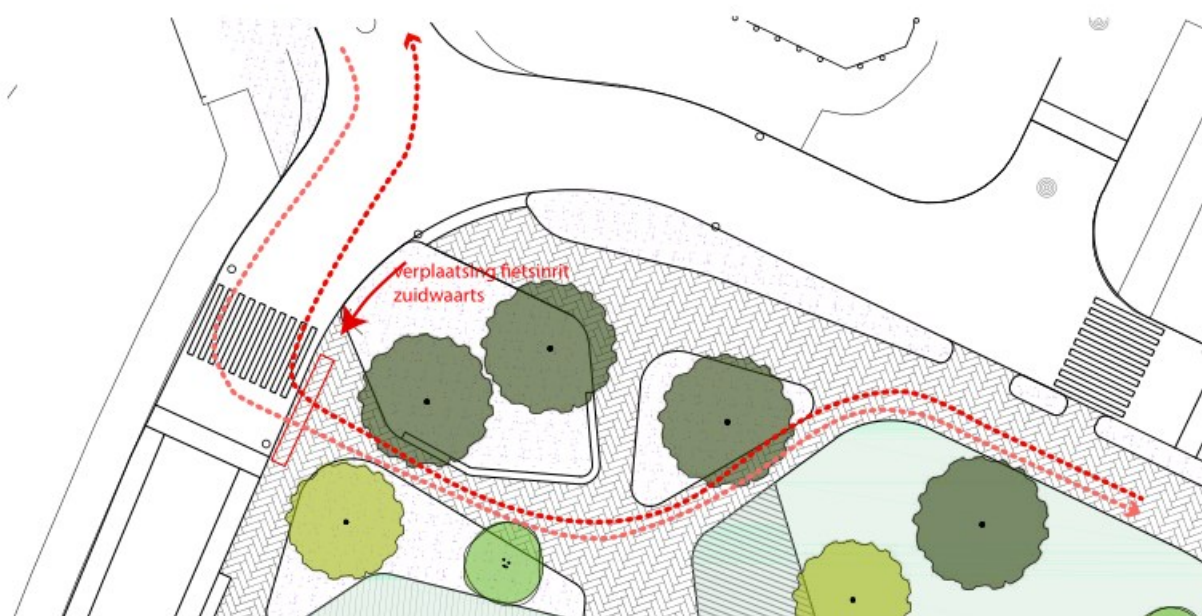
- 1) Verplaatsing van de fietsinrit naar een oostelijker locatie (tussen de kruising Dwingel/Vijverhof en de kruising Dwingel / Kantbeugel)
- 2) Verplaatsing van de fietsinrit naar een zuidelijker locatie (tussen de kruising Dwingel/Vijverhof en de brug Vijverhof).

Ad 1) Verplaatsing van de fietsinrit naar het oosten



Een andere locatie voor de inrit tussen de kruising Dwingel/Vijverhof en de kruising Dwingel / Kantbeugel zorgt voor meer onveiligheid. Voor het fietsverkeer dat vanuit de Dwingel (westzijde) fietst naar de Dwingel (oostzijde) is de verkeersbeweging bij het opkomen/oversteken van de kruising identiek aan de situatie waar er een uitrit recht tegenover de Dwingel (westzijde) ligt, maar zal zij vervolgens langer op de gedeelde rijloper moeten fietsen voordat zij op het plein kunnen rijden. In principe is dit delen van de rijbaan veilig, maar voor kwetsbaardere fietsers (kinderen, ouderen) minder prettig. Voor hen is het verplaatsen van de fietsinrit ten opzichte van waar deze in het ontwerp ligt, een verslechtering. Voor fietsverkeer vanuit de Dwingel (oostzijde) wat naar de Dwingel (westzijde) fietst ontstaat bij verplaatsen van de inrit een vreemde, veelal diagonale oversteek vanaf het plein naar de rijbaan tussen de twee kruisingen in. Deze oversteek ligt bovendien na de bocht voor verkeer vanaf de Vijverhof, en is slechter zichtbaar voor autoverkeer dat die bocht neemt. Daarmee is een verplaatsing van de fietsinrit op de Dwingel in oostelijke richting minder veilig dan de ontworpen locatie. Overigens blijft er tegenover de kruising Kantbeugel een fietsinrit bestaan, zodat fietsverkeer dat daarvoor kiest, altijd nog bij de Kantbeugel al naar de rijbaan kan gaan om daar de weg te vervolgen naar de Dwingel (westzijde).

