

Aan:

Het college van Gedeputeerde Staten van de Provincie Flevoland
Het College van B&W van de gemeente Noordoostpolder
De gemeenteraad van de gemeente Noordoostpolder
De Provinciale Staten van Flevoland

Nagele, 2 november 2023

Betreft: 'Verkeersveiligheidsonderzoek Schokkerringweg (N352)' DTV Consultants

Geacht bestuur, geacht college,

Op 30 oktober jl. ontvingen wij van de Provincie Flevoland het DTV-rapport, dat is opgesteld in opdracht van de Provincie.

Hieronder vindt u onze op- en aanmerkingen op dit onderzoek. Evenals bij de vorige brief, welke tot nu toe onbeantwoord is gebleven, verwachten wij een inhoudelijke reactie op onze ingebrachte punten ten aanzien van het rapport.

In de begeleidende brief, pagina 2 staat het volgende:

“Hiervoor is gekozen, omdat de N352 Schokkerringweg als gebiedsontsluitingsweg een belangrijke verbindingsschakel vormt tussen de woonkernen Urk, Nagele en Ens met de nationale stroomwegen A6 en N50.”

Dit is nogal kort door de bocht, de N352 bestaat uit meerdere delen. En vormt meerdere verbindingsschakels:

- Woonkern Urk met nationale stroomweg A6
- Woonkern Nagele met nationale stroomwegen A6 en N50
- Woonkern Ens met nationale stroomweg N50

Daarnaast wordt het deel van de N352 tussen de A6 en de N50 misbruikt voor verkeer tussen:

- Woonkern Urk met nationale stroomweg N50
- Woonkern Ens met nationale stroomweg A6

In de begeleidende brief, pagina 2 staat het volgende:

“Een geschikt alternatief voor de N352 Schokkerringweg is binnen het wegennet van de Noordoostpolder niet aanwezig.”

Het alternatief is er wel, namelijk het volgen van de nationale stroomwegen die onderling verbonden zijn. Juist om deze reden is de op- en afrit van de N50 bij Ens gerealiseerd.

Rapport

Pagina 5

“Tegelijkertijd hebben belanghebbenden (bewoners, gemeente, museum Schokland) in het onderzoek geparticipeerd middels een tweetal participatieavonden en een vragenlijst, en zijn daarnaast de meldingen geanalyseerd die in de afgelopen jaren bij de provincie zijn binnengekomen.”

Helaas zijn er belanghebbenden die niet de mogelijkheid tot participatie hebben gehad.

- De bewoners van Nagele die aan De Klamp en Wendakker wonen hebben geen mogelijkheid tot participatie gehad, terwijl zij wel belanghebbenden zijn, zoals o.a. blijkt uit het ongeluk met de tankwagen op 8 oktober 2018. Dit ongeluk heeft gezorgd voor bodemverontreiniging en mogelijk explosie gevaar. (<https://www.transport-online.nl/site/95971/tankwagen-met-brandstof-gekanteld-op-n352-foto/>)
- De gebruikers van de fietsoversteek ter hoogte van Schokkerringweg 5 zijn niet gehoord, sterker nog, er is niet geïnventariseerd om hoeveel gebruikers dit gaat. Met de terugkeer van een basisschool in Nagele in 2022 is het te verwachten dat de hoeveelheid gebruikers is toegenomen.

Pagina 13

“Op basis van ViaStat4-data blijkt dat de V85 snelheid in maart 2023 op enkele weggedeelten boven de 90 kilometer per uur komt. De hoogste V85 komt uit op 97 kilometer per uur. Het weggedeelte bij Schokland kent een V85 snelheid van 87 km/h. De pieken van de V85-snelheden op werkdagen liggen buiten de spitsperioden, met name in de nachtelijke uren.”

Uit deze passage blijkt niet of er onderzocht is welke verkeersstromen dit betreft. Gaat het hier om lokaal of doorstromend verkeer. Gezien de tijdstippen lijkt het te gaan om doorgaand “sluipverkeer.” 15% van het verkeer raast dus met een snelheid van meer dan 97 kilometer per uur over de weg.

Pagina 15

“De Schokkerringweg is gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg en faciliteert zowel het stromen (op de wegvlakken) als het uitwisselen van verkeer (op de kruispunten). Bij een gebiedsontsluitingsweg staat de verkeersfunctie centraal. Bij de Schokkerringweg is deze functie aanwezig, maar tegelijkertijd heeft de weg in de praktijk mede door haar ontstaansgeschiedenis, door de aanwezigheid van diverse erfaansluitingen en landbouwverkeer, ook een duidelijke erftoegangsfunctie. Deze combinatie van functies is in beginsel ongewenst vanwege de grote snelheidsverschillen. Er is dus geen sprake van homogeniteit.”

