



Rol Veilig Verkeer Nederland

Veilig Verkeer Nederland is een vrijwilligersorganisatie, die van mening is dat iedereen veilig over straat moet kunnen. Verkeersonveiligheid, objectief en subjectief, zorgt ervoor dat dit niet voor alle weggebruikers is weggelegd. Veilig Verkeer Nederland wil de burger, die geconfronteerd wordt met verkeersonveiligheid, en daardoor in zijn bewegingsvrijheid wordt beperkt, ondersteunen. Daarin nemen wij een bemiddelende rol.

Met andere woorden: Veilig Verkeer Nederland geeft melders en vrijwilligers handvatten over hoe ze de verkeersonveilige situatie kunnen aanpakken en hoe ze verkeersveiligheid in het algemeen kunnen verbeteren.

Algemeen

- Veilig Verkeer Nederland beoordeelt situaties op verkeersveiligheidsaspecten. Alle andere actoren, zoals ruimtelijke ordening, financiën e.d., worden – voor zover deze geen directe invloed hebben op de verkeersveiligheid – niet meegewogen;
- Aan de adviezen die door Veilig Verkeer Nederland worden uitgebracht zijn geen kosten verbonden;
- Adviezen zijn onafhankelijk en onpartijdig. De enige toetsing is de algemene verkeersveiligheid ;
- Uitgangspunt van de advisering is het convenant “Duurzaam Veilig”. Dit convenant is (in 1997) ondertekend door het rijk, de gemeenten, de provincies en de waterschappen en gezamenlijk in regelgeving en uitvoeringsvoorschriften uitgewerkt en vastgelegd.

Situatie

De Medoclaan is een gebiedsontsluitingsweg in het uiterste zuidwesten van Maastricht, op geringe afstand van en min of meer parallel lopend aan de Tongerseweg. De Tongerseweg is een belangrijke route van en naar België (Tongeren, Brussel).

De Medoclaan, aangeduid als voorrangsweg, heeft een lengte van ongeveer één kilometer en ontsluit de wijken Wolder en Campagne. De maximumsnelheid is er 50 km/h, behalve het meest westelijke stukje bij Wolder, waar die snelheid 30 km/h is.

Het grootste gedeelte van de weg loopt bergafwaarts vanaf Campagne naar Wolder en in de weg zitten diverse bochten waardoor het uitzicht niet onbeperkt is. Dat wordt mede veroorzaakt door de op ettelijke plaatsen vrij hoge begroeiing in de voortuintjes.

Op vier plaatsen is er in de Medoclaan een chicane aangebracht door middel van de zogenaamde straatjuweeltjes, waarop de borden F5 en F6 (de doorgangsregeling) zijn geplaatst. Beurtelings gaan de beide rijrichtingen voor. Fietsers en bromfietsers kunnen die juweeltjes rechts passeren over de rode suggestiestrook.

Helemaal op het begin van de Medoclaan aan de oostkant zijn wel op beide rode stroken één afbeelding van een fiets aangebracht, maar daarmee worden die stroken geen fietsstroken; het blijven suggestiestroken. Juridisch hebben die geen betekenis, maar bieden fietsers toch enige bescherming.

Er is een buslijn (lijn 3) op de Medoclaan en de bushaltes liggen op havens buiten de rijbaan.

Parkeerverboden komen op de Medoclaan niet voor.

Naar onze opvattingen voldoet de Medoclaan aan de normen van DUURZAAM VEILIG.

Probleemstelling

Bewoners van de Medoclaan en uit de directe omgeving daarvan hebben kenbaar gemaakt, een aantal problemen te hebben met de inrichting van de Medoclaan. Sinds omstreeks 2006 werd de verkeersdruk aldaar groter en er waren klachten over te hoge snelheden.

Daarom heeft de gemeente in 2007 op kleine schaal enkele snelheidsmetingen gedaan. Op één plaats werden ruim 300 auto's gecontroleerd.

V85 (V staat voor velocitas, snelheid) bleek daar 59 km/h te zijn, hetgeen betekent, dat 85 % van de gecontroleerde voertuigen niet sneller reed dan 59 km/h en 15 % sneller. (V85 is een uit de statistieken gebleken percentage. De resterende 15 % is een groep, die alle snelheidsregels aan zijn laars lapt en waarvoor geen maatregelen te nemen zijn.)

