

PETITIE Verkeersveiligheid Bobeldijk

Bobeldijk, 22 januari 2020.

Van: bewoners Bobeldijk tussen Grootweg en kombord richting Spierdijk

- Aan: Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Afd. Waterkeringen en Wegen
- College van Burgemeester en Wethouders Gemeente Koggenland
- Gemeenteraad Koggenland
- Politie Regio Noord-Holland, Postbus 57, 200AB Haarlem

Samenvatting

Deze petitie gaat uit van de beleving van de bewoners van Bobeldijk 85 t/m 100. Aanleiding is ontevredenheid over het resultaat van Herinrichting Bobeldijk Fase 2, maar duidelijk is dat de problematiek de hele Bobeldijk omvat en eigenlijk nog veel breder is. Hoofdconclusie is pijnlijk: er is heel veel geld uitgegeven aan herinrichting van de Bobeldijk, maar de resultaten van zijn niet toereikend. Er wordt door automobilisten nog steeds te hard gereden en er is onvoldoende of geen ontmoedigend effect op doorgaand verkeer.

De situatie is niet uniek in Nederland: wegbeheerders worden opgezadeld met hoge kosten, terwijl het nut vaak ter discussie staat. Voor "grijze" wegen zoals de Bobeldijk (wegen die bijna alle functies vervullen) zijn geen pasklare oplossingen. Op projectniveau spelen, al dan niet valide, richtlijnen al snel een hoofdrol, terwijl het hier om maatwerk en gezond verstand gaat. Daarbij komt dat nu gangbare maatregelen nooit opgewassen zullen zijn tegen de al maar verslechterende mentaliteit.

In Bobeldijk zijn veel vaker bewonersinitiatieven geweest. Nu blijkt dat ook de herstructurering niet helpt is duidelijk dat een fundamentele bezinning nodig is. Urgent is een zeer strakke handhaving. Verder dringen wij aan op verbetering van de huidige maatregelen en onderzoek naar verdergaande maatregelen voor de gehele Bobeldijk.

Inleiding

Op initiatief van de buurvrouwen zijn bewoners van het deel in de 30-km zone tussen T-kruising Grootweg tot kombord richting Spierdijk op 8 januari 2020 vrijwel voltallig bijeen geweest. Hierbij waren ook 3 leden van het bewonerscomité aanwezig. Aanleiding was het gevoel dat de reconstructie niet geholpen heeft. De uit te voeren herstelwerkzaamheden hebben ons bewogen om nu aan de bel te trekken, omdat bij gelijktijdige aanpassingen kosten kunnen worden bespaard.

Zoals bekend is de verkeerssituatie op de Bobeldijk problematisch. Dit geldt voor veel dorpslinten, maar de problemen worden hier vergroot door de ligging van de weg tussen woon- en werkkernen. Het is voor velen de kortste oost-west verbinding en het is zeer moeilijk om doorgaand verkeer te ontmoedigen. Stroom kiest de weg van de minste weerstand. Veel automobilisten houden zich niet aan de geldende snelheidslimiet, ongeacht of deze 30, 50 of 60 km per uur bedraagt. Het autoverkeer is in de loop van de jaren sterk gegroeid en daarmee ook het sluipverkeer. Het

percentage “verkeershufters”, automobilisten die met extreem hoge snelheid passeren, is nog sterker gegroeid. Het ontbreken van handhaving draagt bij aan het al maar verslechteren van de mentaliteit.

De Bobeldijk vervult in de praktijk alle functies van erftoegang, ontsluiting en stroming. De agrarische activiteit is een gegeven. Deze functies zijn conflicterend en eigenlijk onverenigbaar. Het is duidelijk dat dit noopt tot maatwerkoplossingen. Richtlijnen gaan uit van de verschillende wegcategorieën en zijn dus niet zonder meer toepasbaar.

Al sinds jaren kaarten bewoners de hiermee gepaard gaande verkeersonveiligheid aan bij de wegbeheerder Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en bij de Gemeente Koggenland. Het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Koggenland (hierna in de tekst aangeduid als GVVP) bevat gegevens over ongevallen van 2007 t/m 2011. De Bobeldijk is in de conclusie niet als onveilige locatie aangemerkt. Ten onrechte: de Bobeldijk is op de kaart verdeeld in 9 locaties met in totaal een aanzienlijk groter aantal ongevallen dan de wél aangemerkte locaties.

