

Verslag Webinar 14 december 2021

(Dit is geen letterlijke weergave. De letterlijke weergave is te zien en te beluisteren via het beeldverslag)

Opening:

Hannie de Groot opent het webinar over verkeersproblemen en -oplossing in en voor het Vondelkwartier. Het webinar komt in de plaats van eerder geplande avond die door de coronabeperkingen niet live in een zaal kon worden georganiseerd. Het programma bestaat uit een presentatie van de huidige situatie door de gemeente en een aantal filmpjes van wijkbewoners die vanuit hun eigen invalshoek hun visie op de situatie geven. Meepraten kan via de knop *Stel een vraag* onder in het scherm. Over de presentatie, de filmpjes en de binnenkomende vragen gaat Hannie in gesprek met Nico Schimmel (wethouder) en Frank Kool (beleidsadviseur verkeer). De inbreng van de avond wordt meegenomen in het verder in kaart brengen van de problemen en de oorzaken en het zoeken naar een oplossing. Er zijn 9 filmpjes die we in drie rondes laten zien. Tijdens en na elke ronde kunnen vragen worden gesteld via de knop *Stel een vraag* onder in beeld. Wanneer een vraag niet beantwoord kan worden zal het antwoord worden opgenomen in het eveneens van deze avond op te maken verslag. Het webinar wordt opgenomen en zal samen het verslag te vinden zijn op de website van de gemeente Gooisemeeren via www.gooisemeeren.nl/vondelkwartier. Het verslag zal ook aan alle (aangemelde) deelnemers worden gezonden.

Gesprek Nico Schimmel

Nico Schimmel is wethouder van mobiliteit verkeer, parkeren, volkshuisvesting, grote projecten en i.v.m. het vertrek wethouder Eijbersen ook van ruimtelijke ordening. Het was de bedoeling om al in maart bij elkaar te komen. Dat was uitgesteld naar november om fysiek bij elkaar te kunnen komen. Helaas bleek dit toch niet te kunnen vanwege nieuwe coronabeperkingen. Daarom dit alternatieve webinar. De verkeersproblemen zijn niet nieuw en bestaan al een tijdje. De aanleiding om het nu toch te houden is enerzijds de aanname door de gemeenteraad van een nieuwe mobiliteitsvisie in mei 2021. Daarin zijn verkeersveiligheid, leefbare straten en een betere positie voor het langzame verkeer ten opzichte van het autoverkeer belangrijke uitgangspunten. Deze mobiliteitsvisie heeft ook een uitvoeringsprogramma. Daarom is belangrijk dat we nu ook stappen gaan zetten in het Vondelkwartier. Om tot een gedragen oplossing te komen is een goed gesprek nodig over de problemen die de mensen zelf zien, maar ook de kaders die er bestaan. De inwoners zelf zijn de ervaringsdeskundigen. Het proces zoals de gemeente het doorloopt is behoedzaam, omdat ze met meerdere belangen rekening te houden heeft. De wethouder wil nu wel snel tot resultaten komen. Deze avond moet daarvoor grotendeels de informatie opleveren. De wethouder ziet als zijn grootste uitdaging om de omvang van het aantal verkeersbewegingen terug te dringen, de veiligheid rond de scholen te verbeteren en de ligging van de wijk ten opzichte van het centrum en de Brediusweg en de snelheid.

Presentatie: Wat weten we van het Vondelkwartier

(de presentatie is vindbaar op de gemeentelijke website via www.gooisemeeren.nl/vondelkwartier)

Snelheden kunnen doorlopend worden gemeten via satellieten. In het Vondelkwartier vallen twee straten in negatieve zin op. Op de Oud Busummerweg en de Frederik van Eedenweg wordt structureel harder gereden dan de ondergrens voor een boete. Op de Vondellaan, Constantijn Huygenslaan en de Landstraat wordt wel te hard gereden, maar dit blijft nog onder de correctiegrens van een boete.

De omvang van het verkeer is in 2019 (voor start corona-pandemie) gemeten op drie verschillende delen van de Vondellaan en de Landstraat. Verhoudingen tussen aandeel personenwagens en middel tot zwaar verkeer is normaal en blijft onder de 5%. Ongevallencijfers worden landelijk verzameld door ziekenhuismeldingen, politie en bergers. De meeste ongevallen gebeuren op de hoofdwegen en in veel mindere mate in de wijk zelf. Eveneens op basis van satellietgegevens kan een actueel beeld van vertragingen worden gegeven. De drukste ochtendspits van 2021 was 29 september. Vertraging doet zich hoofdzakelijk voor op Brinklaan, Brediusweg en de Huizerweg richting A1. De doorstroming in de wijk zelf is goed. Opvallend is de vertraging op de Brediusweg ter hoogte van de afslag naar de Vondellaan. Het thuiswerken in coronatijd heeft een matigend effect op de verkeersdruk en vertraging.

Parkeerdrukmetingen zijn voor het laatst gehouden in juni 2018 waarbij op 4 verschillende tijdstippen van de dag is gemeten, waarbij vrijwel nergens een bovenmatige parkeerdruk optrad. De parkeerregulering werkt in dit verband goed.

Er is in oktober 2021 een schouw gelopen met het buurtplatform Brediuskwartier. Hierbij werden de Vondellaan en de Frederik van Eedenweg als sluiproutes aangewezen. De Genestetlaan werd als een te smalle weg benoemd. Ter hoogte van de Bilderdijklaan is een lastig oversteekbare plek over de Brediusweg. Via verschillende gesprekken over het Vondelkwartier hebben ons meerdere ideeën bereikt, zoals:

- Stel eenrichtingsverkeer in op de Vondellaan
- Maak een knip op de Dr. Frederik van Eedenweg
- Afsluiten van de De Genestetlaan voor autoverkeer in beide richtingen
- Maak meer drempels
- Maak chicanes en doorzichtbelemmering
- Leg schoolzones aan om de snelheid rond scholen te verlagen
- Stel snelheidscamera's op

Hoe betrouwbaar zijn de onderzoeksbronnen?

De data komt uit onafhankelijke bronnen. Ongevallendata worden landelijk ingezameld door hulpdiensten en bergers. Bekend is dat het werkelijk aantal ongevallen met auto's wel met 4 vermenigvuldigd kan worden. Floating cardata zijn zeer betrouwbaar ten opzichte van de traditionele meetmethoden. Ze worden doorlopend verzameld van alle wegen. Traditionele metingen meten maar gedurende enkele weken op een enkele plek. Elke telmethode heeft zijn eigen voor- en nadelen. De gemeente is opdrachtgever van de onderzoeken, maar onderzoekt zelf niet.

1^e ronde publieksvragen:

Wat is de verkeersomvang van de Constantijn Huygenslaan en de Oud Bussummerweg? Kunnen die cijfers ook openbaar worden gemaakt?

De gemeente heeft ze niet. In principe kan er elk moment opdracht voor een slangtelling worden gegeven, maar momenteel wordt alles beïnvloed door de coronapandemie. Dat geeft vraagtekens bij de representativiteit van de uitkomst, want ons verkeersgedrag is in coronatijd anders. De tellingen van de Vondellaan zijn van april 2019 van voor de coronapandemie.

