

Opdrachtgever	Wilma Wonen
Datum	17 mei 2023
Kenmerk	014013.20230515.N1.02
Pagina	1/5

Reactie op inspraak in Commissie Ruimte

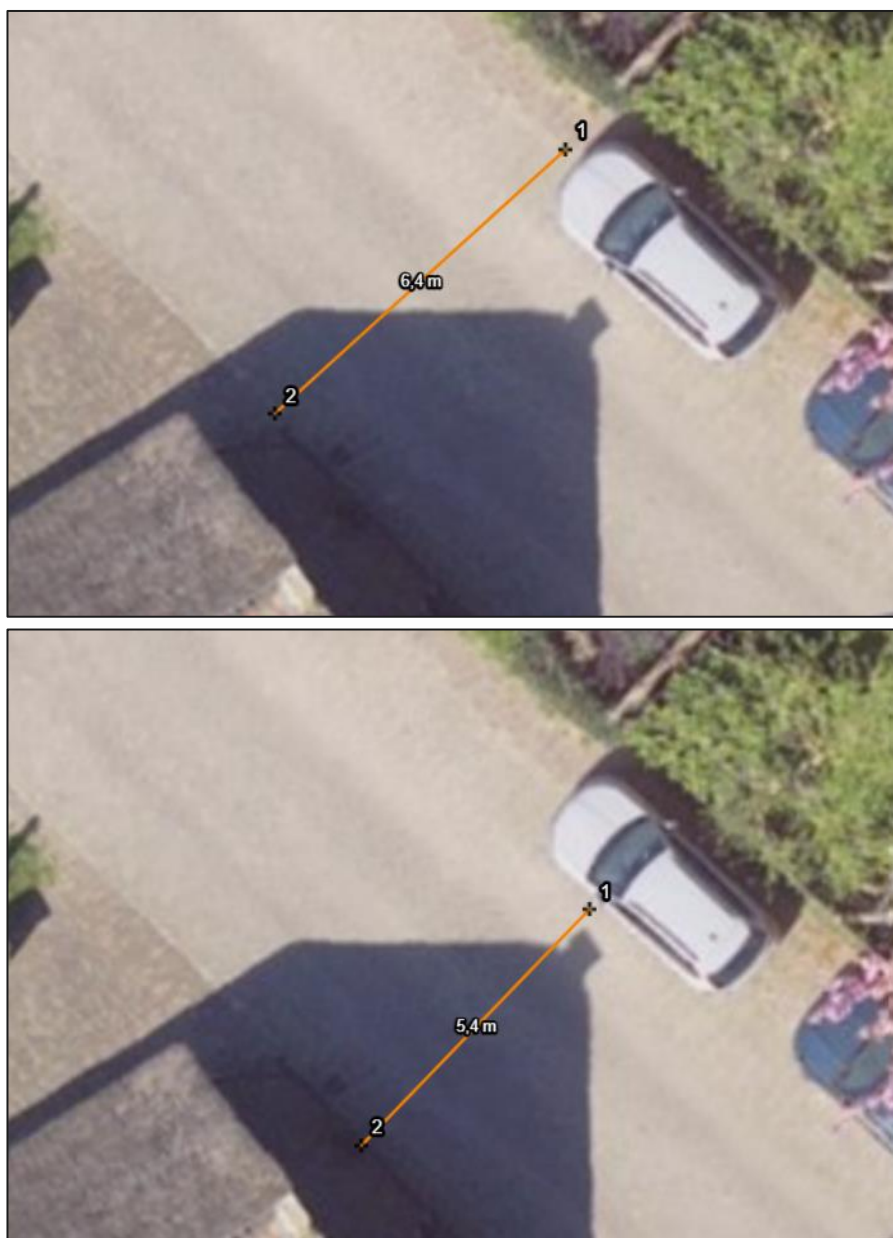
Op 8 mei 2023 is in de Commissie Ruimte van de gemeente Eemnes gesproken over woningbouw op de Ocrietlocatie. In de Commissie Ruimte is een inspraakreactie (Presentatie bevindingen verkeersonderzoek en ambitiekaartv2 (002).pdf) gegeven over onder andere de wegbreedte van de Eemweg in Verkeersonderzoek Ocrietlocatie (010606.20220513.R1.07). Wilma Wonen BV heeft Goudappel BV gevraagd schriftelijk te reageren op de inspraakreactie. Voorliggende notitie is de reactie op dit verzoek.