Ad 2) Verplaatsing van de fietsinrit naar het zuiden



Verplaatsing van de inrit naar een andere locatie tussen de kruising Dwingel/Vijverhof en de brug Vijverhof zorgt voor een grotere omweg voor fietsers die vanuit de Dwingel (westzijde) naar het oosten willen, terwijl fietsverkeer dat vanuit het oosten naar de Dwingel (westzijde) fietst pas 'na de bocht' van het plein afkomt. Hierbij is de zichtlijn op autoverkeer uit het oosten slechter. Bovendien is dit wegvak, met verkeer vanaf de Dwingel oost- en westzijde, twee keer zo druk dan voor de kruising. Daarmee is een verplaatsing van de oversteek in zuidelijke richting onveiliger dan de ontworpen locatie.

Voorstel 2: Het niet opnemen van de tweede uitrit aan het plein, aan de zijde van de Dwingel.

Beargumentatie ontwerp: De tweede uitrit fungeert als extra ventiel voor de drukte op het plein. Zij zorgt ervoor dat autoverkeer met bestemming plein niet allemaal langs de kruisingen Dwingel / Kantbeugel en Dwingel / Vijverhof hoeft te rijden. Met name voor groot verkeer dat op het plein moet

zijn is een bijkomend voordeel dat zij op het plein niet hoeven draaien en andere bijzondere manoeuvres hoeven uit te voeren. Daarmee stijgt de verkeersveiligheid zowel op de rijbaan langs het plein, en op het plein zelf.

Waarom is wijziging onveiliger? Door de tweede uitrit te laten vervallen verdwijnt bovengenoemde verkeersveiligheidsstroom uit beeld. De tweede uitrit zorgt er ook voor dat de uitrit van het plein op de Vijverhof aanzienlijk minder gebruikt wordt om het plein af te rijden, zowel door (bezoekende) personenauto's als de vrachtwagens van de marktkramen zelf. Dit resulteert in een veiligere en overzichtelijkere situatie op de Vijverhof tussen kruising Dwingel en brug.

Voorstel 3: Het (nu) niet opnemen van de voorgestelde voetgangers-/fietsbrug tussen het marktplein en het parkeerterrein bij het winkelcentrum Vijverhof.

Doordat de voorgestelde voetgangers-/fietsbrug niet wordt opgenomen vervalt een belangrijke kans om de verkeerssituatie op het plein en de (straat) Vijverhof te verbeteren. Wanneer men parkeert op de Vijverhof en boodschappen doet in het winkelcentrum, kan men niet meer via de voetgangers-/fietsbrug ook nog wat kopen bij de kramen op het plein; men moet daar apart heenrijden en opnieuw parkeren. Door de voetgangers-/fietsbrug wordt de afstand, zowel fysiek als gevoelsmatig tussen het nieuwe plein en het winkelcentrum flink verkort waardoor deze mogelijkheid voor gebruikers ontstaat. Dit voorkomt extra drukte, en daarmee potentieel onveilige situaties, op het marktplein.

