

Verslag van de inspraak 'Actualisatie Nota mobiliteit 2016'

Van 29 juni tot en met 24 augustus 2016 heeft de actualisatie van de Nota mobiliteit Lochem ter inzage gelegen voor alle geïnteresseerden. In dit verslag treft u de ontvangen inspraakreacties, voorzien van een antwoord in de lijn van het voorstel tot definitieve vaststelling van de actualisatie aan college en gemeenteraad. De eerste behandeling van de definitieve actualisatie in de gemeenteraad is voorzien op 10 oktober 2016. Indieners van een inspraakreactie kunnen indien gewenst in de RTG van 3 oktober hun zienswijze nader toelichten aan de raadsleden.

Berichtgevingen

De mogelijkheid om te reageren op de actualisatie is bekendgemaakt in de Berkelbodes van week 26, 31 en 33 (ivm de vakantieperiode meerdere keren gepubliceerd). De officiële (landelijk en wettelijk voorgeschreven) bekendmaking in de Staatscourant is gepubliceerd op 7 juli 2016. Naast genoemde bekendmakingen is er ook een artikel verschenen op de gemeentepagina in de Berkelbode waarin uitgebreider uitleg gegeven is over de inhoud van het nieuwe beleid.

De initiatiefnemers van beide 30 km/uur-bewonersinitiatieven in Lochem zijn rechtstreeks bericht over de inspraakperiode. De buurgemeentes, belangenorganisaties (deelnemers klankbordgroep) en partijen als ProRail zijn ook rechtstreeks op de hoogte gesteld van de mogelijkheid in te spreken.

Spreekuren

Geïnteresseerden konden via de www.lochem.nl, op het gemeentehuis in Lochem en het gemeenteloket in Gorssel kennis nemen van de inhoud van het geactualiseerde beleid. Op 11, 18 en 25 juli zijn er spreekuren gehouden waar een nadere toelichting kon worden verkregen of juist problematieken konden worden aangekaart. Tijdens deze spreekuren kwamen de volgende onderwerpen aan de orde:

- vraag naar status en reactie op idee primaire fietsroute via 5.1.2e in Epse
- sluipverkeer 5.1.2e Eefde
- veiligheid fietsverkeer op 5.1.2e, Nieuwstad en Koedijk in Lochem
- vraag naar status plannen kruising N348-Quatre 5.1.2e in Gorssel
- vraag naar status plannen snelfietsroute Deventer-Zutphen
- gebruik, inrichting en onderhoud 5.1.2e in Lochem
- uitzicht op een specifieke locatie 5.1.2e in Lochem
- snelheden van gemotoriseerd verkeer in 60 km/uur-gebieden
- gedrag schooljeugd op de fiets
- wachtende auto's op opstelruimtes fietsverkeer VRI Nieuwstad Lochem
- lastige bereikbaarheid Circulus-Berkel voor vragen over onderhoud
- hoeveelheid (vracht-)verkeer op de 5.1.2e
- slecht wegdek, belijning en verlichting op 5.1.2e in Lochem

Op een groot deel van deze onderwerpen bleek de gemeente al actief. In overleg met de bezoekers van de spreekuren worden de gesprekken niet gezien als formele inspraak.

Ontvangen inspraakreacties

Hierna volgen de reacties met antwoord zoals die in de periode van inspraak ontvangen zijn. De namen van individuele personen zijn geanonimiseerd. De inspraakreacties zelf zijn verkrijgbaar bij het team verkeer.

Bewoners 5.1.2e, 5.1.2e e.o., d.d. 20 mei 2016

Het verkeer op de 5.1.2e rijdt met hoge snelheden onder andere door het verouderde wegprofiel. Omwonenden ervaren geluidsoverlast. Gevraagd wordt om de weg anders in te richten, te voorzien van stil asfalt en geluidsvoorzieningen te treffen aan de woningen.

Antwoord:

De 5.1.2e is in de actualisatie van de Nota mobiliteit opgenomen, maar valt buiten de belangrijke thema's zoals die nu worden voorgesteld aan de gemeenteraad. Op de weg wordt wel binnenkort onderhoud uitgevoerd. Er wordt een nieuw profiel aangebracht welke aansluit bij de huidige functie en ligging van de weg. Deze herinrichting vindt plaats eind 2016/begin 2017.