Waarom wordt voor zo'n klein gebied gekozen?

Elke begrenzing is discutabel. Deze begrenzing is gekozen vanwege de relatie met het centrum en de opdracht van de raad om schoolzones te realiseren. Wanneer de latere voorstellen effect hebben op andere wijken dan zullen die effecten ook met hen besproken moeten worden.

Wat vindt de gemeente van de genoemde ideeën? En welke zijn reeds getoetst?

Er zijn nog geen ideeën getoetst met uitzondering van het eenrichtingsverkeer Vondellaan. Dat bewonersinitiatief is aanleiding geweest voor deze bijeenkomst. Daar dacht de gemeente op eenvoudige wijze medewerking aan te kunnen verlenen, maar dat bleek een veel groter effect te hebben dan ingeschat. Daarom hebben we gezegd we doen een stap terug in het proces en gaan het probleem opnieuw bekijken. Het realiseren van schoolzones is een opdracht van de raad. Het ophangen van snelheidscamera's en de handhaving is een bevoegdheid van het openbaar ministerie. Alle gemeenten in de regio zouden daar wel meer invloed op willen uitoefenen, maar hebben daar geen zeggenschap over. De gemeente kan wel snelheidsdisplays ophangen, maar die zijn niet verbonden met het CJIB (Centraal Justitieel incassobureau). Het ophangen van een snelheidsdisplay (smiley) is een tijdelijke maatregel die na verloop van tijd weer wordt weggehaald om elders in te zetten. We willen eerst goed inventariseren. Niet alleen de ideeën, maar ook wat mensen ervan vinden. Daarvoor is ook het evaluatieformulier bedoeld dat na afloop kan worden ingevuld. Je kunt allerlei maatregel bedenken, maar die raken niet alleen het sluipverkeer, maar ook jezelf. Het is daarom belangrijk gevoel te krijgen bij draagvlak voor ideeën.

Hoe weet je wat het aandeel sluipverkeer is op de Vondellaan. In hoeverre betreft dit bestemmingsverkeer van de school?

De tellingen geven daar geen antwoord op. Er bestaat geen objectieve definitie voor wat sluipverkeer is. De automobilist op de Brediusweg die linksaf slaat naar de Vondellaan zal vinden dat hij gewoon de kortste wegneemt. Een bewoner van de Vondellaan beleeft dat vanuit een ander perspectief. Het is openbare weg en daarin maken mensen hun eigen keuzes. Sluipverkeer is niet objectief definieerbaar. Daarmee is uit een telling ook lastig herleidbaar wat het aandeel schoolverkeer is. Wethouder Schimmel vult aan dat gevoel van onveiligheid vaak de reden is dat ouders kinderen met de auto wegbrengen, maar dat is vicieuze cirkel, want hoe meer ouders dat gaan doen hoe onveiliger het wordt. De wethouder wil graag met scholen in gesprek om die vicieuze cirkel te doorbreken en het gebruik van de fiets te stimuleren. Meer veiligheid wordt niet alleen bereikt dat verkeerskundige maatregelen, maar ook door educatie en gedrag.

Er zijn meer scholen in het Brediuskwartier waar de toekomstige besluitvorming invloed op heeft. Hoe ziet men dat?

De gemeente wil met alle scholen in gesprek komen over het realiseren van schoolzones. Dat gaat meerdere jaren duren. Maar ze wil nu aan de slag in het Brediuskwartier om een start te maken. Het Vondelkwartier heeft zelf de veiligheid in de wijk geagendeerd en het is daarom logisch in deze wijk te starten.

Als er geen goede data beschikbaar is, waarom wordt de Constantijn Huygenslaan dan betrokken in het plan voor eenrichtingsverkeer Vondellaan? Op basis waarvan wordt een dergelijke beslissing genomen?

Het plan voor eenrichtingsverkeer is niet meer. Daar is veel weerstand op gekomen. Daarom is besloten dat we een stap terug doen en ons opnieuw te gaan oriënteren. Daarmee gaan we ook breder kijken. Het leggen van projectgrenzen is daarbij arbitrair. Tegelijk wil je ook doelgericht te werk gaan. Je wilt ook voorkomen dat het een onhanteerbaar veelkoppig monster wordt. Tegelijk moet je in het proces kritisch op de consequenties blijven letten. Het kan zo zijn dat het terugleggen van de oplossingen aan een grotere groep moet dan je nu voor ogen hebt. Over de consequenties moet je in gesprek gaan met iedereen die daardoor geraakt kan worden. Het verkeersbesluit eenrichtingsverkeer Vondellaan is nu van de baan, omdat het geen deel uitmaakt van een integrale oplossing. Dit betekent niet dat het in de toekomst als deel van een grotere integrale oplossing terug zou kunnen komen. De prioriteiten zijn na de aanname van de mobiliteitsvisie gewijzigd. Vroeger was bereikbaarheid topprioriteit. Nu is dat verkeerveiligheid en het langzame verkeer.

Eerste ronde filmpjes

De eerste ronde filmpje gaat over de verkeersproblemen van de Vondellaan, de Oud-Bussummerweg en de De Genestetlaan.

Tweede ronde vragen:

Wat vindt men van het voorstel om de De Genestetlaan helemaal af te sluiten?

Wethouder Schimmel complimenteert de bewoners over de wijze waarop men de problemen presenteert. Wijziging van infrastructuur is kostbaar en wordt in de regel alleen gedaan wanneer infrastructuur aan vervanging toe is. Er is objectief gezien weinig ruimte in de De Genestetlaan. Er is gewoerd met de ruimte om alle functionaliteiten een plek te geven. De weg is te smal autoverkeer en fietsverkeer in de tegenrichting comfortabel te kunnen faciliteren. Afsluiten is ingrijpend. Wanneer je er niet in kunt rijden kun je er ook niet meer parkeren. De ruimte tussen de drempels op de Oud Bussummerweg is veel te groot. Meer drempels is een oplossing om de snelheid beter af te remmen, mits mensen een dergelijk maatregel voor hun deur willen accepteren. Bij drempels kun je last krijgen van trillingen en geluid. Wethouder Schimmel vult aan dat bij afsluiting van de De Genestetlaan goed gekeken moet worden naar de effecten voor andere straten. Er is goed contact met buurtplatform Brediuskwartier. De oversteekplaats van de Paulus Potterlaan over de Brediusweg naar de Willem Bilderdijkstraan is op hun voorstel bij de scope betrokken. Het kruispunt Oud-Bussummerweg-Dr. Frederik van Eedenlaan wordt volgens het buurtplatform als onveilig ervaren. Daar moet zeker naar worden gekeken.

Een kijker merkt op: Kunnen er - om toch te kunnen blijven parkeren in de De Genestetlaan - beweegbare obstakels ingezet worden?

