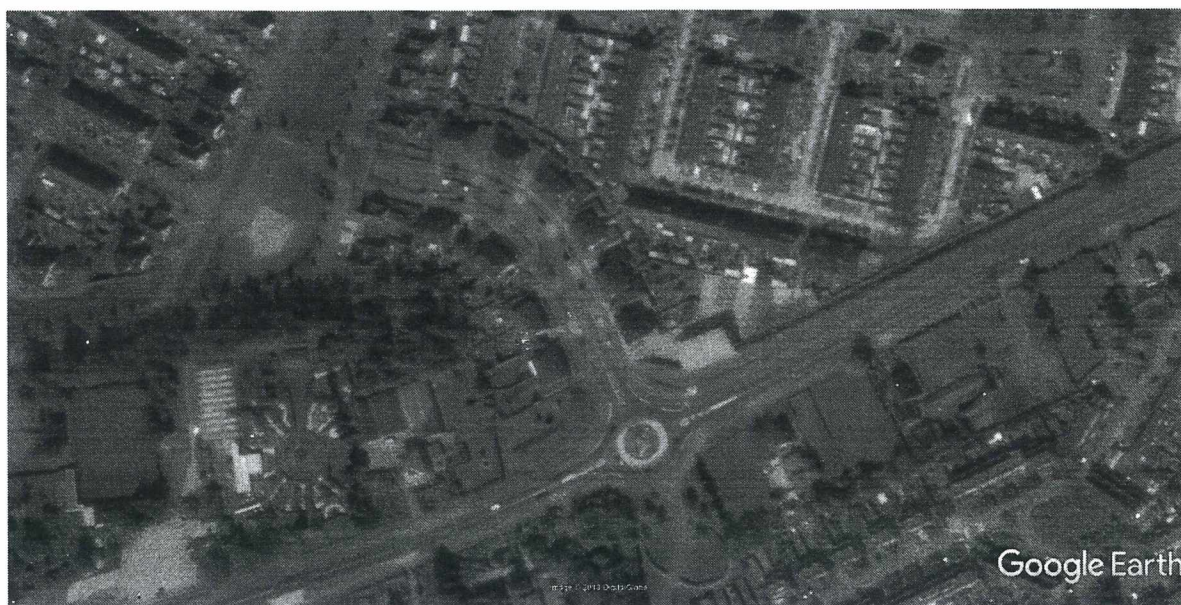


Burgerinitiatief



Verkeersremmende maatregelen in de Arendstraat

Burgerinitiatief 2018

Voorstel burgerinitiatief

U kunt voor uw voorstel gebruik maken van dit formulier. Verplicht is dat echter niet. Wel moet uw voorstel (conform artikel 5 lid 2 van de verordening) de volgende onderdelen bevatten: - een nauwkeurige omschrijving van het burgerinitiatief - een toelichting op het initiatiefvoorstel - de achternaam, de voornamen, het (contact)adres en de handtekening van de verzoeker, - een lijst met de voornamen, achternamen, adressen en handtekeningen van de initiatiefgerechtigden die het voorstel steunen. (Ook de geboortedata moeten vermeld worden, om te controleren of de initiatiefgerechtigden 16 jaar of ouder zijn).

Wat wilt u bereiken? Zet hier een nauwkeurige omschrijving van het burgerinitiatief. (artikel 5 lid 2a van de verordening burgerinitiatief)

Wij willen verkeersremmende maatregelen in de Arendstraat. Wij willen dat de gemeente er dus voor zorgt dat de weg dusdanig wordt ingericht dat er minder hard wordt gereden.

Ons voorstel gaat over een drempel aan het begin van de Arendstraat. In een gesprek met Dhr. Koekoek bleek dat dit niet mogelijk is. Er mag geen drempel na een (provinciale) rotonde worden geplaatst. Daarom mag het gedeelte in dit stuk over de drempel eigenlijk overgeslagen worden.

Het doel van ons burgerinitiatief blijft wel overeind. We willen dat de gebruikers van onze weg zich aan de snelheid gaan houden!