Het wachten was op budget voor een herinrichting die afdoende ondersteunt dat men zich aan geldende maximum snelheid houdt. Met herstructurering is uiteindelijk in 2017 gestart. Fase 2 heeft met tegenslagen te kampen, maar is nu zo ver afgerond dat een goede indruk kan worden verkregen over de effectiviteit van de getroffen maatregelen.

Kanttekening bij de tekst van deze petitie is dat wij niet beschikken over actuele gegevens over verkeersaantallen en ongevallen.

Conclusies

Bewoners zijn unaniem in hun conclusies:

- De wegversmallingen helpen niet om automobilisten langzamer te laten rijden. Op ons gedeelte kan men vol gas rechtuit. Alleen bij tegenliggers moet men stoppen. In de spits is er dus een effect, maar niet op de gewenste wijze. Er ontbreekt hier een wegversmalling en obstakels zijn smaller uitgevoerd ten opzichte van het plan zoals gepresenteerd op de informatieavond van 3 juni 2019. De weg wordt westwaarts ook steeds breder.
- Er is geen ontmoedigend effect merkbaar op de hoeveelheid sluipverkeer.
- Met fietsers, de meest kwetsbare groep, is geen rekening gehouden. Integendeel, het is nog gevaarlijker geworden. Zij worden bij de versmallingen afgesneden. De kruising Slagterslaan is zeer risicovol.
- Landbouwvoertuigen houden zich niet aan de snelheidslimiet van 25 km of rijden zelfs extreem hard. De versmallingen helpen daar niet tegen.

Opgemerkt kan worden dat de klinker-print op dit deel van de weg nog aangebracht moet worden, maar het verschil tussen de huidige snelheden en de gewenste snelheden is zo groot dat de bewoners niet geloven dat dit de oplossing biedt. Van de nieuwe inrichting kennen wij geen precedent en deze lijkt experimenteel. Van Spierdijk tot Hoorn is een allegaartje ontstaan.

Correctie Fase 2

Wij schetsen de gang van zaken.

Op 9 juli is een proefopstelling geplaatst. Agrariërs hebben dit aangegrepen om een gecoördineerde actie en lobby te houden. De proef is daardoor volkomen gedomineerd en de actie kan bestempeld worden als disproportioneel. Er was een vertegenwoordiger van de gemeente aanwezig. In plaats van handelend op te treden tegen dit onnodige agrarisch verkeer binnen de bebouwde kom, ging hij blijkens zijn uitlatingen mee in de wensen van de boeren. Op de tekening van HHNK is op 12 juli het ontwerp met de al spaarzame voorzieningen verder versoberd, zonder alternatieve maatregelen en zonder rekening te houden met andere belanghebbenden. De invloed van boeren binnen HHNK c.q. Gemeente Koggenland is blijkbaar zo onevenredig groot dat een plan waar deskundigen jaren aan werken in 3 dagen wordt aangepast. Naar de mening van de bewoners is er voor de boeren geen geldige bedrijfseconomische reden voor de aanpassing. Bewoners zijn unaniem zeer verbolgen.

- **Bewoners vinden in de eerste plaats dat het herinrichtingsplan uitgevoerd dient te worden conform de tekening zoals gepresenteerd op de informatieavond van 3 juni 2019.**
- **Wij vernemen graag hoe en door wie besluitvorming heeft plaatsgevonden.**

Bovenop deze correctie zijn aanzienlijk meer maatregelen nodig om de verkeerssituatie te verbeteren. Deze zullen wij per hoofdstuk bespreken.

Handhaving

Deze maatregel wordt door alle bewoners genoemd als essentieel. De vertegenwoordiger van de politie heeft hierop tijdens de informatiebijeenkomst gezegd dat daar geen capaciteit voor is. Op het landelijke informatienummer van de politie wordt, na uitleg over de situatie, spontaan gezegd dat snelheidsbeperkende maatregelen altijd gecombineerd moeten worden met handhaving.

Het beleid verkeersveiligheid gaat uit van de 3 E's, naar de Engelse benamingen van voorlichting, inrichting en handhaving. Het zou naïef zijn te veronderstellen dat voorlichting hier enig effect kan hebben. Volledig voldoen aan inrichtingseisen conform de V85 norm zal lastig zijn, zo niet onmogelijk. Resteert handhaving. Indien, met technische hulpmiddelen, een reële pakkans kan worden gerealiseerd, kan heel veel geld worden bespaard op de nu gehanteerde lapmiddelen. Het middel wegversmalling brengt weer nieuwe risico's.