Dit kan, maar daar wordt alleen de weg niet breder van. Een van de knelpunten is juist dat de weg te smal is, waardoor fietsers over de stoep gaan. Omdat te voorkomen moet ruimte worden gevonden in andere op de weg gelegen functies. Een ander oplossing voor afsluiten kan een doodlopende weg zijn, maar dan is de vraag of er genoeg ruimte is om te kunnen keren? We gaan de consequenties van een afsluiting goed in kaart brengen.

Kun je eenrichtingsverkeer aan het begin van de Vondellaan niet als experiment uitvoeren en de consequenties op de Oud-Bussummerweg in de praktijk meten?

Het is waarschijnlijk dat een deel ongewenst verkeer via de Vondellaan en de De Genestetlaan naar het centrum rijdt. Bij eenrichtingsverkeer via de Vondellaan zoekt het ongewenste verkeer een andere weg die waarschijnlijk loopt via de Willem Bilderdijkstraan en Oud-Bussummerweg.

Een kijker merkt op dat ze voor meer drempels is, maar dat er bij afsluiting van wegen het gevaar bestaat dat het elders drukker wordt. Kijkt de gemeente ook naar de overlast van fietsers en scholieren?

Het is even de vraag welk type overlast hier wordt bedoeld. Verkeersgedrag proberen we via educatie te verbeteren. Maar vervelend groepsgegedrag is niet per se een verkeersprobleem. De vragensteller wordt gevraagd op zijn evaluatieformulier het probleem specifiek te beschrijven.

Kan het begrip schoolzone worden uitgelegd?

Een schoolzone is een fysieke herkenbare zone in het wegbeeld, waarmee automobilisten op de aanwezigheid van een school attent gemaakt worden, zodat zij hun verkeersgedrag aanpassen en rekening gaan houden met de aanwezigheid van scholieren. Wethouder Schimmel vult aan dat we behalve naar schoolzones ook willen kijken naar het verbeteren van routes naar scholen en sportcomplexen waar veel jeugd naar toe gaat. Verder wil de gemeente naar een uniforme herkenbare verschijningsvorm van schoolzones toe.

2^e ronde filmpjes

De tweede ronde filmpjes wijst vooral op de nadelen van eenrichtingsverkeer Vondellaan voor andere straten.

3^e ronde vragen

Wat vindt de gemeente van de stelling dat eenrichtingsverkeer het probleem van de Vondellaan naar andere straten verschuift?

Met een circulatie maatregel wordt het verkeer geforceerd anders ter rijden. Dat kan inderdaad elders in het netwerk nieuwe problemen veroorzaken. Er kan dan een stapeling van maatregelen nodig zijn, waarbij het oorspronkelijke doel uitzicht verdwijnt en het middel erger dan de kwaal kan worden. Het is belangrijk daarvoor op te passen. Waar die grens ligt is geen objectief gegeven. Wanneer er geen draagvlak (meer voor) is dat moet je afzien van de maatregel. Dat bewoners opkomen voor hun eigen stukje straat en niet direct naar het grotere verband kijken is hun goed recht en kun je hen niet kwalijk nemen. Het is de rol van de gemeente om dat grotere verband wel te zien en te beschouwen. Daar had de gemeente kritischer in moeten zijn.

Is de gemeente bekend met de verkeerschaos in de Vossiuslaan rond de school? Er ontstaan veel bijna-ongelukken en schade aan geparkeerde auto's doordat men is afgeleid.

De wethouder erkent dat er ook gekeken moet worden naar de verkeerstroom die vanaf de Landstraat haar weg zoekt via de Vossiuslaan naar Brediusweg. De beleidsambtenaar vult aan dat niet bekend is hoeveel kinderen er gehaald en gebracht worden met een auto en dat het wenselijk is om dat te onderzoeken. De wethouder vult aan dat je kunt overwegen van de Vossiuslaan richting Brediusweg een fietspad te maken. Dat heeft ingrijpende gevolgen. In het nieuwe mobiliteitsbeleid wordt aan fietsverkeer en verkeersveiligheid een hogere prioriteit gegeven dan aan bereikbaarheid. Om de verkeerveiligheid te verbeteren wil de gemeente risicogericht werken. Dit houdt in dat niet pas maatregelen worden genomen wanneer een bepaald kruispunt hoog in de ongevallenstatistiek staat, maar dat het verkeersnetwerk actief wordt geanalyseerd op risico's en dat proactief op die risico's geacteerd zal worden. Het veiliger maken van schoolroutes en aanleggen van schoolzones zijn daarin een belangrijke pijler

3^e ronde filmpjes

De derde ronde filmpjes onderscheid zich doordat de makers meedenken in oplossingen

4^e ronde vragen

Wat is de eerste reactie van de gemeente?

Het klopt dat het doen van objectieve metingen aan de basis moet liggen. Aan het bepalen van een doelstelling gaat het definiëren van de probleemstelling vooraf. Wanneer je het niet eens bent over het probleem kun je namelijk geen doelstelling formuleren. Dat is ook een van de redenen dat de gemeente een stap terug heeft gezet in het proces om het probleem en de oorzaken duidelijker in beeld te krijgen. Alleen dan kun je verwachten een duidelijk doelstelling te kunnen formuleren. De kans op een passende oplossing is dan groter. Tegelijk maakt dit ook wel het dilemma duidelijk dat wanneer je jezelf beperkingen op legt om het probleem behapbaar te houden, je daarmee ook weer oplossingsrichtingen uitsluit. Zo kiest een van de filmmakers een ander projectgebied dan waar de gemeente nu op ingestoken heeft. Dat is iets om over na te denken. De gemeente moet kunnen uitleggen waarom ze kiest voor een bepaald onderzoeksgebied.

Aan eenrichtingsverkeer kleven twee belangrijke nadelen:

1. De gemiddelde snelheid gaat door eenvormigheid van het verkeer vaak omhoog
2. Eenrichtingsverkeer is een bordje dat genegeerd kan en zal worden, wanneer het beschikbare alternatief niet goed doorstroomt.

We zullen daarom ook naar de doorstroming op het kruispunt Brinklaan-Brediusweg-Generaal de La Reylaan moeten kijken. Het kruis ter hoogte van de Vaartweg veroorzaakt mogelijk een hiaat in de wachtrij waardoor het verkeerslicht te snel op rood springt.

Wordt het risico dat verkeer dat straks misschien niet meer de Vondellaan in mag straks de Willem Bilderdijkstraan neemt ook meegewogen?

Ja, echter alle straten aan de zijde van de Brediusweg afsluiten heeft tot gevolg dat bewoners zelf ook niet meer de wijk in kunnen.

Het voorstel van de bewoners aan het begin van de Vondellaan heeft als gevolg dat mensen via de Constantijn Huygenslaan rijden. Wat vindt de gemeente daarvan?

De gemeente heeft al eerder gezegd dat het plan van de bewoners aan het begin van de Vondellaan niet langer het uitgangspunt is, maar de we breder moeten kijken naar de problematiek. De wethouder zegt ook de oversteekbaarheid van de Brediusweg voor de scholen te willen verbeteren, zodat de schoolroutes veiliger worden. Dit valt echter buiten de context van het op te stellen plan. Het nieuwe mobiliteitsbeleid van de gemeente stuurt ook aan om het autoverkeer af te laten nemen. De gemeente heeft veel last van doorgaand verkeer dat ongewenste routes via Bussum en Naarden rijdt naar bijvoorbeeld Hilversum. Dat wil de gemeente ook af zien te schalen. Dat zijn wel oplossingen voor de langere termijn, maar die ook effect zullen gaan krijgen op de omvang van het verkeer in het Vondelkwartier.

