

---

**SCHRIFTELIJKE VRAGEN (artikel 35 RvO)**

---

<b>Van</b>	:	<i>Fractie VVD (Simon de Witte)</i>
<b>Datum indiening</b>	:	
<b>Aan (keuze)</b>	:	Het college van burgemeester en wethouders
<b>Onderwerp</b>	:	Verkeer
<b>Wijze van beantwoording</b>	:	Schriftelijk (binnen 30 dagen)
<b>Datum tussenantwoord (indien van toepassing)</b>	:	
<b>Datum beantwoording</b>	:	7 september 2021

**Toelichting:** Renovatie/revitalisering van Buitendijk/Waltingaleane tussen Wons en Pingjum.  
O.a. wijze van communicatie met omgeving betreffende herinrichting van de weg.

**Het college wordt verzocht de volgende vragen te beantwoorden:**

1.	<b>Communicatie bij wegonderhoud</b> Bij regulier onderhoud aan de wegen wordt de omgeving meestal niet bij betrokken. Maar bij herinrichting van wegen, bijvoorbeeld door wijziging kruisingen, het plaatsen van snelheids beperkende drempels, wordt dan de omgeving wel betrokken bij deze nieuwe ingrepen? Welk communicatiebeleid heeft het college hierin?
	<u>Antwoord:</u>  Bij grote herinrichtingsprojecten is het normaal dat er inspraak wordt georganiseerd. Bij onderhoudswerkzaamheden wordt geen inspraak georganiseerd. Omwonenden en plaatselijk belang worden vooraf geïnformeerd over de planning van het onderhoud. Bij het onderhoud van wegen in het buitengebied is al jaren de werkwijze en de standaard dat er kleine aanpassingen worden meegenomen. Het gaat hierbij om relatief kleine maatregelen zoals de aanleg van plateaus en bermverbetering die ertoe bijdragen dat de inrichting van de weg passend wordt gemaakt voor een maximum snelheid van 60 km/u. Deze werkwijze wordt sinds de fusie toegepast en is met uw raad gedeeld.
2.	Verkeersveiligheid staat in onze gemeente op nr. 1. Bij herinrichting van wegen worden de kruisingen iets verhoogd aangelegd, omdat dit een bijzondere/gelijkwaardige kruising markeert. Wat moet resulteren in het terugbrengen van snelheid van het verkeer, t.b.v. verkeersveiligheid. Tevens is de laatste tijd een tendens om extra verkeersdrempels in wegen aan te brengen. Welke grondslagen hanteert het college voor het plaatsen van extra drempels in wegen?
	<u>Antwoord:</u>  De aanleg van plateaus bij kruisingen en extra drempels wordt sinds de fusie toegepast. Deze maatregelen komen voort uit het beïnvloeden van het rijgedrag van bestuurders. Door de weginrichting worden bestuurders op een natuurlijke manier gedwongen de snelheid aan te passen. Een lagere snelheid betekent een hogere verkeersveiligheid. Het principe van 60 km/u gebieden is dat al het verkeer gebruik maakt van dezelfde rijbaan. Daarnaast komen erf aansluitingen direct uit op deze wegen. Dit betekent dat ook fietsers gebruik maken van de weg. Dit kunnen schoolkinderen zijn maar ook fietsers die als toerist te gast zijn in onze gemeente. Een maximum snelheid van 60 km/u

	<p>zorgt voor een hogere veiligheid voor alle verkeersdeelnemers. Met name op kruisingen is een lagere snelheid veel veiliger. Op die punten vindt uitwisseling van verschillende bestuurders plaats en kan er vanuit verschillende richtingen verkeer worden verwacht. Door hier plateaus aan te leggen wordt het kruispunt zichtbaar gemaakt, de snelheid omlaag gebracht en de attentie van de bestuurder verhoogd. Daarnaast zijn er vaak grote lange rechte stukken die snelheidsverhogend werken. Om te hoge snelheden op deze stukken tegen te gaan worden drempels aangelegd. Uitgangspunt hierbij is dat er ongeveer om de 300 á 400 meter een drempel wordt aangebracht. De exacte locaties is altijd maatwerk. Deze weginrichting komt mede voort op verzoek van de politie. Deze inrichtingsprincipes zorgen voor een rustiger verkeersbeeld. De gemeente krijgt met grote regelmaat klachten over te hoge snelheden op wegen in het buitengebied en verzoeken om hier snelheidsremmende maatregelen toe te passen.</p>
3.	<p>Wordt door het college ook rekening gehouden met het plaatsen van extra verkeersdrempels met `natuurlijke` belemmeringen in bestaande wegen? Zoals bossages en/of bochten, waardoor het verkeer sowieso langzamer moet rijden?</p>
	<p><u>Antwoord:</u></p> <p>De locatie van de drempels wordt zo zorgvuldig mogelijk gekozen en op plekken gelegd waar ze de beste werking en het meeste effect hebben. Uitgangspunt hierbij is dat er ongeveer om de 300 á 400 meter een drempel wordt aangebracht. De exacte locaties is altijd maatwerk.</p>
4.	<p>Dat door het `normale` verkeer deze drempels redelijk te berijden zijn, maar met name tractoren en andere landbouwmachines deze drempels lastig zijn. Dat eigenlijk deze drempels, eigenlijke echte drempels zijn voor het langzame verkeer, terwijl ze bedoeld zijn voor het snelle verkeer. Is het college hiermee eens? En gaat het College haar beleid bij inrichtingsplannen ook heroverwegen?</p>
	<p><u>Antwoord:</u></p> <p>Drempels hebben effect op al het gemotoriseerd verkeer. Bij de uitvoering (hoogte, helling en lengte) wordt er in Súdwest-Fryslân afgeweken van de daarvoor geldende landelijke richtlijnen ten gunste van het landbouwverkeer. Waar de landelijk richtlijnen uitgaat van een drempelhoogte van 12 cm wordt in Súdwest-Fryslân een hoogte van 6 á 8 cm toegepast. Wanneer er met een hogere snelheid dan 60 km/u over de drempel wordt gereden, zal dit in het voertuig sterk worden gevoeld. Landelijke richtlijnen (CROW) over drempels en plateaus zijn opgesteld in afstemming met ondermeer LTO en de TLN om de overlast voor deze doelgroep te beperken en toch de verkeersveiligheid te verbeteren. Zoals hiervoor beschreven hanteert Súdwest-Fryslân lagere drempels ten gunste van het landbouwverkeer. Wij gaan met de LTO in gesprek om informatie te verstrekken over de manier van uitvoering.</p>
5.	<p>Op dit moment worden in het algemeen veel verkeersremmende maatregelen genomen, als 30-km zones, drempels, rotondes, ovotonders, etc. Dit betekent wel dat de weggebruikers vaker moeten afremmen en weer optrekken. Hoe verhoudt zich dit ten opzichte van de wens van de gemeente om de CO2 uitstoot terug te brengen?</p>
	<p><u>Antwoord:</u></p> <p>In de studie van CE Delft (zie onderstaande link) is de conclusie dat bij een verlaging van de snelheden met verkeersdrempels de CO2-emissies per voertuigkilometer min of meer gelijk zullen blijven. De CO2 uitstoot kan hoger worden op het moment dat men andere routes gaat rijden en daardoor meer kilometers.</p> <p><a href="https://ce.nl/publicaties/een-drempel-voor-het-milieu/">https://ce.nl/publicaties/een-drempel-voor-het-milieu/</a></p>

**Tussenantwoord (indien van toepassing):**