Hardrijders zijn altijd recidivisten. De extreme categorie automobilisten veroorzaakt vroeg of laat de ernstigste ongevallen. De overheid in brede zin is hier verantwoordelijk voor.

Bewoners begrijpen de prioriteitstelling bij de politie niet. Zij zien frequente snelheidscontroles op locaties waar het risico veel lager is dan op de Bobeldijk, zoals Berkhouterweg, met gescheiden fietspad, en Westfrieze Parkweg, zonder fietsen. Beleid is niet risicogericht maar budgetgericht.

Om de ernst van de situatie te illustreren: op 14 januari 2020 om 14.00u komt in de 30 km zone een auto langs richting Spierdijk met een ongelooflijke snelheid van naar schatting 130 km per uur. Bewoners horen dit

vaker, meestal 's avonds, soms een wedstrijd. Een bewoner wil dit bespreken met de wijkagent en belt het landelijke nummer van de politie zoals vermeld op de website van Gemeente Koggenland. Daar noteert men alle gegevens, zegt dat de gemeente moet handhaven en verbindt door met Koggenland. Het verhaal opnieuw gedaan en weer wordt er doorverbonden, nu naar verkeerszaken. Voor de derde keer worden alle gegevens genoteerd. Het antwoord van de gemeenteambtenaar luidt "het is erg vervelend, maar daar kunnen wij écht niets aan doen". Na nogmaals benadrukt te hebben dat bewoner de wijkagent wil spreken wordt toegezegd dat de wijkagent een e-mail zal worden gestuurd met het verzoek de bewoner terug te bellen. Omdat bewoner 2 dagen niets hoort stuurt zij op 16 januari 11.21u een e-mail met een klacht over de procedure. Dezelfde dag 12.15u belt de verkeersadviseur van de politie. Hij probeert talloze argumenten aan te dragen, de V85 norm, regelgeving, vergelijkingen met situaties elders in de regio en de Bobeldijk in een verleden toen men 80 mocht rijden, bewonersparticipatie, er gebeuren geen ongelukken (wèersproken), fietsers moeten de ruimte pakken ("vertelt u dat ook aan kinderen en ouderen"), de vraag "wilt u een drempel voor uw deur?" en uiteindelijk "er is geen budget om te handhaven". Wijkagent nooit gesproken. **De boodschap van de bewoner is ondanks alle inspanningen niet overgekomen: tenminste 2 straatracers hebben een prachtig nieuw stuk asfalt ontdekt, zonder drempels. Zij gaan door tot er slachtoffers vallen en daar hebben zij nog alle tijd voor.** Op 21 januari ca. 22.00u wederom 2 racers richting Spierdijk.

- **Wij verzoeken met klem om te handhaven over de gehele lengte van de Bobeldijk.**

Inrichting 30-km zone

Er is jurisprudentie dat handhaving op de snelheid van 30 km zinloos is indien een 30-km zone niet voldoet aan de V85 norm. Deze houdt in dat de inrichting zodanig is dat 85% van automobilisten zich "vanzelf" aan de voorgeschreven snelheid houdt. HHNK heeft in haar meest recente wegenplan de doelstelling opgenomen dat in 2017 alle door HHNK beheerde wegen aan de V85 norm zouden voldoen. De norm is door belanghebbenden juridisch afdwingbaar.

- **Belangrijkste aanvullende maatregel is om de ingang bij kombord richting Spierdijk van een drempel te voorzien.**

Zoals bekend is een drempel het meest effectieve middel om snelheidsreductie af te dwingen. Naar onze mening is er ter plekke geen risico op trillingsoverlast. Mogelijk is nog een tweede drempel verderop noodzakelijk. Ons is ter ore gekomen dat de drempel bij het kombord richting Hoorn verwijderd gaat worden. In het algemene belang zijn wij hierop tegen indien daar geen alternatief, evt. op een andere plek, voor terugkomt.

- **Onderzocht moet worden waar extra versmallingen kunnen worden geplaatst op zodanige wijze dat de kaarsrechte zichtlijn wordt verstoord.**
- **Noodzakelijk is het optisch versmallen van de weg door fietsuggestiestroken aan beide zijden.**

Gedacht kan worden aan een breedte van 1 meter. Deze dienen met de versmallingen mee te lopen. Naast het totale optische effect zal dit automobilisten er op wijzen dat ook fietsers rechten hebben bij de wegversmallingen.