Geluidsvoorzieningen vallen buiten het investeringsprogramma van de Nota mobiliteit. Woningen die in aanmerking komen voor geluidsvoorzieningen staan op de zogeheten 'saneringslijst'. Op één woning aan de 5.1.2e na, valt de geluidsbelasting in de straten waar de indieners wonen binnen de norm. Het is voor het merendeel van de woningen niet nodig om geluidsvoorzieningen te treffen. Voor de ene woning moet eerst dieper onderzocht worden van welke geluidsbelasting sprake is.

<bewoner>, d.d. 21 juli 2016

Samen met de dorpsraad Epse-Joppe wordt bekeken of een primaire fietsroute over de 5.1.2e een goed alternatief kan zijn voor route over de 5.1.2e (N339). Dit idee wordt niet door alle bewoners van de 5.1.2e gedragen.

Antwoord:

Samen met de dorpsraad is kort na de RTG van 6 juni 2016 bekeken op welke wijze de 5.1.2e ingericht kan worden als primaire fietsroute. Nadat de te treffen wijzigingen bekend waren, heeft de dorpsraad het draaivlak van haar idee verkend. Hierna is de conclusie getrokken dat een primaire fietsroute over de 5.1.2e niet realistisch is. De fietsroute tussen Epse, Harfsen en Laren blijft in de Nota mobiliteit dus aangegeven via de N339.

Gemeente Deventer, d.d. 21 juli 2016

In de rapportage wordt een onderzoek voorgesteld omdat de functie en inrichting van de N348 niet goed op elkaar aansluiten. De gemeente Deventer heeft belangen bij de N348 en wordt graag betrokken bij dit onderzoek. In dit onderzoek zou ook aandacht besteed moeten worden aan de samenhang met de N345 (Zutphen-Voorst-Apeldoorn).

Antwoord:

De gemeente Lochem heeft de provincie Gelderland verzocht om samen de studie naar een structurele oplossing voor de N348 weer op te starten. Bij de uitwerking van deze studie worden uiteraard de stakeholders betrokken. Het spreekt voor zich dat gemeente Deventer een van de stakeholders is.

In het verleden is er een corridorstudie gedaan naar de functies van de verschillende noord-zuid routes binnen de regio Stedendriehoek. Een van de uitkomsten van die studie was dat iedere corridor zijn eigen functie heeft en het afwaarderen van een van de routes is niet haalbaar. De categorisering van de N348 staat niet ter discussie. Wat onderzocht moet worden is het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid van de N348 en de aangrenzende percelen.

De N339 (Laren-Harfsen-Epse) is in de Nota mobiliteit gecategoriseerd als erftoegangsweg binnen de bebouwde kommen en als gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. Volledige afwaardering naar erftoegangsweg kan de veiligheid vergroten en de druk op de A1-aansluitingen verminderen.

Antwoord:

Met de capaciteitsuitbreiding van de A1 wordt het op termijn realistischer om het doorgaande verkeer te beperken. De route via Ooldselaan (Laren – A1/Bathmen) krijgt voorrang als wij het doorgaande verkeer in het gebied tussen Laren en Epse gaan beperken. Het gebied is groot, kent diverse kernen die goed bereikbaar moeten blijven en er maakt een buslijn gebruik van de N339. Met de dubbele

functie op de N339 verwachten wij een herroutering van verkeer over de Oold ^{5.1.2e} aan te voorkomen en houden wij de kernen Laren, Harfsen en Epse op een veilige en leefbare wijze bereikbaar. *Rondom de gemeentegrens Deventer-Lochem spelen diverse ontwikkelingen die invloed hebben op het fietsnetwerk. Graag werken wij samen bij de uitwerking van de snelfietsroute Deventer-Zutphen en de secundaire fietsroute die voorzien is via of langs het bedrijvenpark A1. Ook wordt Deventer graag betrokken bij het onderzoeken van de alternatieve fietsroute via de ^{5.1.2e}.*

Antwoord:

De samenwerking tussen beide gemeentes is naar onze mening ook essentieel om een samenhangend en consistent fietsnetwerk in de regio te bereiken. Wij kijken ook uit naar een goede samenwerking bij het uitwerken van de snelfietsroute en de secundaire route. Na een korte verkenning is geconstateerd dat de ^{5.1.2e} geen realistisch alternatief is voor de primaire fietsroute die wij hebben opgenomen over de N339. Dit onderzoek zal dus niet plaatsvinden.

De gemeente Deventer wil graag in gesprek raken met de gemeente Lochem over het recreatieve fietsnetwerk in het grensgebied tussen Deventer en Lochem.

