



Contactcommissie Lage Vuursche

Advies in zake verbetering verkeersveiligheid Lage Vuursche n.a.v. de motie “Uitvoering maatregelen rapport Mobiliteit Lage Vuursche – Rapport Hauptmeijer”.

De CCLV constateert dat van de hoofdwegen van en naar het dorp slechts 1 weg in zekere mate voldoet aan de criteria die worden gesteld aan een weg om gekenmerkt te kunnen worden als “duurzaam veilig” het betreft hier de Hooge Vuursche weg. Deze weg is voorzien van duidelijke markering, de fietsers hebben er de mogelijkheid om een vrij liggend, door bomen van de rijbaan gescheiden, fietspad te benutten. Dit komt de “homogeniteit” van de gebruikers van deze weg ten goede. Voor deze weg zijn er, v.w.b. de kenmerken van duurzaam veilig, twee discussie punten:

1. Het te hanteren snelheidsregime
2. Het (half) verhard van de berm

Ad 1.

Volgens de criteria van duurzaam veilig zou een erf toegangsweg een 60 km/uur snelheidsregime moeten hebben. Daarbij zou de weg moeten worden voorzien van drempels en een wegmarkering waarbij de onderbroken middellijn zou komen te vervallen. In een dorpsraadpleging is gebleken dat niet iedereen gelukkig is met het aanbrengen van verkeersdrempels en het vervallen van de midden markering. Bij een peiling onder de aanwezigen bleek iets meer dan 1/3 van de aanwezigen het huidige snelheidsregime van 80 km/u te willen handhaven. Iets minder dan 1/3 van de aanwezigen wenst een 60 km/u snelheidsregime dat niet voldoet aan de markering zoals vastgelegd bij duurzaam veilig, namelijk het handhaven van de midden markering en het achterwege laten van verkeersdrempels. Tot slot was iets minder dan 1/3 van de aanwezigen voor het inrichting van het huidige stuk 80 km naar de richtlijnen van duurzaam veilig, erf ontsluitingsweg, dus conform de inrichting zoals deze al op de Vuursche Steeg is gerealiseerd (60 km/u, vervallen midden markering, aanbrengen verkeersdrempels). Met de kanttekening dat de drempels wel wat minder geprononceerd aangelegd mogen worden.

Het advies van de CCLV betreffende de te hanteren snelheidsregime van de Hooge Vuursche weg luidt: voorzie het gedeelte van 80 km/u met blauwe “adviesnelheid” borden van 60 km/u. Naar de mening van de CCLV is, met het aanwezig zijn van een van de rijbaan gescheiden fietspad, er sprake van een andere situatie dan bij de Vuursche Steeg en de Embranchementsweg. Het belang van de midden markering weegt dan hoger dan het aanleggen van verkeersdrempels en het vervallen van de midden markering. De CCLV wil opmerken dat een aantal van de recente aanrijdingen/ongevallen op de Hooge Vuursche weg plaatsvonden in het 60 km/u gedeelte. Door het plaatsen van de adviesnelheid borden

worden weggebruikers geattendeerd op een uitzonderlijke situatie, deze bestaat voor het weg gedeelte dat is ingericht voor 80 km/u uit de aanwezigheid van de bomen ter weerszijde van de weg en het daardoor vrij vlot donker worden op dat stuk weg. De midden markering is dan een waardevol hulpmiddel om de juiste plaats op de rijbaan te kunnen blijven vinden.

Ad 2.

Recentelijke aanrijdingen/ongevallen hebben als oorzaak “macht over het stuur verloren” toegewezen gekregen. Naar de mening van de CCLV is het niveauverschil tussen het asfalt en de naastgelegen berm vrij groot. Indien men, door een stuurfout of uitwijkmanoeuvre, van het asfalt raakt komt de auto schuin te rijden en het wiel dat van de weg is geraakt komt in zeer zachte grond terecht. Deze combinatie maakt het onder controle houden van de auto een zeer grote uitdaging waar weinig automobilisten goed mee overweg kunnen. Door zoveel mogelijk de berm te voorzien van z.g.n. “gras keien” blijft de bewatering van de bomen op orde, maar wordt het niveauverschil tussen de berm en het asfalt verkleint en bovendien heeft men met het eventueel incidenteel van de weg raken nog voldoende controle over de auto omdat het wiel dat van het asfalt is geraakt niet plotseling veel meer weerstand ondervindt. Ondanks de aanwezigheid van bomen ter weerszijde, is de vergevingsgezindheid van deze weg beduidend beter indien deze gras keien worden aangelegd. (De aanwezigheid van de bomen maakt dat de vergevingsgezindheid van deze weg nooit optimaal zal kunnen worden). Het advies van de CCLV aangaande het verbeteren van de vergevingsgezindheid van deze weg luidt dan ook: voorzie de berm daar waar fysiek mogelijk (rekening houdend met de bomen) zo veel als mogelijk van gras keien.

De discussiepunten voor de Vuursche Steeg en de Embranchementsweg omtrent de inrichting volgens de kenmerken “duurzaam veilig” spitst zich toe op een 3 tal punten.

1. De homogeniteit van verkeersdeelnemers
2. De vergevingsgezindheid
3. De levensduur/kwaliteit van het asfalt

Ad. 1.