Toelichting. Waarom wilt u hetgeen u voorstelt? (artikel 5 lid 2b van de verordening burgerinitiatief)

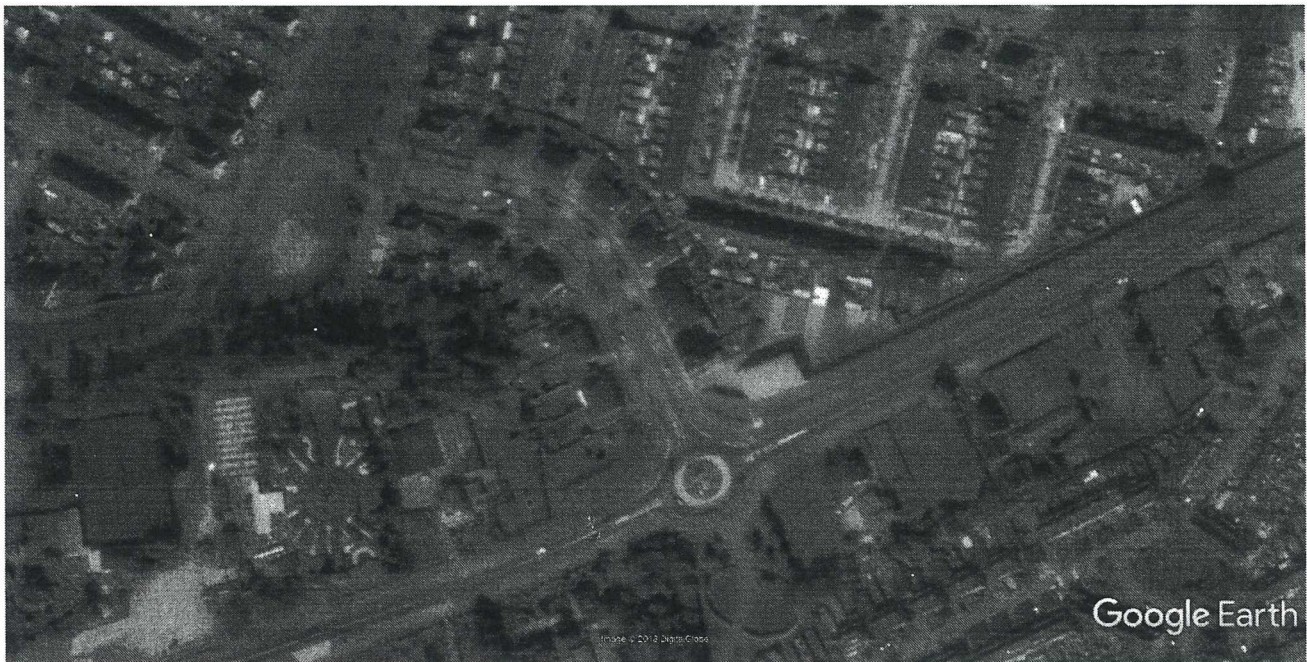
Verkeersgedrag verloopt voor een groot deel onbewust en via automatische processen. Het is dan ook mogelijk dat men zich niet bewust is van het te hard rijden. Mensen dwalen af met hun gedachten of luisteren naar muziek en trappen zonder dat ze het door hebben het gaspedaal verder in. Belangrijk om te beseffen is dat dit type hard rijden vooral tijdelijk van aard is. Zodra mensen in de gaten hebben dat ze te hard rijden, zullen ze hun snelheid weer aanpassen. (CROW, 2014)

De Arendstraat in Putten is een drukke toegangsweg vanaf de Nijkerkerstraat voor de wijken Husselerveld en Bijsteren. Er rijdt dagelijks veel verkeer doorheen. De Arendstraat ligt officieel in een 30km-zone maar er wordt heel erg hard gereden. Dhr. Loedeman heeft in maart (?) een verzoek ingediend bij de gemeente om de snelheid van het verkeer te meten. Dit onderzoek is in april 2018 gedaan. De onderzoeksresultaten zijn meegestuurd als onderbouwing van ons burgerinitiatief. Het blijkt dat 93% van het verkeer in die periode te hard heeft gereden. Daarvan heeft 11% harder gereden dan 45 km/u. (zie verkeersonderzoek gemeente, Excel bestand in de bijlage)