Antwoord:

Wij gaan dit gesprek graag aan. De gemeente Lochem heeft ook al gekeken naar een fietsroute over de IJsseldijk. In het gesprek kunnen wij verkennen of onze beide ideeën aansluiten en welke kansen een samenwerking ons gaat bieden.

<bewoner>, d.d. 25 juli 2016

De ^{5.1.2e} wordt nu vaak gebruikt door grote hoeveelheden (vracht-)verkeer. Graag prioriteit geven aan het aanvullende pakket 'oneigenlijk gebruikte wegen'.

Antwoord:

Wij zijn (ambtelijk) in gesprek met gemeente Bronckhorst over de route en hoeveelheid verkeer op de ^{5.1.2e}. Beide gemeentes hebben nu dezelfde functie toegekend aan de Vordense- en ^{5.1.2e}. Het beïnvloeden van de routekeuze is echter lastig (aanliggende percelen moeten immers bereikbaar blijven) en kostbaar. De ambitie in de Nota mobiliteit is groter dan het investeringsbedrag dat de komende jaren beschikbaar is. Er moeten dus prioriteiten gesteld worden. De prioriteiten zoals die nu voorgesteld worden aan de gemeenteraad komen voort uit het bestuursakkoord (prioriteit fiets) en landelijk of Europees beleid (gedragsbeïnvloeding en inclusieve samenleving). Voor de ^{5.1.2e} zijn in het voorstel geen uitvoeringsmiddelen voorzien. De raad besluit uiteindelijk definitief of er middelen beschikbaar komen voor de ^{5.1.2e}.

WMO-raad, d.d. 2 augustus 2016

De Nota mobiliteit geeft een goed beeld van de vorige en gewenste situatie. Er worden ingegaan op een belangrijk VN-bedrag waar de gemeente een plicht heeft. De daadkracht om voor een 'inclusieve samenleving' te gaan zou wat hoger gesteld kunnen worden door wat minder te investeren in de fiets.

Antwoord:

Dank voor de complimenten over de inhoud van het stuk. Het college heeft de raad voorafgaand aan de inspraak voorgesteld om € ^{5.1.2f} uit de Nota mobiliteit te besteden aan de inclusieve samenleving. Inmiddels is gebleken dat de Nota mobiliteit een financiële meevaller kent. Het college stelt daarom nu aan de raad voor om € ^{5.1.2f} te investeren in de inclusieve samenleving. De raad besluit definitief of deze middelen hiervoor beschikbaar worden gesteld.

Naast deze voorgestelde investering zal er ook aandacht zijn voor de inclusieve samenleving als ergens onderhoud speelt of bijvoorbeeld een gerelateerd project wordt opgestart (denk aan de oversteekvoorzieningen die ook verbeteringen voor gehandicapten kunnen opleveren). De uitstraling van het beleid is dus nog groter dan het verhoogde bedrag dat nu voorgesteld wordt.

Bewaak een goede aansluiting van het basisvervoer op het openbare vervoer, in het bijzonder op de treinen en bussen in Lochem, Deventer en Zutphen. Stel bij de provincie hoge prioriteiten aan het openbaar vervoer.

Antwoord:

Het is ons niet bekend dat de aansluiting slecht zou zijn. De gemeente acteert op basis van vragen of klachten van haar inwoners. Primair valt (de dienstregeling van) het openbaar vervoer onder de

verantwoordelijkheid van de provincie. De gemeente heeft aandacht voor de handhaving van het aanwezige bedieningsniveau van het OV in de gemeente Lochem.

Betrek belangenorganisaties om obstakels in centrumgebieden en dorpskeren inzichtelijk te krijgen.

Antwoord:

Het investeringsbudget voor bijvoorbeeld de 'inclusieve samenleving' is nog niet geconcretiseerd in specifieke maatregelen. Wij willen inderdaad de belangenorganisaties betrekken bij de bepaling waar besteding van de middelen het meest bijdragen aan een goede en veilige doorgang van gehandicapten.

Creëer goede en veilige oversteekplaatsen, bijvoorbeeld in Laren, Gorssel, Epse en Harfsen.

Antwoord:

Dit is inderdaad het doel van de voorgestelde investering. Het college stelt de raad voor om ook voor dit project extra geld beschikbaar te stellen. Daarmee kunnen op meerdere plaatsen en in meerdere kernen maatregelen getroffen worden. Door de belangengroeperingen te betrekken bij de keuze en uitwerking, willen wij inzicht krijgen waar verbeterde oversteekplaatsen gewenst zijn en welke van de oversteekplaatsen hierbij voorrang moeten krijgen.

