

Inspraak Laarderweg Gemeenteraad

Geachte voorzitter, gemeenteraadsleden en college,

Ook ik wil mijn bijdrage graag positief beginnen.

Voor het conceptontwerp uit juni 2024 hoefde je geen verkeerskundige te zijn om te zien dat daar van alles aan schortte.

Moeizame inspraak volgde en toen Veilig Verkeer Nederland met een rapport kwam kon men er niet omheen en kwam in februari dit jaar een plan waarbij GELUKKIG de heldere aanbevelingen van VVN grotendeels waren overgenomen.

Dát is het positieve. En op de middelbare school zei ik ook altijd dat ik blij was met een 5,5, krap maar voldoende. Hier draait het echter om veiligheid.

Voor de GOW30 bestaat een handreiking inrichtingskenmerken.

Eigenlijk is daarbij het allerbelangrijkste: ***Een GOW30 moet zodanig zijn ingericht dat de toegestane maximumsnelheid van 30 km/h geloofwaardig is, gegeven de aard van de weg zelf en zijn omgeving.***¹ De Laarderweg moet de 30 km/h gaan afdwingen.

U kunt de handreiking zien als een weegschaal. Links leggen we zaken die bijdragen aan de gebiedsontsluiting, zoals een breed wegprofiel, afwezigheid van obstakels en versmallingen én een voorrangsweg. Zaken die bijdragen aan doorstroming.

Aan de andere kant liggen zaken die de 30 km/h afdwingen: brede fietsstroken, asverspringingen, het gebruik van klinkers, en een hele belangrijke: het toepassen van drempels.

De huidige Laarderweg telt op 6 plekken een plateau, punaise of verhoging. Het nieuwe ontwerp telt er 7, maar 0 drempels, vanwege het risico op trillingsschade. Heel jammer, maar wél de juiste keuze: Uit onderzoek² en jurisprudentie³ blijkt namelijk dat de gemeente voor schade aansprakelijk is, zeker wanneer men alternatieven niet heeft onderzocht.

Drempels halen we dus weg. Net als het toepassen van klinkers. Prima keuzes, maar

¹ Pagina 6 van de Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30

² <https://www.verkeerskunde.nl/artikel/verkeersdrempel-als-veroorzaker-van-trillingsschade-vk-4-2014>

³ artikelen 6:162 BW (onrechtmatige daad) en artikel 6:174 BW (aansprakelijkheid voor opstallen, waaronder ook wegen)

eigenlijk maken we nu de Laarderweg zoals deze al is, maar dan met bredere fietsstroken, nieuw asfalt én voorrang op de zijwegen van rechts.

De gemiddelde snelheid ligt reeds boven de 40 km/h en u heeft in het VVN advies⁴ gelezen dat het omzetten naar een voorrangsweg een snelheidsverschil van nog eens 10 km/h kan opleveren. Maakt het dan uit of men 10 of 20 km te hard rijdt?

Absoluut. Hoe hoger de snelheid, hoe groter de impact — en dus de ernst van het letsel. Elke kilometer telt.⁵

Dus wat gaan we doen om die 10 á 20 km/h terug te brengen? Hoe maken we de Laarderweg geloofwaardig en zelfregulerend?

Het behouden van de gelijkwaardige kruisingen is daarbij een voor de hand liggende optie. U heeft allen mijn stuk gekregen waarin de argumenten van de gemeente worden weerlegd en de tegenargumenten worden aangeleverd:

1. Men wil de Handreiking GOW30 volgen: maar dat doet ze op andere punten niet?
En gemotiveerd afwijken is helemaal geen probleem.
2. Het zou gaan leiden tot minder flankongevallen. De onderbouwing ontbreekt echter, en de toename van letselongevallen wordt voor het gemak weggelaten.
3. De Provinciale subsidie zou in gevaar komen. Uit gesprekken die wij hadden met de subsidieverstrekker én diens subsidieregeling blijkt echter anders.
4. En het zou het advies van de politie zijn. Bleek feitelijk onjuist.
Afgelopen vrijdag kwam nog snel een nieuw advies uit de hoge hoed, maar dat deed hier niets aan af: Of de politie niet ook akkoord zou zijn met gelijkwaardige kruisingen – of dit zelfs zou toejuichen – is niet onderzocht.

De tegenargumenten zijn helder en onweersproken:

1. Het snelheidsverhogend effect van geen voorrang verlenen
2. Het ontbreken van drempels
3. Er is geen doorstromingsprobleem
4. Lokale ervaringen en expertinput: niemand wil een voorrangsweg
5. De handreiking GOW30 die ruimte laat voor maatwerk
6. De verhoogde kans op letsel-ongevallen
7. Consistentie in voorrangsregeling voor voetgangers
8. De dubbelfunctie van de weg
9. Uw Verkeersvisie 2035: ontmoedig doorgaand verkeer

⁴ VVN adviesrapport, pagina 4

⁵ Factsheets Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

10. Dat gelijkwaardige kruisingen de alertheid verhogen
11. Formeel risico bij het niet afdwingen van de 30 km/h
12. Lagere uitvoeringskosten herprofilering
13. Mismatch tussen ontwerp en verwachtingspatroon weggebruiker
14. Dorpsbeeld Eemnes

Mijn dringende vraag aan u: breng het plan in balans, door het behouden van de gelijkwaardige kruisingen.

Stuur deze beste mensen nog één keer terug naar de tekentafel en laat ze terugkomen met een laatste ontwerp dat hieraan voldoet. Dan kan men ook meteen de discrepanties tussen de tekeningen wegwerken, want u wordt gevraagd om in te stemmen met 2 tekeningen, waarbij de situatie bij de rotonde verschillend is.

Met deze en andere kleine wijzigingen tillen we het plan samen naar een 7,5. Of misschien wel een 8.

Dit is ons verzoek aan u, namens vele burens én namens mijn zoon van 15 maanden. Misschien over enkele jaren wel uw nieuwe burgemeester.

Stelt u gerust vragen.