Reactie: smalste deel van de Eemweg is niet maatgevend

Inspreker heeft middels foto's aangetoond wat de breedtemaat van de Eemweg is op verschillende locaties. De breedte fluctueert tussen 4,95 meter (nabij de komgrens aan de noordwestzijde) tot circa 5,70 meter (nabij Eemweg huisnummer 35). Goudappel heeft in haar verkeersonderzoek een wegbreedte van 6,40 meter als maatgevend beschouwd. We herkennen de opgegeven maatvoering op de verschillende wegvakken. Inspreker heeft op 3 van de 4 opgemeten locaties naar verwachting de rijbaanbreedte opgemeten. Daarover verschillen we niet van mening. Deze wegvakken zijn echter niet maatgevend.

Op de locatie waarom het draait, het wegvak dat volgens Goudappel het meest maatgevend is, is door Goudappel de wegbreedte exclusief schikstrook naast de **rijbaan** opgemeten. De rijbaan bedraagt 6,40 meter (zie ook figuur 1; bij huisnummer 43), waarin rekening gehouden wordt met parkeren op de rijbaan. De inspreker heeft de maat tussen een geparkeerd voertuig en het hek op de erfgrens aan de overzijde opgemeten. Dat betreft circa 5,40 meter (zie ook figuur 1: inspreker geeft een precieze maat van 5,38 meter). Vanwege de marge voor het passeren met een auto, waarmee rekening gehouden dient te worden ten opzichte van verticale obstakels (de geparkeerde auto en het hek), is dit wegvak het meest maatgevend. De resterende breedte tussen het geparkeerde voertuig en het hek is onvoldoende om met twee personenauto's gelijktijdig te passeren. Dit blijkt ook uit de praktijk. Op het smallere deel (nabij de komgrens, van 4,95 meter) is geen sprake van

geparkeerde auto's op de rijbaan en vormt de berm de marge. Daarop is passeren van twee personenauto's goed mogelijk.



Figuur 1: Opgemeten breedtematen meest maatgevende wegvak (bron ondergrond: Streetsmart)

Werkwijze Goudappel: de weg en zijn omgeving

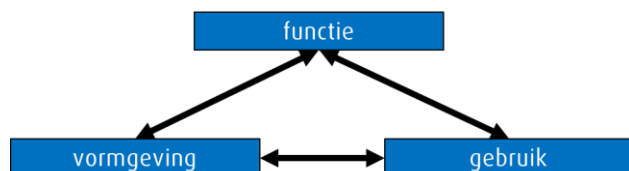
Bij alle verkeersonderzoeken wordt gestart met een schouw op locatie. In dit geval is de locatie bezocht door twee ervaren verkeerskundig adviseurs. Het profiel van een weg wordt op locatie op verschillende manieren 'ervaren', bijvoorbeeld door er zelf als automobilist en als voetganger gebruik van te maken. Zo wordt een complete weg, met verschillende wegvakken en mogelijk bestaande uit verschillende profielen, in zijn geheel beoordeeld. Op locatie wordt op verschillende punten de wegbreedte opgemeten met behulp van een meetlint. Het is gebruikelijk dat een wegbreedte fluctueert, zeker als het een weg is bestaande uit elementenverharding (klinkers), zoals op de Eemweg het geval is.

Naast de registratie van de wegbreedte wordt tijdens de schouw op locatie een algehele indruk verkregen van het verkeerskundig functioneren van een weg. Hierin wordt onder andere gelet op de aan- of afwezigheid van voetgangers- en fietsvoorzieningen, er wordt een indruk verkregen van de passeersnelheid ter plaatse en de parkeersituatie op- of langs een weg (hoe wordt er geparkeerd en is er sprake van veel of weinig parkeerwisselingen). Deze en andere indicatoren maken of een weg in zijn geheel verkeerskundig functioneert.