Voor wat betreft de wegen Embranchementsweg en de Vuursche Steeg is het naar de mening van de CCLV op dit moment onmogelijk om deze wegen duurzaam in te richten zonder een vrij liggend fietspad te realiseren. Duurzaam veilig kijkt namelijk verder dan alleen de breedte van de weg of de markeringen van de weg of het al dan niet aanwezig zijn van snelheid beperkende maatregelen (zoals bijvoorbeeld drempels). Om duurzaam veilig te zijn moet een weg bijvoorbeeld ook “homogeen” gebruikt worden. Het aanwezig zijn van voetgangers en fietsers op de rijbaan maakt dat daardoor de weg verre van homogeen gebruikt wordt. Het aanleggen van een fiets- / wandelpad maakt dat dit al een grote stap voorwaarts richting homogeen gebruik van de weg is. Er blijft dan alleen nog een snelheid verschil tussen de automobilisten en de scootmobielen en landbouwwerktuigen die ook van deze wegen gebruik maken. De CCLV adviseert, ten aanzien van het aspect “homogeniteit” uit de kenmerken van duurzaam veilig, dan ook ten eerste het zo spoedig mogelijk aanleggen van vrij liggende fiets- en wandelpaden langs zowel de Vuursche Steeg, de Embranchementsweg en de Maartensdijkseweg om voetgangers en fietsers van de rijbaan te kunnen krijgen en zo een beduidend homogener gebruik van de weg te realiseren en een veel grotere veiligheid voor wandelaars en fietsers. De CCLV is op de hoogte van de logistieke uitdaging voor gemeente Baarn bij het invullen hiervan omdat gemeente Baarn in het geheel

geen zeggenschap over de Maartensdijkseweg heeft en over slechts een beperkt deel van de Embranchementweg. De CCLV is van mening dat het aannemelijker is dat gemeente De Bilt haar recent ingenomen standpunt, niets te doen om een fietspad langs de Maartensdijkseweg te realiseren, te herzien indien er vrij liggend fietspaden langs de Vuursche Steeg en de Embranchementweg zijn gerealiseerd. Dit zou met name de veiligheid van de fietsende schooljeugd uit Maartensdijk ten goede komen.

Ad. 2

De bermen van zowel de Vuursche Steeg als de Embranchementweg zijn erg zacht en ook hier zijn er tracés waar er sprake is van een aanzienlijk hoogteverschil tussen de laag asfalt en de berm. Dit komt de vergevingsgezindheid van de wegen niet ten goede.

De CCLV adviseert om de bermen van de Vuursche Steeg en de Embranchementweg, daar waar mogelijk, te voorzien van z.g.n. gras keien. Ook voor deze wegen, in het bijzonder voor de Embranchementweg, geldt dat het aanwezig zijn van bomen relatief dicht bij het wegdek, het niet mogelijk maakt de wegen duurzaam veilig in te richten. Ten zij er bijvoorbeeld op de Embranchementweg een één richting verkeer regime zou worden ingevoerd. Dit zou de weg ineens relatief een stuk breder maken omdat tegenliggers ontbreken. De bomen zouden dan ook op relatief grotere afstand komen. Omdat dit logistiek op vele problemen stuit, acht de CCLV dit pas wenselijk op het moment dat er een alternatieve route richting Den Dolder en Soest beschikbaar gemaakt kan worden (bijvoorbeeld door het opnieuw openstellen van de Vuurscheweg).

Ad. 3

Het nonnenland is door Staatsbosbeheer weer teruggebracht in haar originele natte staat. Dit vindt zijn weerslag in de sterkte van de slootwallen. Sommige stukken slootwal vinden hun sterkte in de aanwezigheid van de boomwortels die de wal daar bij elkaar houden. Door de relatieve zachtheid van de slootwal verzakt het wegdek voortdurend. Dit leidt tot het ontstaan van breuken en gaten in het wegdek. Op hun beurt veroorzaken deze gaten en breuken een risico voor de weggebruikers. Hierop wordt gemeente Zeist regelmatig gewezen hetgeen op regelmatige basis leidt tot het nodige lapwerk. Een duurzamere oplossing is het verstevigen van de slootwallen zodat er een stabiele asfalt laag gerealiseerd kan worden.

De CCLV adviseert dan ook op zo kort mogelijke termijn met betrokken buurgemeenten in overleg te treden, al dan niet met daarbij de provincie als gesprekspartner, om de wallen grenzend aan het asfalt op de Embranchementweg te verstevigen middels het slaan van z.g.n. dam wanden.

Om de verkeersveiligheid van het dorp te vergroten is het ook van belang dat het dorp goed bereikbaar blijft met het openbaar vervoer. De CCLV concludeert dat op zondag lijn 59 (de enige OV verbinding die het dorp aan doet) niet rijdt. De CCLV adviseert dan ook de gemeente Baarn om de openbaar vervoer uitbater van deze lijn ertoe te bewegen de dienst ook op zondag uit te voeren. Dit verlaagt op zondag het aantal wandelaars dat nu over de weg vanaf de bushalte aan de Maartensdijkseweg richting het dorp loopt.

Samenvattend:

De CCLV komt met de volgende adviezen ten aanzien van het verbeteren de verkeersveiligheid:

1. Realiseer langs de Embranchementsweg, de Vuursche Steeg en de Maartensdijkseweg vrij liggende, zo mogelijk "slim" verlichte fietspaden.
2. Verhoog de vergevingsgezindheid van genoemde wegen uit punt 1, aangevuld met de Hooge Vuursche weg, door het aanleggen van z.g.n. gras keien in de bermen.
3. Voorzie de Hooge Vuursche weg voor het huidige 80 km/u traject van adviessnelheid bebording "60 km".
4. Verhoog de stevigheid van de slootwallen door het slaan van damwanden zodat de stabiliteit van het asfalt wordt vergroot en er minder frequent gaten en breuken ontstaan.
5. Beweeg de uitvoerder van buslijn 59 er toe de lijn op zondag ook te opereren en de laatste bus tot een later tijdstip dan het huidige (19:00) te laten rijden (bij voorkeur 22:00).