Met de nieuwe voetgangers-/fietsbrug worden de marktkramen met name rondom en bij deze nieuwe brug gestald, zodat de marktkramen de meest optimale binding met het winkelcentrum krijgen. Zonder voetgangers-/fietsbrug worden de marktkramen met name gestald bij de (straat) Vijverhof. Dit is niet wenselijk. De auto's van en naar het marktplein rijden dan langs de marktkramen en de kans is groot dat er dan weer geparkeerd wordt langs de (straat) Vijverhof, waardoor de verkeerssituatie zowel langs de straat als op het nieuwe plein minder verkeersveilig wordt, vooral als er mensen (waaronder soms ook kinderen) rondom de marktkramen en bij de zitbanken aanwezig zijn. Het is dan wenselijker als de marktkramen verder op het plein geplaatst worden, zodat er minder auto's langs de marktkramen rijden en er minder snel langs de (straat) Vijverhof geparkeerd wordt. Zonder voetgangers-/fietsbrug wordt de binding tussen de marktkramen en het winkelcentrum echter nog slechter als de marktkramen verder op het plein geplaatst worden.

Daarnaast is ook de vormgeving van het plein afgestemd op een routing voor voetgangers (en fietsers) vanuit Kantbeugel richting de nieuwe brug. Wanneer deze brug niet aangelegd wordt, is de inrichting van het plein suboptimaal; de groenvakken kunnen dan beter op een andere wijze vormgegeven worden.

Geconcludeerd wordt dat het nu niet aanleggen van de brug leidt tot een minder directe voetgangersroute vanuit de noordelijke woonwijken, waar ook de Rozensteete gevestigd is. Daarnaast is de inrichting van het plein suboptimaal, en kan dit verbeterd worden. Wanneer de brug in een latere fase aangelegd wordt, dan wordt aangeraden de inrichting van het plein niet aan te passen, maar zo te laten, voorbereid op de getemporeerde komst van de brug.

Financiële consequenties van de voorgestelde veranderingen.

De financiële consequenties van de voorgestelde veranderingen wordt op hoofdlijnen op een rij gezet:

- Het nu niet uitvoeren van de voetgangers-/fietsbrug scheelt € 145.000,- aan uitvoeringskosten. Het ontwerp van het plein zal moeten worden aangepast, maar daardoor zullen de kosten niet significant veranderen.
- Het uitvoeren van de fietsuitrit van het plein naar de Dwingel leidt niet tot significantie financiële veranderingen in het ontwerp.
- Het niet uitvoeren van de 2e auto-uitrit van het plein naar de Dwingel leidt niet tot significante financiële veranderingen in het ontwerp, maar enkel tot een afname van de beoogde verkeersveiligheid.

Verkeerskundig en ruimtelijk advies

Op basis van bovenstaande beschouwing adviseren wij:

- de uitrit voor fietsers, recht tegenover de kruising Dwingel/Vijverhof, op die locatie te behouden. Wanneer deze verplaatst wordt, ontstaan minder verkeersveilige situaties dan in de bestaande situatie: de huidige verkeerskundige problemen zullen blijven bestaan.
- om de tweede uitrit voor auto's van het plein, aan de oostzijde, wel uit te voeren. De verkeersveiligheid rondom het plein, met name voor fietsverkeer maar ook voor voetgangers, verbetert hierdoor. De verkeersveiligheid op het plein zelf ook. De exacte locatie van deze uitrit kan in overleg met directe omwonenden bepaald worden, zodat zij hier zo min mogelijk overlast van ervaren. De grens van de 30 km/h-zone op dit gedeelte van de Dwingel moet dan mogelijk ook op een andere locatie komen.
- de voetgangers-/fietsbrug wel uit te voeren. Eventueel in een uitgekledede vorm. Na een marktconsultatie is aangegeven dat dit voor €90.000,- realiseerbaar is. Mocht dit qua kosten momenteel een probleem zijn dan kunnen wij ons voorstellen dat deze in een later stadium wordt uitgevoerd. Het ontwerp van het plein hoeft hierbij dan ook niet aangepast te worden.