DTV stelt terecht dat de weg de functies van gebiedsontsluiting en erftoegang worden gecombineerd hetgeen al ongewenst is. Echter wordt er voorbij gegaan aan het feit dat dit wordt gecombineerd met nog een functie, namelijk die van het afwikkelen van doorstromingsverkeer dat thuishoort op de nationale stroomwegen A6 en N50. Door deze derde verkeersfunctie met de eerder genoemde twee functies te combineren ontstaat een situatie die nog meer ongewenst dan wel potentieel gevaarlijk is.

“Er is ter hoogte van Schokland gekozen van een maximum snelheid van 70 kilometer per uur, hetgeen in afwijking is van de uitvoeringsvoorschriften van het BBAW, er is geen toelichting waarom hiervoor gekozen is.”

Is er hier geen onderzoek naar gedaan?

“Met het plaatsen van een verkeerslicht worden de doorrijtijden van de Schokkerringweg sterk beïnvloed, in negatieve zin. Gelet op de drukte in de spijstijden kunnen aan weerszijden van het verkeerslicht de wachttijden naar verwachting oplopen tot meerdere minuten. Lang moeten wachten is voor veel weggebruikers aanleiding om daarna extra snel te rijden; de verloren tijd moet voor het gevoel worden goed gemaakt. Dat kan ook gepaard gaan met (nog meer) asociaal rijgedrag als inhalen en bumperkleven.”

DTV maakt een inschatting van het gedrag van weggebruikers welke het gevolg zijn van het plaatsen van een verkeerslicht bij Schokland. Deze inschatting is naar onze niet de juiste, onze inschatting is dat weggebruikers die regelmatig geconfronteerd worden met dit verkeerslicht zullen kiezen voor een alternatieve route namelijk de directe route via de nationale stroomwegen A6 en N50 zoals die ook bedoeld zijn. Met name omdat door het plaatsen van het verkeerslicht de tijdswinst voor het sluijverkeer teniet wordt gedaan.

DTV Consultants heeft de mogelijkheid onderzocht om een verkeerslicht te plaatsen ter hoogte van de fietsoversteek bij Schokkerringweg 5. Door het CROW wordt aanbevolen om geen geregelde fietsoversteken op wegvakken van gebiedsontsluitingswegen te realiseren. Het is vooralsnog niet bekend hoeveel fietsers ter hoogte van dit punt oversteken vanuit of richting Nagele.

DTV gaat hierbij voorbij aan de observeringen en feiten die zij elders in het rapport aangeven, namelijk dat de Schokkerringweg geen typische gebiedsontsluitingsweg weg is, maar een weg met verkeer met grote snelheidsverschillen (landbouwverkeer) en veel erftoegangen. Het is vreemd dat zij juist op het punt van de fietsoversteek alleen naar de aanbeveling van het CROW kijken en niet de lokale situatie meenemen.

“In de afgelopen negen jaar zijn twintig ongevallen geregistreerd, waarbij in ieder geval acht gewonden zijn gevallen. Opvallend is dat het merendeel van de ongevallen zogeheten flankongevallen zijn, dus ongevallen met afslaande voertuigen.”

DTV noemt het opvallend dat het merendeel van de ongevallen zogeheten flankongevallen zijn. Wij stellen dat dit een gevolg is van het feit dat er een combinatie van verkeersfuncties op de weg is. Met name het misbruik van de weg door het doorstromende sluijverkeer draag bij aan de risico's op zogeheten flankongevallen.

“Inhaalverbod

Gelet op het aantal ‘flank-ongevallen’ en de subjectieve verkeersonveiligheid in relatie tot snelheid en inhaalgedrag op de weg, wordt aanbevolen om op de Schokkerringweg een inhaalverbod in te stellen. Dat kan op drie wijzen:

- 1. Een inhaalverbod op alle verkeer, met uitzondering van landbouwverkeer. Alleen het plaatsen van bebording is dan in principe voldoende.*
- 2. Een inhaalverbod op alle verkeer. Minimale inrichting ter ondersteuning aan deze maatregel is het aanbrengen van een dubbele doorgetrokken streep.*
- 3. Een inhaalverbod op alle verkeer door het plaatsen van een moeilijk overrijdbare*

middengeleider.

Op de Schokkerringweg is veel landbouwverkeer aanwezig en hiervoor zijn geen aparte voorzieningen getroffen. De provincie Flevoland heeft aangegeven dat de ervaringen met het gebruik van passeerhavens in de regio overwegend negatief zijn en om die reden zijn meerdere passeerhavens in de regio verwijderd. Zodoende wordt het aanbevolen om op de gehele Schokkerringweg een inhaalverbod in te stellen op alle verkeer, met uitzondering van landbouwverkeer (optie 1 uit bovenstaande opsomming)."