Deze metingen waren voor de gemeente aanleiding om de hierboven genoemde straatjuweeltjes met de doorgangsregelingen te plaatsen.

Daarna, in juli (mogelijk de vakantietijd) en in september 2009 werden wederom snelheidsmetingen gedaan, - nu gedurende periodes van acht dagen. Daar, waar het grootste aantal motorvoertuigen per etmaal passeerde (in september, gemiddeld 2255) bleek V85 het laagste te zijn, namelijk 48 km/h en waar het kleinste aantal passeerde (ook in september, gemiddeld 1721) het hoogste, namelijk 52 km/h.

Door bewoners worden legio incidenten en ongemakken geconstateerd zoals:

- Omver gereden paaltjes van de doorgangsregeling,
- Te weinig uitzicht bij de snelheidsremmers (de doorgangsregelingen),
- Fietsers komen bij de snelheidsremmers vaak in de verdrukking,
- Bijna-ongevallen met fietsers, fietsers die moeten vluchten naar het trottoir of in de gladheidsperiode naar de rijbaan buiten de suggestiestroken,
- Verbaal en fysiek ruziënde automobilisten om het eerste recht van doorgang,
- Chauffeurs van vrachtauto's en autobussen, die zich al slingerend een weg banen tussen de chicanes door,
- Hinder van de straatjuweeltjes bij het in- en uitrijden van sommige particuliere uitritten,
- Toename van de geluidshinder en fijnstofconcentratie bij afremmen en optrekken,
- Veel sluipverkeer, - automobilisten uit België die de verkeersregelininstallatie op de Tongerseweg die ook als doseerlicht dienst doet, willen ontwijken.

Op grond hiervan bestaat er onder de bewoners geen draagvlak voor de huidige straatjuweeltjes, de chicanes met de doorgangsregeling en wensen velen dat deze worden verwijderd.

In gesprekken met de wethouder en ambtenaren van de gemeente Maastricht is gebleken, dat de gemeente op een redelijk korte termijn geen gelden beschikbaar heeft voor vervanging van de chicanes door drempels die acceptabel zijn voor het openbaar vervoer en esthetisch verantwoord zijn.

De gemeente heeft per brief van 21 augustus 2012 (nr. 2012.33754) laten weten, de chicanes op de Medoclaan te handhaven.

Een groep van ongeveer 50 bewoners van de Medoclaan heeft tegen dit besluit bezwaar aangetekend. Deze groep wenst verwijdering van de chicanes maar accepteert, dat in de plaats daarvan, vanwege het ontbreken van de financiën daarvoor, geen alternatief komt.

Het buurtplatform Campagne, ongeveer 750 adressen (gecheckt bij ongeveer 60 leden), wenst de vervanging van de chicanes door andere snelheidsremmers.

Onze waarnemingen

Gedurende de stille middaguren van 6 november 2012 hebben wij ons enige tijd opgehouden op diverse plaatsen van de Medoclaan.

Het verkeersaanbod was op dat tijdstip uiterst minimaal hetgeen niet verwonderlijk is. De eerder genoemde cijfers (minder dan 2.500 motorvoertuigen per etmaal) geven dat immers aan. Dat zijn aantallen die zelfs voor een lager geclassificeerde weg (de erftoegangsweg) nog alleszins acceptabel zijn.

Op de rijbaan waren geen auto's geparkeerd. Bewoners lijken de suggestiestrook als een fietsstrook, waarop en waarnaast stilstaan niet is toegestaan, te beschouwen.

Er werden absoluut geen ongewenste gedragingen in het verkeer geconstateerd. Geen hoge snelheden, geen mekaar bij de chicanes "de vliegen afvangen", geen fietsers die gehinderd werden. enz. enz..