Welke randvoorwaarden hanteert de gemeente?

E.e.a. moet passen binnen de Nederlandse verkeerswetgeving. Ook de situatie rond de scholen moet verbeteren of minimaal gelijk blijven. De bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten moet gegarandeerd kunnen worden (opkomsttijd en benaderbaarheid). Huisvuil moet kunnen worden opgehaald. Alle belangen moeten serieus gewogen worden en beantwoord.

Hoe gaat het verder?

De gemeente gaat met alles wat ze nu te horen heeft gekregen een plan uitdenken. Dat zal worden teruggekoppeld in maart 2022. Dan is er gelegenheid tot reflectie op de eerste ideeën. Daarna kan het schetsplan worden verbeterd en aangescherpt of zelfs nog helemaal op zijn kop gezet worden. Twee wensen springen eruit: Minder verkeer en minder hard rijden, waarbij het resultaat een veiligere leefomgeving moet zijn. De wethouder vult aan dat wanneer er infrastructurele aanpassingen nodig zijn dat die dan pas op langere termijn kunnen worden uitgevoerd. Hij hoopt dat de bijeenkomst in maart fysiek kan plaatsvinden.

Afsluiting

Van de avond is een beeldverslag dat op de website van de gemeente wordt geplaatst op de pagina: www.gooisemerren/vondelkwartier. Tevens wordt schriftelijk verslag gemaakt dat op dezelfde wegpagina wordt geplaatst. Reageren op dit webinar kan ook met het evaluatieformulier. De kijkers en makers van de filmpjes worden bedankt voor hun bijdrage aan de avond.

Vragen uit chat :

Er zijn 81 chat berichten tijdens het webinar verzonden. In onderstaand overzicht zijn alleen de vragen opgenomen

'auto te gast' straat zie je steeds vaker in gemeentes. Overweegt Bussum dat ook?

Fietsstraat/auto te gast is vooral een conceptueel ontwerp. Deze inrichting heeft geen aparte wettelijke basis ten aanzien van de gereden snelheid. Fietsstraten zijn een optie. Nader onderzoek moet uitwijzen of ze in het Vondelkwartier passend zijn.

Klopt het dat niet alle vragen die worden gesteld worden voorgelegd?

Dat klopt. In de uitzending konden niet alle vragen worden behandeld, omdat daarmee de uitzending te lang zou worden. Geprobeerd is veel gestelde vragen in de uitzending te behandelen. Dit moest echter wel tijdens de uitzending zelf worden gedaan. Alle vragen worden wel in dit verslag beantwoord voor zover niet al in de uitzending aan de orde geweest.

Wij zitten met een aantal bij elkaar.. En niet alle vragen worden beantwoord.. Wordt zelfs gemeld dat er niet meer vragen binnen komen bij de gemeente. Klopt het wel dat alle vragen doorkomen aan tafel?

Het is een live-uitzending. De voorzitter is afhankelijk van de web redactie bij het tijdig doorspelen van de vragen.

Maar weten we begin maart dan de doelstelling? Of zien we dan een panklaar plan van een verkeerskundige?

In maart hopen we zover te zijn dat we een probleemstelling hebben geformuleerd, de oorzaken hebben onderkend en daarop een doelstelling hebben bepaald. Op basis hiervan wordt een eerste concept gepresenteerd. Op dat concept kan gereflecteerd worden, zodat het conceptplan kan worden aangescherpt of verworpen.

Welke termijn verwacht de gemeente met een oplossing te komen...?

De ontwikkeling van een plan is een proces. In maart 2022 ligt er een eerste schets.

Klopt dat in de oplossing van Niels Geniets de wijk minder goed bereikbaar wordt.. Maar we willen toch veiligheid?

Het beperken van de bewegingsvrijheid van het verkeer zorgt voor een minder goede bereikbaarheid. Er bestaan geen oplossingen met alleen maar voordelen. Meer veiligheid kan betekenen dat op andere waardes moet worden ingeleverd. Draagvlak zal uiteindelijk bepalen of een maatregel de moeite waard is om te realiseren.

In deze wijk lijkt de Constantijn Huygenslaan de drukste weg. Juist daarvan ontbreekt de data, maar hopelijk kan dit wel worden meegenomen in de probleemstelling.

We hebben niet van alle straten data. We kunnen dus niet bevestigen of de Constantijn Huygenslaan de drukste weg is.

Opmerking: is het ook bekend dat de Constantijn Huygenslaan als sluiproute naar de Huizerweg wordt gebruikt vanaf de Brediusweg?

Ja, We zijn daar door het buurtplatform Brediuskwartier tijdens de schouw in oktober 2021 op gewezen

Is inmiddels objectief vast komen te staan dat er inderdaad een probleem is op de Vondellaan zoals gesteld? Op basis van de gepresenteerde argumenten tot nu toe is dat mijns inziens niet het geval.

Er bestaat geen objectief criterium om te bepalen of iets een probleem is. Wel staat vast dat de bewoners aan het begin van de Vondellaan de drukte als een probleem beleven. De gemeente neemt al haar inwoners serieus, wat niet betekent dat zij voor alle problemen direct oplossingen kan bieden. Met sommige problemen moet men leren leven. Of dat voor de bewoners aan het begin van de Vondellaan geldt moet nog blijken.

Is het niet het allerhandigste om éérs te meten over de samenstelling van het verkeer dat door de Vondellaan rijdt? Er ligt achter de Vondellaan een grote wijk met een behoorlijk aantal bewoners en dus autobezitters. Straks blijkt dat er nauwelijks sprake is van sluipverkeer.

Voor sluipverkeer bestaat geen objectieve definitie. Men mag zich uit oogpunt van leefbaarheid terecht de vraagstellen of het wenselijk is dat men vanaf de Brediusweg via het Vondelkwartier naar het Centrum of de Huizerweg kan rijden.

Hebben jullie nu zelf meer duidelijkheid gekregen n.a.v. de pitches en vragen? Wat gaan jullie doen met de aangeboden oplossingen?

Het maken van pitches, de gesprekken en de vragen helpen allemaal bij het scherpen van ons beeld.

tip voor Frank: als het verkeer bij het kruispunt vanaf de Brediusweg naar het centrum/de Brinklaan mag gaan rijden, kan het tegelijk afslaan en rechtdoor, dat belemmert ook de snelheid van doorstroming van auto's

Dank voor de tip. We gaan ernaar kijken

Zomaar even een ludiek idee: alle SUV's de wijk uit ! Dan houd je kleinere auto's over en is er dus meer ruimte en veiligheid, ook voor fietsers. Maar ja, dit vraagt iets van de bewoners zelf.....