Snelheidsdisplay

- **Zolang geen effectieve maatregelen zijn getroffen en mogelijk ook daarna dient voorbij de westelijke ingang Bobeldijk permanent een snelheidsdisplay te worden geplaatst.**

In GVVP Koggenland is de intentie vastgelegd meer van deze middelen aan te schaffen, dus deze zullen beschikbaar zijn.

Sluipverkeer

Het GVVP Koggenland stelt dat doorgaand verkeer geen gebruik dient te maken van erftoegangswegen. Tevens is vastgelegd dat indien na opening van de N23 klachten blijven bestaan de gemeente een (kenteken)onderzoek op de betreffende route zal uitvoeren en passende maatregelen zal uitwerken.

- **Wij gaan er van uit dat onderzoek naar sluipverkeer op korte termijn wordt opgepakt met het doel maatregelen te nemen. Afsluiting in de spits van (een deel van) de Bobeldijk is daarbij een optie.**
- **Als aanvullende maatregel zou sterk overwogen moeten worden om de bebouwde komgrens van Bobeldijk helemaal door te laten lopen naar Spierdijk, zodat op dat stuk een 50 km zone ontstaat i.p.v. de huidige 60 km en er minder wisselingen van regime zijn.**

De bebouwingskarakteristiek voldoet weliswaar op veel plaatsen niet aan de vastgestelde criteria, maar gelet op de zeer smalle weggedeelten en woningconcentratie bij Sevendeeuweg is 50 km per uur een veel logischer limiet. De hoge snelheden in de 60 km zone maken het een zeer gevaarlijk traject en bevorderen instandhouding van sluipverkeer. De aanrijdsnelheid bij de 30-km zone is veel te hoog. De marge naar boven die automobilisten zich permitteren dient altijd in de overwegingen te worden betrokken.

Agrarisch verkeer

Bewoners zijn blij met de agrarische omgeving en met de boeren die dat in stand houden. Door de goede verstandhouding is er een grote tolerantie om een zekere overlast te accepteren.

Feit is dat het materieel steeds groter is geworden en steeds bedreigender voor de zwakke verkeersdeelnemer. Feit is dat de maximum snelheid van 25 km per uur niet wordt aangehouden, ook niet binnen de bebouwde kom. Handhaving op snelheidsovertredingen van landbouwvoertuigen is een onbekend fenomeen. Dit onderdeel is dus volkomen afhankelijk van discipline binnen de branch zelf.

Het GVVP stelt dat landbouwverkeer binnen de bebouwde kom waar mogelijk wordt voorkomen. De bestuurders van landbouwvoertuigen dienen met aangepaste snelheid te rijden en zich bewust te zijn van hun grootte en hun plaats binnen het verkeer". Met de 2 agrarische bedrijven en een loonwerker om de hoek is dit verkeer voor de deur natuurlijk niet te vermijden. Echter zelfs

uitgaande van de al lang structureel te hoge snelheden wordt het steeds erger. Het zal ook duidelijk zijn dat het gedrag bij de proefopstelling de tolerantie van bewoners niet heeft bevorderd.

Een specifiek aandachtspunt is een bedrijfsovername van een melkveebedrijf. Sindsdien is er zeer frequent zwaar verkeer tussen 2 locaties, met vaak excessieve snelheden. Als dit verkeer een permanent karakter krijgt is dit in strijd met het GVVP.

Het gedogen c.q. ontbreken van handhaving leidt ook tot misvattingen: agrariërs hebben in gesprekken met bewoners gesteld dat de maximum snelheid voor trekkers 40 km per uur is. GVVP Koggenland zegt dat de gemeente regelmatig contact heeft met LTO en indien nodig met individuele ondernemers.

- **Het zal duidelijk zijn dat er alle aanleiding is voor de gemeente om indringende gesprekken aan te gaan met LTO en met betreffende individuele ondernemer. Wij vernemen graag hoe dit wordt aangepakt.**

Overleg

Bewoners zijn nu al jaren aan het lijntje gehouden. Het wachten was op budget en realisatie van de Westfrisiaweg. Nu dit is geregeld en de problemen zijn gebleven zult u begrijpen dat de maat vol is.

- **Wij treden graag in overleg op bestuurlijk niveau, om te komen tot een integrale analyse en aanpak.**