Conform Duurzaam Veilig¹ wordt vervolgens het evenwicht beoordeeld tussen de vormgeving (hoe ziet het profiel op een wegvak eruit), de functie (welke functie vervult een weg in het verkeersnetwerk) en het gebruik (hoe druk is het nu en in de toekomst). Binnen Duurzaam Veilig wordt gestreefd naar een duurzaam evenwicht tussen de functie van de weg, de vormgeving en het gebruik (zie ook figuur 2). In Duurzaam Veilig zijn landelijk een drietal wegcategorieën gedefinieerd:

- Stroomwegen: enkel buiten de bebouwde kom gemaakt om het verkeer te laten stromen, bijvoorbeeld autosnelwegen.
- Gebiedsontsluitingsweg: Deze wegen kunnen gelegen zijn binnen en buiten de bebouwde kom. Binnen de bebouwde kom geldt een maximum snelheid van 50 km/uur en zijn de wegen bedoeld ter ontsluiting van gebieden en uitwisseling tussen wegvakken.
- Erftoegangswegen: Zijn ook gelegen binnen en buiten de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom geldt een maximum snelheid van 60 km/uur en zijn de wegvakken veelal gelegen in landelijk gebied. Binnen de bebouwde kom geldt een snelheid van 30 km/uur en is het totale leefklimaat belangrijk.

¹ Duurzaam Veilig is een landelijk principe waarin gestreefd wordt naar een monotone weginrichting die voor alle weggebruikers als zodanig herkenbaar is.



Figuur 2: Evenwicht functionele eisen voor een Duurzaam Veilig wegvak

Onze analyse: integrale beschouwing van de weg

De Eemweg heeft op basis van de maximum snelheid en het huidige functioneren een functie als een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. De maatgevende vormgeving van een profiel hoeft niet altijd de locatie te zijn waarop het wegvak bijvoorbeeld het smalste is. Er zijn namelijk verschillende indicatoren van toepassing binnen de Duurzaam Veilig richtlijn. Voor enkele indicatoren geldt dat ze gelijk zijn voor de gehele Eemweg binnen de bebouwde kom. Bijvoorbeeld de maximum toegestane snelheid (30 kilometer per uur), de klinkerverharding en het ontbreken van een trottoir en fietspad zijn op de gehele Eemweg binnen de bebouwde kom gelijk. Andere indicatoren zijn verschillend op delen van de weg. Zo varieert bijvoorbeeld de breedte van de rijbaan, de breedte van het totale wegprofiel, de aanwezigheid van een berm, de aanwezigheid van geparkeerde auto's en de aanwezigheid van de schikruimte (beperkte ruimte op de weg om te parkeren).

In het geval van de Eemweg is het verkeerskundig meest maatgevende profiel aanwezig op het wegvak waarbij op de rijbaan wordt geparkeerd.² Passerend (auto- en vracht)verkeer dient op deze plek met een bepaalde marge het geparkeerde voertuig te passeren (conform NEN 2443:2013 ten minste 0,50 meter; in de praktijk ca. 1.00 meter). Verkeer in de tegengestelde richting houdt dezelfde veiligheidsmarge aan ten opzichte van het aanwezige hekwerk/erfgrens. Tussen twee passerende voertuigen bedraagt de minimale marge 1.00 meter. In combinatie met de benodigde voertuigbreedte voor een rijdend voertuig is de resterende wegbreedte te smal om met twee auto's gelijktijdig te passeren (zie ook figuur 3, positie van de camera-auto en de bandensporen op de rijbaan). Omdat het verkeer op elkaar moet wachten is dit wegvak maatgevend. Dit wegvak is vervolgens nader geanalyseerd met behulp van de Wegenscan.

² Hoewel voertuigen op delen van de weg deels gebruik maken van de 'schikruimte', variërend van 0 tot circa 1 meter breed, staan er voertuigen ook volledig op de rijbaan.



Figuur 3: Praktijksituatie Eemweg in Eembrugge bij huisnummer 43 (bron: Streetsmart)

Resumé

Goudappel erkent dat de breedte op de Eemweg binnen de bebouwde kom fluctueert en op delen van de weg smaller is dan op het meest kritische deel van de weg. Op het meest maatgevende deel is door de inspreker gemeten tussen een geparkeerd voertuig en het hekwerk aan de overzijde van de weg (bij huisnummer 43). Goudappel heeft de rijbaanbreedte exclusief schikstrook op deze locatie opgemeten en houdt rekening met geparkeerde voertuigen op de rijbaan.

Echter, de breedte van de weg is één van de indicatoren die het evenwicht binnen Duurzaam Veilig bepalen. Gelet op de verscheidenheid aan indicatoren binnen Duurzaam Veilig die, net als de breedte van de weg verschillen op de delen van de weg, is het meest kritische deel van de weg niet gelijk aan het smalste deel van de Eemweg binnen de bebouwde kom.