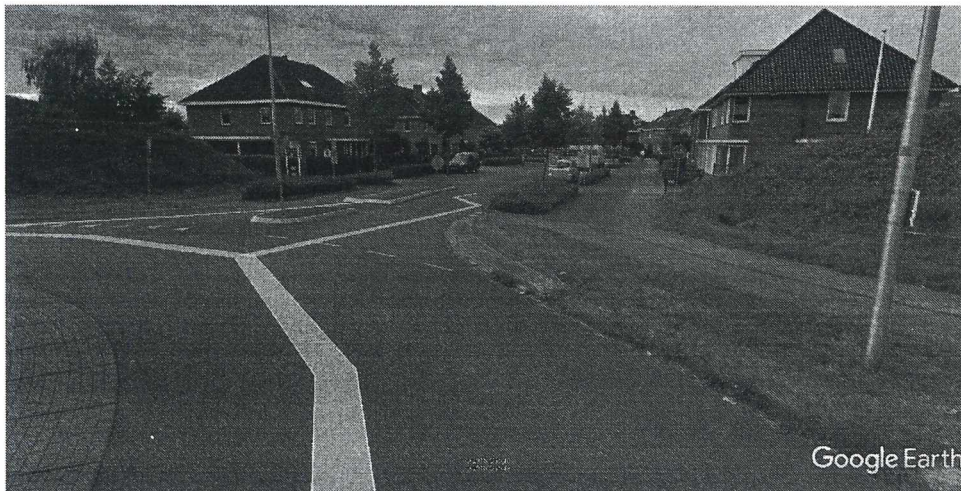
Dit vinden wij in onze woonwijk onwenselijk. Er wonen in onze wijk veel jonge kinderen die graag buiten spelen en merken we als bewoners dat het regelmatig heel gevaarlijk is om de weg op te proberen draaien vanaf onze oprit. Met name voor de bewoners van de oneven kant van de Arendstraat is dit gevaarlijk omdat de weg een bocht maakt. Ze kunnen dus moeilijk zien of er iets aankomt en omdat er dus te hard wordt gereden ontstaan er vaak gevaarlijke situaties.

We willen in een veilige straat wonen en dat is door het hard rijdende verkeer niet mogelijk.

Hoe wilt u het doel bereiken?



Op de luchtfoto hierboven (GoogleEarth, 2018) is te zien dat de Arendstraat een belangrijke toegangsweg voor het Husselerveld is. Het verkeer komt vanaf de Nijkerkerstraat via een rotonde (waar fietser geen voorrang hebben) de wijk ingereeden. De Nijkerkerstraat is een 80km/u weg. Veel auto's rijden al heel hard de wijk in vanwege de snelheid die ze hebben vanaf de Nijkerkerstraat. Er is geen duidelijke overgang van Provinciale weg naar een weg in een woonwijk.



Ingang Arendstraat vanaf de Nijkerkerstraat (GoogleEarth)

Drempel.

Wij willen voorstellen om de ingang van de wijk duidelijker af te bakenen. Veel wijken in Putten hebben een duidelijke entree in de vorm van een drempel. Bijna alle wijken in Putten worden aan alle kanten begrensd d.m.v. een drempel. (zie voorbeelden hieronder)



Ingang Haverstraat vanaf de Van Geenstraat (GoogleEarth)



Ingang Mennestraat vanaf de Stationsstraat (GoogleEarth)

Wij willen dus dat de woonwijk beter afgebakend gaat worden. We denken dat een drempel de eerste snelheid eruit zal halen. Daarnaast bereikt een drempel ook een psychologisch doel. Automobilisten zijn zich er meer van bewust dat ze een 30-zone inrijden. De straat voelt nu nog teveel aan als 50-zone en de overgang van 80 km/u (Nijkerkerstraat) naar 30 km/u is fors.

Een drempel kent de volgende aangrijpingspunten:

- er is een zichtbare reden om de snelheid te minderen;
- automobilisten zijn vaak zuinig op de eigen auto en weten dat een plateau passeren zonder af te remmen de auto niet ten goede komt;
- het plateau heeft een attentie-verhogende werking. Het maakt duidelijk dat er een situatie is die om verminderde snelheid vraagt. (CROW, 2014)

Een andere optie zou een herinrichting van de Arendstraat kunnen worden. We denken dan aan een versmalling van de weg of een weg met obstakels zodat automobilisten meer gedwongen worden hun snelheid aan te passen. Hieronder staat een voorbeeld van een snelheidsremmende maatregel uit het Factsheet Snelheidsremmende maatregelen. (CROW, 2014)



Slingerremmers.

Een slingerremmer is een iets verhoogd plateau over een gedeelte van de rijbaan, voorzien van markering, die automobilist aanzet tot een snelheidsremmende slingerbeweging. Bij tegenliggers kan de automobilist er – met gematigde snelheid - ook overheen rijden.