Zorg voor goed onderhoud aan daardoor begaanbare trottoirs

Antwoord:

Onderhoud is in de Nota mobiliteit buiten beschouwing gelaten. De nota richt zich op veranderingen in de openbare ruimte. Terecht merkt u op dat er aandacht moet zijn voor het onderhoud van trottoirs. Eventuele klachten kunt u melden bij Circulus-Berkel. Wij gaan hier in algemene zin aandacht voor vragen.

Houdt aandacht voor (voldoende) parkeerplaatsen voor mindervaliden.

Antwoord:

Met enige regelmaat hebben wij de afgelopen jaren parkeeronderzoeken uitgevoerd, o.a. in het centrum van Lochem en Gorssel. In deze onderzoeken worden het gebruik van de parkeerplaatsen voor invaliden apart in beeld gebracht. Er is ons niet bekend dat er ergens te weinig of juist heel beperkt gebruikte parkeerplaatsen liggen. Mocht dit spelen, dan verneemt het team Verkeer dit graag.

Heb aandacht voor de inrichting van de provinciale wegen. O.a. de N348 is lastig over te steken door mensen met een handicap.

Antwoord:

Wij zijn doorgaans goed betrokken bij de planvoorbereidingen van de provincie. Hierbij besteden wij aandacht aan alle verkeersdeelnemers, dus ook naar de oversteekbaarheid wordt gekeken.

Overweeg een gedragscampagne gericht op begrip voor mensen met een handicap.

Antwoord:

Dergelijke campagnes moeten naar onze mening vooral landsbreed uitgevoerd worden om enigszins effect te hebben. Bij communicatie over de bestedingen uit het budget 'inclusieve samenleving' gaan wij hier wel aandacht aan besteden.

Bewoners 5.1.2e Lochem, 14 augustus 2016

Op de 5.1.2e wordt hard gereden, onoverzichtelijk geparkeerd en de weg is lastig over te steken. De bewoners zien graag wat snelheidsbeperkende maatregelen gerealiseerd.

Antwoord:

Met de rondweg N346 om Lochem ontstaan er mogelijkheden om de wegen rondom het centrum, waaronder de 5.1.2e, verkeersluw in te richten. Tijdens de RTG van 6 juni 2016 is toegezegd om met u beperkte maatregelen te onderzoeken die vooruitlopend op een eventuele herinrichting genomen kunnen worden. Middels een bijlage bij het voorstel wordt de gemeenteraad op de hoogte gebracht van de uitwerking en kosten. De gewenste maatregelen passen bij de projecten die volgens het college prioriteit moeten krijgen. Het college is wel van mening dat eerst gemeentebreed moet worden gekeken of de 5.1.2e de grootste problematiek kent. Dat wordt in de loop van 2017

duidelijk. De raad heeft met de memo alle benodigde informatie om in afwijking van het voorstel toch al geld beschikbaar te stellen om de maatregelen te treffen.

<bewoner>, 15 augustus 2016

De kruising 5.1.2e (N339)/5.1.2e /5.1.2e in Joppe is onoverzichtelijk terwijl er diverse wandelroutes en een fietsroute over de kruising komen. Mogelijke aanpassingen zijn een middenberm in de N339 en het maken van een bajonet-aansluiting.

Antwoord:

In de korte periode tussen indienen van de reactietermijn en voorbereiding van de raadsbehandeling is het nog niet mogelijk geweest de problematiek op de kruising gedetailleerd te bekijken. Dat zal eerdaags worden gedaan. Vanuit de voorgestelde prioriteiten lijkt een grootschalige aanpak van het kruispunt niet direct aan de orde. Het overzicht op de kruising is al eens verbeterd bij het laatste grote onderhoud aan de N339.

Lastig punt is dat er sprake is van twee wegbeheerders die afwijkende visies hebben op de verkeersfunctie (en dus de inrichting) van de N339. De gemeente Lochem gaat het gesprek aan met de provincie Gelderland over de functie 'gebiedsontsluitingsweg' zoals die in de nota mobiliteit aan de N339 is toegekend. In dit gesprek stellen wij deze zienswijze ook aan de orde.

Dorpsraad Wakker Laorne, d.d. 22 augustus 2016

De drie aanvullende pakketten zijn vrij willekeurig gekozen en de pakketten 'leefbaarheid' en 'oneigenlijk gebruikte wegen' zijn onduidelijk en onjuist gedefinieerd.