Op maandag 12 november 2012 hebben wij wederom enige tijd doorgebracht in de Medoclaan en wel gedurende de spijtstijd van 07.35 tot 08.45 uur. Op enige afstand van elke chicane hebben wij een kwartier onopvallend gestaan. Wederom was er geen sprake van druk verkeer. Zelden moest een automobilist bij de chicanes wachten op een tegenligger. Geen opvallende snelheden. Geen voertuigen op de rijbaan geparkeerd. De fietsende schooljeugd was significant aanwezig. De oversteekbaarheid voor de fietsers bleek ruim te zijn. Wij speurden geen onheuse gedragingen van automobilisten jegens de fietsers. Er werden enkele auto's met Belgische kentekens gesignaleerd, maar zeker geen opvallend grote aantallen. Wij zagen geen auto's de particuliere uitritten in- of uitrijden.

Suggesties voor verbeteringen

Er zijn voorstellen gedaan om de huidige straatjuweeltjes te vervangen door autobus-vriendelijke en esthetisch verantwoorde drempels. Wij zijn daarvan geen voorstander. Drempels behoren, - zo is onze ervaring, - tot de meest gehate verkeersmaatregelen.

Zij zijn wellicht wel de meest succesvolle snelheidsremmers, maar zij zorgen ook voor veel trillingen in het wegdek die zich voortzetten naar de huizen, - vooral in Zuid Limburg, waar de mergel in de bodem voor ongewenste effecten zorgt. In het Zuid-Limburgse heuvelland zijn om die reden al vele drempels weer opgeruimd.

Verder veroorzaken ze, net zo als (of misschien zelfs meer dan!) de huidige chicanes, veel geluidsoverlast door het afremmen en optrekken van voertuigen en hebben ze hun invloed op de fijnstofconcentratie.

Drempels veroorzaken veelal onacceptabele hinder voor de passagiers van het openbaar vervoer. Op buslijnen worden drempels alleen nog geaccepteerd als ze uitgevoerd worden als een minstens twaalf meter lang verhoogd plateau ter hoogte van de bushalte, zodat de bus precies op die drempel kan stoppen. Het aantal bushaltes op de Medoclaan levert dan te weinig rendement betreffende de snelheid. Het weghalen van de buslijn op de Medoclaan lijkt niet opportuun.

Zoals reeds eerder gezegd, ligt de Medoclaan in een helling. Drempels in een helling zijn levensgevaarlijk voor motorrijders. Motoren die een drempel bergafwaarts met een te hoge snelheid naderen, lopen een hoog risico, gelanceerd te worden met alle gevolgen van dien.

Een aantal bewoners van de Medoclaan vraagt de verwijdering van de straatjuweeltjes en accepteert dat vanwege het ontbreken van de gemeentelijke financiën in de plaats daarvan geen nieuwe snelheidsremmers worden aangebracht.

Wij vrezen dat na verwijdering van de huidige straatjuweeltjes de Medoclaan een schitterende racebaan zal worden. Daartoe is die weg dan uitermate geschikt. Fietzers in de bochten zullen klem gereden worden terwijl zij nu beschermd worden door de straatjuweeltjes.

Het zou ons niet verbazen als het sluipverkeer vanuit België, dat hinder ondervindt van de doseerlichten op de Tongerseweg, dan behoorlijk toeneemt. Op vele van dit soort wegen (zonder de snelheidsremmers) wordt aan VEILIG VERKEER NEDERLAND gevraagd om maatregelen ter verlaging van de rijsnelheden.

Gezien de verkeersintensiteiten op de Medoclaan zou het niet onmogelijk zijn om de Medoclaan lager te categoriseren en wel tot een erftoegangsweg. Dat betekent dan een maximumsnelheid van 30 km/h, maar tegelijk ook waarschijnlijk het verdwijnen van de buslijn. Het plaatsen van borden maximumsnelheid 30 km /h is echter niet voldoende. De functie van de weg, alsmede de vorm en het gebruik moeten immers met elkaar in overeenstemming zijn.

Alle kruispunten zullen dan gereconstrueerd moeten worden tot kruispunten van wegen van gelijke orde. Voorrangswegen zijn niet toegestaan in 30-km/h-gebieden.