Op de aanschaf van het type auto heeft de gemeente weinig tot geen invloed. Mocht dit wel zo zijn dan zal dat pas geleidelijk aan en op langere termijn effect hebben.

Een vraag aan meneer Geniets, hoe kunnen wij onze huizen per auto bereiken als de toegang van de Brediusweg op twee plekken afgesloten zou worden?

De heer Geniets kan niet zelf antwoorden. Wanneer alle wegen van het Vondelkwartier worden afgesloten van de Brediusweg dan is het Vondelkwartier alleen nog bereikbaar via de Huizerweg en de Landstraat.

Is het onderzoek an heer passend voor de huidige problematiek? Hoe kijkt de gemeente hier naar?

Deze vraag wordt niet begrepen

Welk probleem wil de gemeente oplossen? Is inmiddels objectief vast komen te staan dat er inderdaad een probleem is op de Vondellaan zoals gesteld? Op basis van de gepresenteerde argumenten tot nu toe is dat mijns inziens niet het geval.

Het webinar is mede bedoeld voor de gemeente om een duidelijker beeld van de problematiek te krijgen. In de bijeenkomst van maart 2022 zullen wij een probleemstelling presenteren die u dan kan beoordelen.

Wordt er door Dhr Vles wel rekening gehouden met de hele buurt i.p.v. alleen zijn eigen stukje straat?

Het staat iedereen vrij zijn probleem aan de gemeente voor te leggen. Het is aan de gemeente om een aan haar gestelde vraag in een grotere context en het algemeen belang te beoordelen.

Hoe wordt er met instellen van eenrichtingsverkeer rekening gehouden met bewoners van de betreffende straat waar het zou worden ingesteld?

Deze vraag kan nog niet beantwoord worden. Op dit moment is er nog geen plan. Er was een plan voor eenrichtingsverkeer, maar dat hield onvoldoende rekening met andere problemen en belangen in de wijk.

Opmerking op presentatie Vles: verplaatsing naar route Bilderdijklaan - Oud Bussummerweg lijkt mij wel waarschijnlijk. Tweede presentatie: als je ook Constantijn Huygen en Bilderdijklaan deels afsluit, dan kom je zelf de wijk bijna niet meer uit of in.

Dit is geen vraag.

Is het niet zo dat bij oplossing 1 (De heer Vles) uitsluitend in zijn eigen straatje denkt. Vraag 1: Probleem verplaatst zich dan toch naar de Constantijn Huygenslaan en het 2e deel Vondellaan.

Het plan van de heer Vles is inderdaad een oplossing voor zijn eigen straat. De gemeente gaat nu studeren of er een oplossing gevonden kan worden die een groter deel van de wijk dient

Het risico als je eenrichtingsverkeer op de Vondellaan instelt, is dat dit tot gevolg heeft dat datzelfde verkeer via de Willem Bilderdijklaan gaat rijden. Wordt dat ook meegenomen in de afwegingen?

Ja. Het risico dat benoemd wordt is reëel.

Op de hoek Jacoblaan Bilderdijklaan worden vaak fietsers (bijna) aangereden. Als de Vondellaan eenrichtingsverkeer wordt zal dit nog vaker voorkomen. Ik pleit er daarom nogmaals voor een integraal plan op basis van een deskundige verkeerskundige te laten doorrekenen en uitwerken.
Hetgeen wordt bepleit, is ook het doel van de gemeente.

Is het sluipverkeer ook gemeten in de Constantijn Huygenslaan en de Willem Bilderdijklaan?

Nee, Voor sluipverkeer bestaat geen objectieve definitie. Men mag zich uit oogpunt van leefbaarheid de vragen stellen of het wenselijk is dat men vanaf de Brediusweg via het Vondelkwartier naar het Centrum of de Huizerweg kan rijden.

Net zoals de Vossiuslaan, wordt ook de Vondellaan gebruikt door veel scholieren op de fiets. Daarmee is het kruispunt Vondellaan/Brediuslaan gevaarlijk; afslaande auto's, afslaande (jonge) fietsers en rechtdoorgaand verkeer.

Het risico op een ongeval wordt door meerdere factoren bepaald. Niet op alle factoren heeft de gemeente even veel invloed. De door de vragersteller genoemde risico's zijn op kruispunten algemeen voorkomende verschijnselen. Jongeren zijn op elkaar gericht en hebben daardoor niet altijd de gewenste aandacht voor het verkeer. Een andere weginrichting zal niet altijd alle risico's weg kunnen nemen.

Waarom maakt men zich zorgen dat bij eenrichtingsverkeer van de noordelijke Vondellaan er meer verkeer ontstaat in de andere straten? Het sluipverkeer vanuit de bredius zal juist geen reden meer hebben om het vondelkwartier in te rijden.

Bij de instelling van eenrichtingsverkeer zal ook al het bestemmingsverkeer voor de wijk een andere route moeten kiezen. Straten die nu rustig zijn kunnen dan meer verkeer verwachten, terwijl ze daar niet per se geschikt voor zijn. Dat de omvang van het verkeer naar de wijk afneemt, hoeft dus niet te betekenen dat dit voor alle straten hetzelfde uitpakt.

Indien risico gestuurd beleid wordt gevoerd lijkt mij het gegeven dat er zes/zeven scholen in de wijk zijn en heel veel middelbare scholieren door de wijk fietsen, wel een belangrijk element in de besluitvorming en een belangrijke noodzaak om de verkeersveiligheid in de wijk te vergroten

De veiligheid van de scholen is een belangrijke randvoorwaarde voor de planvorming

En vergeet niet het schoolverkeer (kinderen) uit het bredius die door de wijk richting spiegel op de fiets scooter rijden. In hoeverre wordt deze verkeerstroom meegewogen?

Dit wordt meegenomen. Hierbij moet worden aangetekend dat het fysiek weren van tweewielervoertuigen veel moeilijker is dan auto's. Hindernissen kunnen vaak eenvoudig gepasseerd worden. Tegelijkertijd kan het tweewielers verkeer een belangrijke bijdrage leveren in vermindering van het autoverkeer en moet tweewielersverkeer juist daarom wel beter gefaciliteerd worden.

Is nu eigenlijk al onomstotelijk vast komen te staan dat er inderdaad een probleem is op de Vondellaan? Tot nu toe is er mijns inziens met name in de beleving van de bewoners van de Vondellaan een probleem maar ik mis vooralsnog onderbouwing daarvan met argumenten

Voor sluipverkeer bestaat geen objectieve definitie. Men mag zich uit oogpunt van leefbaarheid de vragen stellen of het wenselijk is dat men vanaf de Brediusweg via het Vondelkwartier naar het Centrum of de Huizerweg kan rijden.

Scholieren komen 's morgens en 's middags in grote getalen tegelijkertijd door de Vossiuslaan naar en van school gefietst en gelopen. In de Vossiuslaan leidt dit tot veel (bijna) ongelukken met auto's. Daarnaast wordt door auto's schade gereden aan geparkeerde auto's doordat ze zijn afgeleid door de vele scholieren. In hoeverre is de gemeente op de hoogte van deze problematiek?