Antwoord:

In de gesprekken met de klankbordgroep en in de TB+-sessies met de raadsleden kwamen de thema's fietsen, verblijfsgebieden, sluipverkeer en toegankelijkheid duidelijk naar voren. Wij stellen de raad voor om de beschikbare middelen vooral te besteden aan duidelijke thema's. Hiermee is het duidelijk waar de inzet van de gemeente op gericht is en kan er ook communicatief de nodige aandacht aan het thema gegeven worden. Naar onze mening bundelen de pakketten steeds die projecten die gewenst zijn en min of meer bij elkaar horen. In sommige gevallen scoort een specifiek project of problematiek inderdaad in meerdere thema's. Dit vergroot de kans dat het project of problematiek wordt opgepakt.

De bestedingen uit de nota mobiliteit worden niet evenwichtig verdeeld over alle dorpen. Het is onduidelijk welk deel van de algemene investeringen wordt ingezet in de dorpen.

Antwoord:

Het voorstel aan de gemeenteraad hoe de middelen te besteden, is onderbouwd vanuit beleidsthema's en richtingen uit het bestuursprogramma, landelijk en Europees beleid. Een evenwichtige verdeling over de kernen is hierbij inderdaad niet overwogen. Er kan niet gesteld worden dat er niet of zeer beperkt aandacht wordt gegeven aan dorpen. De voorgestelde campagnes belichten bijvoorbeeld problematieken die ook in of rond de dorpen spelen. De besteding van de nu nog niet geconcretiseerde projecten 'schoolroutes', 'obstakelvrije routes', 'oversteekvoorzieningen' en 'pilot vervoersconcept' kunnen uiteindelijk ook in de dorpen landen. Per project wordt er gemeentebreed gekeken welke locaties zoal verbeterd kunnen worden en waar een investering het hoogste rendement geniet. De titel van de investering 'fietsenstalling Laren' wordt in de definitieve rapportage veranderd in 'fietsvoorzieningen Laren' waardoor meer flexibiliteit ontstaat om deze middelen in te zetten voor verbeteringen die Laren als fietsdorp op de kaart zetten.

20% van het beschikbare geld wordt ingezet op de snelfietsroute Deventer-Zutphen terwijl het onduidelijk is of hiermee een Lochems probleem wordt opgelost.

Antwoord:

In regionaal verband werken Rijk, provincies en gemeentes samen aan de realisatie van enkele snelfietsroutes, waaronder Deventer-Zutphen. Het (toenemend) gebruik van de e-bike op het Lochemse wegennet, met bijbehorende kansen en risico's, zijn inmiddels een gegeven. Het is niet realistisch om alle fietsinfrastructuur gelijk in te richten op de hogere snelheid van de e-bike. Op basis van het huidige en potentieel gebruik zijn de belangrijkste relaties in de regio Stedendriehoek bepaald. Daar wordt nu regionaal op geïnvesteerd en Lochem draagt als regiogemeente haar steentje bij aan de route die over haar grondgebied loopt. Specifieke redenen voor een Lochemse bijdrage zijn het

gebruik van de route door Lochemse scholieren en forenzen, het streven naar duurzamer/schoner vervoer en de kansen tot het vergoten van de leefbaarheid en veiligheid langs de N348.

Het parkeerfonds en de pilot vervoersconcept hebben geen relatie met het onderwerp 'langzaam verkeer'.

Antwoord:

Dat klopt. Beide projecten zijn in alle keuzepakketten opgenomen. Het beperkte bedrag en de actualiteit van beide onderwerpen, maakt dat wij deze projecten sowieso graag oppakken. De projecten zijn niet geagendeerd in het basispakket omdat zij niet direct voortvloeien uit het bestuursakkoord of landelijk c.q. Europees beleid.

Wakker Laorne ziet graag twee belangrijke onderwerpen opgenomen in de uitvoeringsagenda: de Ooldsela ^{5.1.2e} en de oversteekbaarheid in de dorpskern Laren

Antwoord:

De beide speerpunten van Wakker Laorne zijn ons bekend. Binnen het voorgestelde investeringspakket zien wij kansen voor een eventuele verbetering van de oversteekbaarheid in Laren. Het college stelt de raad voor om extra geld te investeren in de oversteekvoorzieningen. Voorafgaand aan de keuze waar (en dus ook of in Laren) de oversteekbaarheid wordt verbeterd, wordt eerst gemeentebreed geïnventariseerd waar de investering het meeste rendement (bijvoorbeeld gebruik) kent. Bij deze inventarisatie wordt Wakker Laorne betrokken. In de gevraagde aanschaf en inzet van (roulerende) snelheidsdisplays wordt ook voorzien.