DTV voert terecht aan dat een inhaalverbod een aantal (flank-)ongevallen zal vermijden. Wij vinden echter in tegenstelling tot DTV dat een inhaalverbod op alleen landbouwverkeer weinig zal bijdragen aan de verkeersveiligheid. De meeste en gevaarlijkste inhaalmanoeuvres ontstaan juist door snelheidsverschillen tussen het gewone en landbouwverkeer. Veel van deze inhaalmanoeuvres vinden plaats ter hoogte van een van de vele erftoegangen, waar het landbouwverkeer en het gewone verkeer de Schokkerringweg op- en afdraait. DTV geeft ook aan dat er relatief veel landbouwverkeer over de Schokkerringweg gaat. Het uitsluiten van de grootste reden van inhalen, het inhalen van langzaam rijdend landbouwverkeer, zal weinig tot geen invloed hebben op de verkeersveiligheid. Wij vinden dan ook dat een inhaalverbod op alle verkeer te juiste keuze zou zijn, ondersteund door de benodigde fysieke maatregelen.

4.2.2 Oplossingsrichtingen ((middel-)lange termijn)

"De Schokkerringweg wordt afgewaardeerd naar een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 60 km/h en de weg wordt daarop ingericht (dus een ander wegprofiel), onder andere door snelheidsremmende maatregelen te realiseren. Oversteekvoorzieningen voor fietsers hoeven niet te worden geïntensiveerd, maar moeten wel veiliger worden ingericht.

Op dit moment lopen er diverse landelijke onderzoeken of een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 60 km/h (GOW60) buiten de bebouwde kom kan worden toegepast als volwaardige wegcategorie. Voor dit type weg zijn nog geen richtlijnen voor de weginrichting. De snelheidslimiet van 60 km/h moet doelmatig zijn en voor de weggebruiker geloofwaardig, waardoor de leefbaarheid verbetert, geluidshinder afneemt en/of de verkeersveiligheid op knelpunten toeneemt. DTV Consultants is terughoudend met het adviseren van een nog niet formeel bestaande wegcategorie. Om doorgaand verkeer op de Schokkerringweg als erftoegangsweg te ontmoedigen, moeten alternatieve routes (voornamelijk A6-N50) worden gestimuleerd. Bijvoorbeeld door de bewegwijzering te wijzigen en de Schokkerringweg als kortste route uit de navigatie van bijvoorbeeld vrachtwagens te laten halen. Erftoegangswegen verwerken maximaal 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij afwaardering van de Schokkerringweg naar een erftoegangsweg moet de hoeveelheid verkeer dus worden gereduceerd. In de directe omgeving van de Schokkerringweg zijn meerdere (bouw-)ontwikkelingen gaande.

Ook worden voorbereidingen getroffen voor realisatie van een informatiecentrum ter hoogte van Schokland. Gelet op de verwachte hoeveelheid dagelijkse bezoekers wordt aanbevolen te onderzoeken of een gelijkvloerse oversteek (idealiter) dan wel een met verkeerslichten geregelde oversteek voor voetgangers en fietsers (minimaal) gerealiseerd kan worden."

Naar onze mening is dit de enige juiste weg voorwaarts. Het stimuleren van de daarvoor bedoelde doorstromingsroute route A6-N50) zal daling van het verkeer op de Schokkerringweg veroorzaken. Daarmee daalt de hoeveelheid verkeer en wordt het afwaarderen naar erftoegangsweg een logische stap. Daarmee wordt zowel de veiligheid voor de aanwonenden als de overige gebruikers zoals het landbouwverkeer vergroot. Immers worden de snelheidsverschillen dan een stuk kleiner. Daarnaast zorgt een lagere snelheid op de Schokkerringweg voor een betere leefbaarheid voor degenen die direct en indirect aan de Schokkerringweg wonen. De geluidshinder, CO₂, stikstofuitstoot

en fijnstof, veroorzaakt door het verkeer, nemen af bij vermindering van hoeveelheid en snelheid van het verkeer.

Deze brief is door ons met zorg opgesteld en verdient daarom ook zorgvuldige beantwoording. Wij wachten op uw reactie.

Met groet,

Bewoners De Klamp, Schokkerringweg en de Wendakker te Nagele:

5.1.2e en 5.1.2e 5.1.2e
5.1.2e en 5.1.2e 5.1.2e
5.1.2e 5.1.2e
5.1.2e en 5.1.2e 5.1.2e
5.1.2e 5.1.2e
5.1.2e 5.1.2e
5.1.2e 5.1.2e
5.1.2e 5.1.2e
5.1.2e 5.1.2e
5.1.2e 5.1.2e
5.1.2e 5.1.2e
5.1.2e 5.1.2e
5.1.2e en 5.1.2e 5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e 5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e en 5.1.2e 5.1.2e
5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e
5.1.2e 5.1.2e
5.1.2e 5.1.2e
5.1.2e 5.1.2e
5.1.2e 5.1.2e

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gedeeltes geanonimiseerd op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:

Art. 5.1 lid 2 onderdeel e

De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer, tenzij de betrokken persoon instemt met openbaarmaking

Pagina('s): 5