Dit is een veel voorkomend verschijnsel rond scholen. De scholen dragen daarin zelf ook een verantwoordelijkheid om hun leerlingen erop te wijzen geen overlast in de omgeving te veroorzaken

De Genestetlaan : Waarom geen "verboden in te rijden" borden, van beide kanten (m.u.v. fietsers en bewoners) ?

Dit idee kunnen we onderzoeken. Verkeersborden kunnen genegeerd worden. Fysieke afsluiting heeft dat nadeel niet. Tegelijk kan een fysieke afsluiting onwenselijk zijn voor de bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten.

Vossiuslaan is toch al eenrichtingsverkeer?

klopt

Is het plaatsen van herhaalborden 30 KM niet eenvoudig te realiseren? Of 30 KM te verwerken in het wegdek? De meeste automobilisten hebben geen idee dat er maar 30 KM gereden mag worden want de straten zijn zo niet ingericht.

In de meeste straten van het Vondelkwartier houdt men zich aan goed aan de maximumsnelheid. Een passende weginrichting in combinatie met verkeersborden bepaalt in hoge mate of het gewenste verkeersgedrag ook wordt vertoond. Een verkeersbord alleen is meestal onvoldoende dwingend.

Als de De Genestetlaan eenrichting wordt vanuit de Landstraat. Zou dat niet een oplossing zijn die het verkeer vanuit Vondellaan doet afnemen en op korte termijn uitgeprobeerd kan worden?

De gemeente gaat proberen een zo integraal mogelijk plan op te stellen. Bij twijfel over de effecten is een pilot zeker het overwegen waard.

Ik constateer dat de website het doorzenden van een tiental vragen heeft bevestigd, maar er is op geen enkele vraag ingegaan.

Jammer dat dit zo is ervaren. Dit was geenszins de bedoeling. De uitzending is niet lang genoeg om alle vragen te kunnen behandelen. Er is geprobeerd de gemene deler van de vragen aan tafel te behandelen. Alle vragen worden wel in het verslag beantwoord voor zover niet al in de uitzending aan de orde geweest. Indien uw vraag niet in dit verslag beantwoord wordt, kunt u hem nogmaals sturen aan f.kool@gooisemeren.nl. Dan zullen we de vraag alsnog beantwoorden.

Fietsende scholieren moeten juist goed geleid worden (=opmerking), ze zoeken nu een weg op de stoep!

Dank voor de tip

Hallo, ontvangt u mijn vraag?

Indien uw vraag niet in dit verslag beantwoord wordt, kunt u hem nogmaals sturen aan f.kool@gooisemeren.nl. Dan zullen we de vraag alsnog beantwoorden

Is gevraagd aan bewoners van De Genestetlaan wat zij vinden van afsluiting? De keerruimte lijkt mij gezien de geringe lengte van de De Genestetlaan overigens niet nodig.

We gaan de afsluiting onderzoeken op effecten. Alle bewoners van het Vondelkwartier kunnen straks in maart 2022 reageren op de plannen.

Kom deze vraag bij u aan??? Zo ja meldt u dat dan even?

Indien uw vraag niet in dit verslag beantwoord wordt, kunt u hem nogmaals sturen aan f.kool@gooisemeren.nl. Dan zullen we de vraag alsnog beantwoorden

Kan er straks iets meer worden toegelicht over de schoolzones? En vooral wat dit betekent voor de Vossiuslaan?

In de uitzending is een toelichting gegeven. De specifieke effecten voor de Vossiuslaan kunnen we nu nog niet geven.

Wat betreft De Genestetlaan : Alleen toegankelijk maken voor fietsers en bewoners is een oplossing voor 3 problemen : Veiligheid, sluiproute en snelheid verkeer. Kosten technisch ?? ... 2 verboden in te rijden borden m.u.v. bewoners en fietsers . Een redelijk goedkope oplossing toch ?

Er zijn in dit stadium van de planontwikkeling nog geen kostenberekeningen gemaakt.

Blijft bij afsluiting van de De Genestetlaan het gevaar van het kruispunt Vondellaan/Brediusweg niet bestaan? Afslaande fietsers (veel al scholieren), afslaande auto's en rechtdoorgaand verkeer.

Geen verkeer is zonder meer de veiligste oplossing voor een kruispunt. Dat is echter geen realistisch perspectief. Mensen verplaatsen zich om activiteiten te bedrijven. De gemeente kan ook niet alle risico's wegnemen, maar ze wel verkleinen door passende infrastructuur, verkeersregels, -training en -management aan te bieden. Ook de weggebruiker zelf draagt verantwoordelijkheid voor zijn verkeersgedrag.

Ik hoor de wethouder en dhr Kool niet iets zeggen over Landstraat en Korte Landstraat en stukje Vossiuslaan.
Hier is in de uitzending door de wethouder op gereageerd. Een eventuele afsluiting van de De Genestetlaan kan op het gebruik van de route Landstraat-Vossiuslaan van invloed zijn. Elke planmaatregel zullen we daarom op effect toetsen en bezien of het effect met andere maatregelen kan worden bestreden. Hierbij moeten we ons blijven afvragen of het totaalpakket waarvan straks in maart 2022 een eerste schets wordt gepresenteerd opweegt tegen het probleem dat we willen bestrijden.

In het overzicht van Peter staat geen meetgegevens van de De Genestetlaan terwijl hier 2x een Smiley heeft gehangen. Het antwoord wat ik vanuit de gemeente heb gekregen dat de data niet beschikbaar is?

Een smiley geeft niet dezelfde verkeersinformatie als een verkeerstelling met slangen of via satelliet. De Smiley meet de snelheid van elk passerend voertuig en geeft die informatie via een display aan de weggebruiker terug. Deze heeft hierdoor het gevoel bekeken te worden en past zijn snelheid daarop aan. De snelheidsmeting valt hierdoor altijd lager uit dan een meting zonder display. Daarmee is de uitkomst niet representatief voor de reguliere situatie. Het ophangen van een smiley is hoofdzakelijk bedoeld als een gedragsbeïnvloedingsmaatregel en niet als een (gevalideerd) meetinstrument.

Drempels aanleggen ben ik helemaal voor. Afsluiten van wegen niet, omdat dit tot extra verkeer leidt in andere straten (waterbedeffect). De Vossiuslaan zit 's morgens en 's middags zo vol met fietsende en lopende scholieren dat extra verkeer in onze straat zeker leidt tot meer (bijna) ongelukken met scholieren. Tot nu toe hoor ik veel over (overlast van) gemotoriseerd verkeer, maar weinig over fietsende en lopende scholieren. In hoeverre houdt de gemeente hier ook rekening mee?

Mensen verplaatsen zich om activiteiten te bedrijven. De gemeente kan ook niet alle risico's wegnemen, maar ze wel verkleinen door passende infrastructuur, verkeersregels, -training en -management aan te bieden. De gemeente ondersteunt bijvoorbeeld met hulp van VVN (Veilig Verkeer Nederland) basisscholen bij de organisatie van het praktisch verkeersexamen en dode hoek lessen. Ook de weggebruiker zelf draagt verantwoordelijkheid voor zijn verkeersgedrag.