Dorpsraad Epse-Joppe, d.d. 18 augustus 2016

De dorpsraad ziet graag een herkenbaar verblijfsgebied ingesteld op de ^{5.1.2e} (N339) tussen het Wansink/Wilgert en de Hassinklaan.

Antwoord:

Dorpsraad en gemeente Lochem hebben samen deze wens uitgewerkt en de kosten daarvan bepaald. Het inrichten van het verblijfsgebied valt buiten het voorstel zoals dat nu aan de raad wordt gedaan om de beschikbare middelen te besteden. Middels een bijlage bij het voorstel wordt de gemeenteraad op de hoogte gebracht van de uitwerking en kosten. Op basis van deze informatie kan de raad besluiten om in afwijking van het voorstel toch geld beschikbaar te stellen om het verblijfsgebied in te stellen.

Voor het recreatieve verkeer op de ^{5.1.2e} zou een beperkte ingreep als het aanbrengen van granulaat tot een kwaliteitsverbetering kunnen leiden. Kan dit bij het reguliere onderhoud meegenomen worden?

Antwoord:

Naar aanleiding van het inspreken tijdens de RTG op 6 juni jl. hebben dorpsraad en gemeente samen bekeken of de ^{5.1.2e} een alternatief kan zijn voor de primaire fietsverbinding die is opgenomen over de N339. Dit alternatief blijkt niet realistisch. Vanzelfsprekend wordt er gefietst over de ^{5.1.2e}, vooral ook door recreatieve fietsers. Vanuit de Nota mobiliteit worden geen middelen ingezet voor fietsroutes die recreatief gebruikt worden en/of liggen buiten het netwerk in de Nota mobiliteit. Wij willen bekijken of de gevraagde kwaliteitsverbetering op de ^{5.1.2e} bij onderhoud aan de weg mogelijk is. Draagvlak onder omwonenden is een belangrijke randvoorwaarde.

Bewoners ^{5.1.2e} eo. d.d. 18 augustus 2016

De verkeerssituatie op de ^{5.1.2e} is onveilig door het toegenomen verkeer en de hoge snelheid waarmee gereden wordt. Graag zien de bewoners middelen vrijgemaakt om maatregelen te treffen op de ^{5.1.2e}.

Antwoord:

Op 60 km/uur-wegen wordt in verband met het landbouwverkeer zeer terughoudend omgegaan met het aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen. In de afgelopen jaren is de nodige aandacht besteed aan het (sober) inrichten van 60 km/uur-gebieden in de gemeente. O.a. in de snelheidsmeting uit 2014 zien wij geen afwijkend beeld op de ^{5.1.2e} in vergelijking met andere wegen in 60 km/uur-gebieden. In de actualisatie zijn nu dus geen middelen opgenomen voor verdere inrichting van 60 km/uur-gebieden of specifiek voor de ^{5.1.2e}. De voorgestelde verplaatsing van de

bebouwde kom gaan wij wel bekijken. We moeten dit o.a. toetsen aan de jurisprudentie die er is over bebouingsdichtheid langs wegen.

<bewoner>, d.d. 22 augustus 2016

De 5.1.2e kent sluijverkeer dat met hoge snelheid passeert. Ook zou aandacht besteed moeten worden aan het landbouwverkeer. Wat is er voorzien voor de 5.1.2e in de uitvoeringsagenda?

Antwoord:

Met enige regelmaat ontvangen wij klachten over de verkeerssituatie op de 5.1.2e. Wij spreken over sluijverkeer als meer dan 15% van het verkeer doorgaand is ten opzichte van het gepasseerde gebied. In de nota is een onderzoek opgenomen om te bepalen of er op de 5.1.2e sprake is van sluijverkeer. Na deze objectieve constatering kan de (lastige) discussie gestart worden of en op welke wijze eventueel sluijverkeer tegengegaan kan worden. Het onderzoek valt echter buiten de bestedingen zoals die nu aan de raad worden voorgesteld. Wel speelt dat wij voorstellen om een campagne te houden die fietsers en landbouwverkeer meer bewust te maken van het veilig samen gebruik maken van de weg. Deze campagne kan ook zijn uitstraling krijgen op de 5.1.2e.

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub f	De bescherming van andere dan in het eerste lid, onderdeel c, genoemde concurrentiegevoelige bedrijfs- en fabricagegegevens	3