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties terugvinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

Legenda verwijzing	Artikel verwijzing	Uitzonderingsgrond
Artikel 5.1 lid 1 Woo – Absolute uitzonderingsgronden De openbaarmaking van deze informatie:		
A	art. 5.1 lid 1 a	Kan de eenheid van de Kroon in gevaar brengen
B	art. 5.1 lid 1 b	Kan de veiligheid van de Staat schaden
C	art. 5.1 lid 1 c	Betreft bedrijfs- en fabricagegegevens die vertrouwelijk aan de overheid zijn meegedeeld
D	art. 5.1 lid 1 d	Betreft persoonsgegevens als bedoeld in paragraaf 3.1 (bijzondere persoonsgegevens) of paragraaf 3.2 (persoonsgegevens van strafrechtelijke aard) van de Uitvoeringswet Algemene verordening gegevensbescherming, waarvoor geen toestemming is gegeven of door de betrokkene kennelijk zelf openbaar zijn gemaakt
E	art. 5.1 lid 1 e	Het betreft nummers die dienen ter identificatie van personen die bij wet of algemene maatregel van bestuur zijn voorgeschreven als bedoeld in artikel 46 van de Uitvoeringswet Algemene verordening gegevensbescherming, tenzij de verstrekking kennelijk geen inbreuk op de levenssfeer maakt
Artikel 5.1 lid 2 Woo – Relatieve uitzonderingsgronden Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen:		
F	art. 5.1 lid 2 a	Het belang van de betrekkingen van Nederland met andere staten en met internationale organisaties
G	art. 5.1 lid 2 b	De economische of financiële belangen van de Staat, andere publiekrechtelijke lichamen of bestuursorganen
H	art. 5.1 lid 2 c	Het belang van de opsporing en vervolging van strafbare feiten
I	art. 5.1 lid 2 d	Het belang van de inspectie, controle en toezicht door bestuursorganen
J	art. 5.1 lid 2 e	Het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen
K	art. 5.1 lid 2 f	Het belang van de bescherming van andere dan in art. 5.1 lid 1 sub c genoemde concurrentiegevoelige bedrijfs- en fabricagegegevens
L	art. 5.1 lid 2 g	Het belang van de bescherming van het milieu waar deze informatie betrekking op heeft
M	art. 5.1 lid 2 h	Het belang van de beveiliging van personen en bedrijven en het voorkomen van sabotage
N	art. 5.1 lid 2 i	Het belang van het goed functioneren van de Staat, andere publiekrechtelijke lichamen of bestuursorganen
O	art. 5.1 lid 4	Het belang dat de geadresseerde erbij heeft om als eerste kennis te kunnen nemen van de informatie (tijdelijke beperking)
P	art. 5.1 lid 5	De onevenredige benadeling welke, in uitzonderlijke gevallen, wordt toegebracht aan een ander belang dan genoemd in art. 5.1 de leden 1 en 2, bij andere informatie dan milieu-informatie.
Q	art. 5.1 lid 6	Het belang genoemd in artikel 5.1 lid 1 c, het hier milieu-informatie betreft waardoor, bij openbaarmaking, ernstige schade wordt toegebracht aan het genoemde belang in artikel 5.1 lid 1c
Artikel 5.2 lid 1 Woo – Persoonlijke beleidsopvattingen De informatie uit documenten betreft:		
R	art. 5.2 lid 1	Persoonlijke beleidsopvattingen. Onder persoonlijke beleidsopvattingen worden verstaan ambtelijke adviezen, visies, standpunten en overwegingen ten behoeve van intern beraad, niet zijnde feiten, prognoses, beleidsalternatieven, de gevolgen van een bepaald beleidsalternatief of andere onderdelen met een overwegend objectief karakter
S	Art. 5.2 lid 2	Tot personen te herleiden gegevens, met betrekking tot door het bestuursorgaan, met het oog op een goede en democratische bestuursvoering, verstrekte informatie die kwalificeert als persoonlijke beleidsopvattingen