De vorm van de weg zodanig wijzigen, dat hij aan die norm voldoet vergt een enorme investering, waarvoor de gemeente Maastricht nooit haar fiat zal geven. Dat betekent bij voorbeeld vele chicanes door asverschuivingen en wegversmallingen alsmede doorzicht beperkende maatregelen. Dat betekent ook, dat de weg op een aantal plaatsen veel dichterbij de huizen komt te liggen waarbij dan voortuintjes geheel of gedeeltelijk moeten verdwijnen. Of dat voor bewoners acceptabel is, is nog maar de vraag.

Dat het uitzicht in de Medoclaan enigermate beperkt is, is volkomen terecht. Heeft men namelijk op een weg een onbeperkt uitzicht / doorzicht, dan ontstaat altijd de neiging om de snelheid te verhogen. De uitzichtbeperkende objecten moeten dus niet verwijderd worden.

De resultaten van de in 2009 uitgevoerde snelheidsmetingen (op 2 plaatsen elk 2 maal 8 dagen), namelijk V85 was 48, 50, 51 en 52 km/h, vragen naar onze opvatting niet om extra snelheidsremmende maatregelen in de Medoclaan.

Het omver rijden van de paaltjes op de straatjuwelen is naar onze opvatting niet het gevolg van een foutieve infrastructuur. Weggebruikers die met een fatsoenlijke snelheid over de Medoclaan rijden en ook voldoende opletten, rijden geen paaltjes omver. Diegenen, die dat wel doen, rekenen wij tot die categorie van die 15% verkeersdeelnemers, voor wie, zoals eerder al aangegeven, geen maatregelen te nemen zijn.



Datzelfde geldt feitelijk ook voor de bijna-ongevallen met fietsers. Als alle partijen fatsoenlijk gedrag vertonen ondervinden fietsers geen hinder van automobilisten en omgekeerd evenmin. De ideale toestand zou uiteraard zijn, als er voor de fietsers vrijliggende fietspaden beschikbaar waren. De ruimte laat dit echter niet toe, tenzij alle bewoners van de Medoclaan bereid zouden zijn, enkele meters voortuin daarvoor ter beschikking te stellen.

Tenslotte werd er nog gewag gemaakt van met elkaar ruziënde automobilisten in verband met de doorgangsregeling. Daartegen zijn helaas geen infrastructurele maatregelen mogelijk. Het verkeer hoort nu eenmaal een samenspel te zijn van mensen en geen oorlog.

Totstandkoming zienswijze

Deze analyse en zienswijze vanuit Veilig Verkeer Nederland is mede tot stand gekomen door:
De heer P.G.S.M. Geurts, Verkeerskundig Consulent, Veilig Verkeer Nederland.

Vragen of opmerkingen

Voor vragen of opmerkingen over de analyse en zienswijze kunt u contact opnemen met uw dichtstbijzijnde regiokantoor van Veilig Verkeer Nederland. Kijk hiervoor op de website van Veilig Verkeer Nederland: www.veiligverkeernederland.nl/regionale_steunpunten.

Tot slot

Voor gratis adviezen als deze is Veilig Verkeer Nederland behalve van vrijwilligers ook voor een groot deel afhankelijk van financiële bijdragen van derden. Help daarom mee deze dienst in stand te houden. Met uw steun kunnen ongelukken worden voorkomen. Word vrijwilliger of lid van Veilig Verkeer Nederland of doneer via www.veiligverkeernederland.nl.

Ik zeg 'ja!' tegen verkeersveiligheid en word lid van Veilig Verkeer Nederland.

Ik machtig VVN voor een periode van minimaal 1 jaar tot wederopzegging het aangekruiste bedrag van mijn rekening af te schrijven.

€ 3,- per maand

€ 5,- per maand

Meer, namelijk € per maand

Naam

Adres

Postcode Woonplaats

Telefoon

E-mail

Rekeningnr.

Handtekening Datum

Uw persoonsgegevens worden door de vereniging verwerkt ten behoeve van het aangaan van lidmaatschappen en donateurschappen.

Ik stel prijs op informatie over de activiteiten, projecten en producten van Veilig Verkeer Nederland.

0000 030 Z

Stuur de coupon naar:

Veilig Verkeer Nederland
Spoorakkerweg 2b
5071 NC Udenhout