Deze maatregel kent de volgende aangrijpingspunten:

- er is er een zichtbare reden om de snelheid te minderen;
- men is zuinig op de eigen auto en weet dat de verhoging er om vraagt om enigszins af te remmen om de auto te sparen;
- de duidelijk zichtbare belijning in combinatie met een lichte verhoging heeft een attentieverhogende werking. Het maakt duidelijk dat er een situatie is die om verminderde snelheid vraagt.
- de ogenschijnlijke zigzag die in de straat is aangebracht kan in eerste instantie licht verwarrend werken. De verwarring kan er toe leiden dat men meer op de hoede is. (CROW, 2014)

De snelheid is mede afhankelijk van de uitvoeringsvorm. Zo zijn er variaties als het gaat om de vorm van de slingerremmer, het afmetingen een hoogte van de verhoging, de markering, de onderling afstanden en de situering (eerst rechts of eerst links van de weg). Het exacte effect van deze factoren afzonderlijk was lastig vast te stellen, omdat ook omgevingsfactoren meespelen die voor ieder locatie verschillen.

Uit observatie is gebleken dat er op wegen met veel fietsers en veel gemotoriseerd verkeer enkele potentiële conflicten ontstaan. Een automobilist die een plotseling slingerbeweging maakt kan een tegemoet komende fietser de stuipen op het lijf jagen. Toepassing op wegen met veel fietsers wordt daarom ontraden.

Een ander nadeel van slingerremmers heeft te maken met de zichtbaarheid ervan in het donker. De slingerremmers zijn in het donker lastig te zien. Een weggebruiker die niet in de gaten heeft dat er een slingerremmer aanwezig is, kan hierdoor onaangenaam worden verrast met verkeersonveilige situaties tot gevolg. (CROW, 2014)

Uitvoering (werken er bewoners mee aan de uitvoering en/of het beheer na realisatie van het plan, en zo ja: hoe?)

Dit is niet van toepassing

Globale inschatting van de kosten

Hierbij de kosten voor een verkeersdrempel asfalt. (Bron: kennis werkzaam bij infra-bedrijf.)

Het scheelt nogal of je de drempel kan meenemen in een reconstructie van de hele weg of bij vervanging van een deklaag, of je kan er in een straat meerdere achter elkaar aan brengen. Dit om dat je toch groot materieel nodig hebt wat moet komen op draven voor relatief weinig werk.

Wanneer je het uitvoert gelijk met een algehele reconstructie:

Asfaltset 2 uur a € 700,-	=1.400,-
Frees (klein) a € 350,-	= 350,-
Auto 4 uur a € 80,-	= 320,-
Asfalt 10 ton a € 30,-	= 300,-
Herstel aansluitende bestr	= 500,-
Diverse ntb	= 500,-
Subtotaal	= 3.370,-
Uitv. Kosten (10%)	= 287,-
Winst/risico.AK (15%)	= 430,-
Totaal	= 4.087,-

Wanneer je 1 drempel uitvoert en verder niets:

Asfaltset 4 uur a € 700,-	=2.800 (minimaal halve dag, voor minder komen ze niet)
Aan-afvoer set a € 500,-	=500,-
Frees (klein) a € 350,-	= 350,-
Auto 2*4 uur a € 80,-	= 640,-
Asfalt 10 ton a € 30,-	= 300,-
Herstel aansluitende bestr	= 500,-
Omleiding	= 500,-
Diverse ntb	= 500,-
Subtotaal	= 6.090,-
Uitv. Kosten	= 1.000,-
Winst/risico.AK (15%)	= 430,-
Totaal	= 7.520,-

Bovenstaande zijn de kosten die je voor een aannemer zal moeten neer tellen, voor de gemeente zouden de volgende kosten nog aan de orde zijn.

Onderzoek & rapportage	€ 2.500,-
Informeren omwonende	€ 500,-
Opstellen bestek	€ 2.500,-
Offerte uitvraag	€ 2.500,-
Directie voering	€ 10.000,-

Wanneer moet het uitgevoerd worden of moet het gereed zijn?

Het liefst zo snel mogelijk binnen alle redelijkheid.

Bronvermelding:

CROW. (2014). *Factsheet Snelheidsremmende maatregelen*. Kennisplatform CROW.

Namens de aanwonenden van de Arendstraat:

Heino Loedeman, Jaap Breunesse, Bert Veeningen