Opmerking/eerste gedachte: Met het afsluiten van de De Genestetlaan haal je wel een belangrijke uitvalroute uit de wijk weg. Dat zal het veel lastiger maken om de buurt per auto uit te komen.

Dit is een terechte kanttekening.

Hoe ziet deze groep de ontsluiting van de Lammert Majoorlaan

De Lammert Majoorlaan is een schakel tussen de Landstraat en de Vossiuslaan en onmisbaar voor fietsers voor een directe bereikbaarheid van de school.

Is het een idee om eenrichtingsverkeer begin Vondellaan tijdelijk toe te passen en dan na bepaalde tijd te kijken of er wel sprake is van toename verkeer in Oud Bussummerweg? Lijkt niet een logische alternatieve route naar de Oud Bussummerweg toe.

De gemeente gaat proberen een zo integraal mogelijk plan op te stellen. Bij twijfel over de effecten is een pilot zeker het overwegen waard.

Zijn er mogelijkheden om de bewoners wel te laten parkeren in de De Genestetlaan terwijl je hem wel afsluit? Bijv. een fietsstraat en een paal aan het einde?

Een afsluiting is niet gekoppeld aan een inrichtingsvorm. In de eerste fase zullen we kijken naar de effecten van een afsluiting. Of het een fietsstraat wordt of dat het parkeren kan blijven is een vraagstuk voor de uitwerking na maart 2022. In de uitzending is wel gewezen op de beschikbare wegbreedte die onvoldoende is om autoverkeer en fietsverkeer in de tegenrichting goed te kunnen faciliteren. Een van de klachten is juist dat fietsers door het autoverkeer de al zeer smalle stoepen op worden gejaagd. De passeerruimte voor auto's en fietsen kunnen we alleen vergroten ten koste van parkeerruimte, stoepruimte of voortuinen.

Mijn vragen lijken niet binnen te komen, heb er 2 gesteld...

Indien uw vraag niet in dit verslag beantwoord wordt, kunt u hem nogmaals sturen aan f.kool@gooisemeren.nl. Dan zullen we de vraag alsnog beantwoorden.

De opmerking niet kunnen parkeren in de De Genestetlaan is niet correct en te kort door de bocht, zoals door mevrouw Meester aangegeven. Er is een oplossing mogelijk met bewegende obstakels.

Deze vraag is in de uitzending aan de orde geweest. Een bewegend obstakel heeft geen invloed op de beschikbare wegbreedte en zal het fietsen over de stoep in de De Genestetlaan niet kunnen oplossen.

Ik denk dat de noodzakelijkheid niet ter discussie staat toch?

Het is niet duidelijk op welk idee deze opmerking van toepassing is. De noodzakelijkheid van een maatregel is niet zonder waardeoordeel. Wat voor de een noodzakelijk kan lijken is voor een ander misschien overdreven. We laten het oordeel voor de uiteindelijke voorstellen daarom graag over aan de betrokken inwoners. Zij bepalen of een maatregel opweegt tegen de beperkingen die de maatregel oplegt.

Komt er na afloop van deze informatieavond nog verdere toelichting door de gemeente op de voorgestelde ideeën, in de vorm van een samenvatting als onderdeel van een verslag van de avond en informatie gedeeld?

Van de avond wordt een verslag gemaakt, waarvan dit document getuigd. De ideeën die naar voren zijn gebracht zullen we op effectiviteit en effecten beoordelen. In maart 2022 wordt een vervolg bijeenkomst gepland.

Wat zijn jullie observaties t.a.v. de Willem Bilderdijkstraan (connectie met Brediusweg)? Deze is gespiegeld aan de Vondellaan en vertoont dezelfde verkeersdruk, veiligheid en snelheid etc. kwam net uit de presentatie van Frank. Het lijkt logischer om deze ook mee te nemen in de overwegingen?

We gaan proberen van alle ideeën de effectiviteit en effecten in kaart te brengen. Dus ook die op de Willem Bilderdijkstraan.

Ik begrijp sinds vanavond dat de aanwezigheid van scholen doorslaggevend is. Ik heb daar nog nooit eerder iets over gelezen in gemeentelijke stukken. Hoe kan dat?

U heeft waarschijnlijk niet alle gemeentelijke stukken (kunnen) lezen. In de uitzending is hierop geantwoord. De gemeente heeft in 2021 een nieuwe mobiliteitsvisie vastgesteld. Hierin wordt verkeersveiligheid belangrijker gevonden dan bereikbaarheid. Scholieren zijn een kwetsbare doelgroep in het verkeer. De schoolomgeving is als speerpunt aangewezen om te verbeteren.

Daarnaast speelt landelijk beleid een rol. Sinds een reeks van jaren daalt het aantal verkeersdoden niet meer en stijgt het aantal verkeersslachtoffers op de fiets. De rijksoverheid wil die trend doorbreken en heeft de provincies de opdracht gegeven om samen met gemeenten regionale verkeersveiligheidsprogramma's te ontwikkelen. Randvoorwaardelijk is dat deze programma's risico gestuurd worden ontwikkeld. Voor de Gooi en Vechtstreek bestaat er (ten opzichte van andere regio's) een verhoogd risico voor kwetsbare verkeersdeelnemers. De oorzaak hiervoor is gelegen in de bevolkingsopbouw. Scholieren behoren evenals ouderen tot de groep kwetsbare verkeersdeelnemers. Voor de uitvoering van de programma's wordt door de rijksoverheid tot 2030 veel geld beschikbaar gesteld.

Betekent dit dat eenrichtingsverkeer Constantijn H laan van de baan is?

We willen alle ideeën op effectiviteit en effecten toetsen. Ook een maatregel als deze zullen we dus beoordelen in de totale context van de planvorming en niet op voorhand uitsluiten.

Is het mogelijk om de Vondellaan of rondom de scholen het verkeer alleen toegankelijk te maken voor bestemmingsverkeer en bewoners?

Alleen door aanhouding is vast te stellen of iemand bestemmingsverkeer is. Maatregelen die in hun effectiviteit alleen afhankelijk zijn van handhaving hebben daarom niet de voorkeur.

Welke wijken rond het Vondelkwartier worden "meegenomen"?

De aangehouden begrenzing is nu Brediusweg, Willem Bilderdijkstraan, Oud Bussummerweg, Landstraat. Wanneer zich effecten voordoen buiten dit plangebied kan raadpleging van andere wijken of straten noodzakelijk zijn.

Is er ook in beeld hoe snel er gereden wordt aan het begin vd Vondellaan? (Vanaf Brediusweg)

Ja, deze gegevens kunt u vinden in de presentatie.

Heeft de gemeente herkomst- en bestemmingsonderzoek gedaan?

Nee

Er is een voorgenomen verkeersbesluit. Hoe staat het daarmee?

Het verkeersbesluit dat was voorgenomen is ingetrokken. We hebben in reactie op de commotie een stap terug gedaan en hebben om die reden het webinar georganiseerd, zodat de gemeente haar beeld van de problematiek kan verbeteren.

Niet alleen de Vondellaan, maar ook de Constantijn Huygenslaan en de Willem Bilderdijklaan worden gebruikt als sluiproute. Hoe wordt rekening gehouden met het te verwachte waterbedeffect. Overigens zijn de smileys bewonersinitiatieven die geregeld worden via Veilig Verkeer Nederland

De gemeente zal scherp zijn op het gevreesde waterbedeffect. Het is niet de bedoeling dat maatregelen op de ene plek elders nieuwe problemen veroorzaken. Een eerste schets van onze bevindingen presenteren op een nieuwe bijeenkomst in maart 2022. Deze bijeenkomst biedt primair gelegenheid om te reflecteren.

Bij de plaatsing van smileys maakt de gemeente geen gebruik van de diensten van VVN. De smileys zijn eigendom van de gemeente zelf en kunnen op verzoek worden opgehangen.

Ik ben bewoner van de Vossiuslaan en ben blij te horen dat er naar wordt gestreefd om de veiligheid in de Vondelbuurt te verhogen. Iedere dag lopen en fietsen vele scholieren van het Goois Lyceum door onze straat. Dit leidt tot vele bijna-ongelukken (maar ook schades aan geparkeerde auto's) doordat automobilisten het overzicht verliezen. Toe nu toe gaat het echter veel over drukte door gemotoriseerd verkeer (vooral auto's). In hoeverre is de gemeente op de hoogte van de problematiek in de (smalle) Vossiuslaan (vooral 's morgens vroeg als scholieren naar school gaan en 's middags als zij weer naar huis gaan)?

Mensen verplaatsen zich om activiteiten te verrichten. De gemeente kan niet alle risico's wegnemen, maar ze wel verkleinen door passende infrastructuur, verkeersregels, -training en -management aan te bieden. De gemeente ondersteunt bijvoorbeeld met hulp van VVN (Veilig Verkeer Nederland) basisscholen bij de organisatie van het praktisch verkeersexamen en dode hoek lessen. Ook de weggebruiker zelf draagt verantwoordelijkheid voor zijn verkeersgedrag. In het gemeentelijk beleid heeft de schoolomgeving extra aandacht.

Welke zijn de grenzen van het Vondelkwartier? Waarom is daar geen kaart van?

De aangehouden begrenzing is nu Brediusweg, Willem Bilderdijklaan, Oud Bussummerweg, Landstraat. Wanneer zich effecten voordoen buiten dit plangebied kan raadpleging van andere wijken of straten noodzakelijk zijn.

Ik begrijp dat de cijfers van de Constantijn Huygenslaan en Oud Bussummerweg (verkeersdruk) niet zijn gemeten. Vraag: Kunnen de straks door de gemeente te nemen maatregelen dan wel gewogen worden genomen?

In de uitzending is aan de orde geweest dat metingen tijdens de pandemie geen representatieve uitkomst kunnen geven. Dit is een handicap waar we mee moeten werken.

Als er geen betrouwbare data is waarom wordt de Constantijn Huygenslaan dan betrokken in het plan om daar eenrichtingsverkeer te maken? Op basis waarvan wordt een dergelijke beslissing genomen?

Er is naar aanleiding van de commotie van het genoemde voornemen juist besloten om de problematiek van de wijk in breder perspectief te beschouwen. Het webinar is bedoeld om beter inzicht in de problematiek van de wijk te krijgen. Dit moet leiden tot een beter plan, waarvan wij de eerste contouren in maart 2022 hopen te kunnen presenteren.

Er zijn in het Bredius veel meer scholen waar deze besluitvorming invloed op heeft, hoe ziet u dat?

De aangehouden begrenzing is nu Brediusweg, Willem Bilderdijklaan, Oud Bussummerweg, Landstraat. Wanneer zich effecten voordoen buiten dit plangebied kan raadpleging van andere wijken of straten (waaronder scholen) noodzakelijk zijn.

En de gegevens van de Vossiuslaan? Dat lijkt toch de drukste weg?

We hebben geen gegevens van de Vossiuslaan. Daarom kunnen we niet bevestigen dat de Vossiuslaan de drukste weg is. Het feit dat de toegang van de school aan de Vossiuslaan ligt, maakt het wel waarschijnlijk dat hier veel fietsverkeer plaatsvindt. Dit hoeft niet te betekenen dat dit ook voor gemotoriseerd verkeer geldt.

Er wordt gesproken over sluipverkeer op de Vondellaan. Om hoeveel gaat dit dan en hoe weet je of dit sluipverkeer betreft? Naar mijn mening is er vooral veel gastverkeer van ouders die kinderen naar school brengen en ophalen. Is dit er wel uitgefilterd?

Voor sluipverkeer bestaat geen objectieve definitie. Men mag zich uit oogpunt van leefbaarheid de vraagstellen of het wenselijk is dat men vanaf de Brediusweg via het Vondelkwartier naar het Centrum of de Huizerweg kan rijden.

Wat vindt de gemeente van de zojuist getoonde bestaande ideeën? Welk van deze ideeën zijn reeds getoetst?
(zie verslag uitzending)

Ik ben wel nieuwsgierig naar de verkeersintensiteiten op de C. Huijgenslaan en Oud Bussummerweg op de verschillende wegdelen (zoals dat ook is getoond voor de Vondellaan). Kunnen die cijfers ook gedeeld worden met bewoners?

Hiervan zijn geen verkeerstellingen beschikbaar

Waar zijn de metingen van de De Genestetlaan, hier heeft 2x een kast gehangen maar de meetgegevens zijn nooit bekend geworden.

Een smiley geeft niet dezelfde verkeersinformatie als een verkeerstelling met slangen of via satelliet. De Smiley meet de snelheid van elk passerend voertuig en geeft die informatie via een display aan de weggebruiker terug. Deze heeft hierdoor het gevoel bekeken te worden en past zijn snelheid daarop aan. De snelheidsmeting valt hierdoor altijd lager uit dan een meting zonder display. Daarmee is de uitkomst niet representatief voor de reguliere situatie. Het ophangen van een smiley is hoofdzakelijk bedoeld als een gedragsbeïnvloedingsmaatregel en niet als een (gevalideerd) meetinstrument. Een nieuwe zoekopdracht tussen de digitaal opgeslagen documenten voor de De Genestetlaan heeft niet geresulteerd in een bestaand document.

Waarom is gekozen voor het beperkte gebied Vondelkwartier. Met name gelet op de bredere invloed die deze maatregelen zullen hebben op de gehele wijk...Leidt een integrale (bredere aanpak) niet tot een betere en snellere besluitvorming?

In de uitzending is gewezen op het duivelse dilemma tussen doelgericht oplossingen zoeken en integraliteit. Het kan niet worden uitgesloten dat gaandeweg het proces aanliggende wijken of straten geraadpleegd moeten worden.

Het geluid staat erg zacht, kan het harder?

Beantwoording achteraf is niet meer relevant

Wordt dit webinar opgenomen om later terug te kijken?

Ja, het webinar is vindbaar op de website van de gemeente Gooisemerén www.gooisemerén.nl/vondelkwartier