



• Gooi en Vechtstreek

district Gooi Noord
Postbus 42
1200 AA HILVERSUM

Bezoekadres : Graaf Wichman 1
1276 KA HUIZEN
Korpsonderdeel : Verkeersadvisering Gooi Noord

Behandeld door : [art 5.1-2.e](#)
Telefoon : 035 – 655 2004
Fax : 035 – 655 2098

Uw kenmerk : -
Uw brief d.d. : -
Ons kenmerk : 0206kvb
Datum : 6 januari 2006
Bijlage(n) : -
Onderwerp : verkeersadvies Crailoseweg

aan:
College van burgemeester en wethouders
van de gemeente Huizen
t.a.v.
Postbus
1270AA Huizen

Naar aanleiding van een voorstel over de herinrichting van de Huizermaatweg te Huizen in verband met het HOV tracé, bericht ik u het volgende.

Door de gemeente Huizen zijn voorstellen gemaakt over de herinrichting de Huizermaatweg, gelegen tussen het busstation en de Bovenmaatweg, in verband met het HOV tracé.

In deze voorstellen worden o.a. 2 rotondes op de Huizermaatweg, de rotonde de Haar en de rotonde Fauna, verwijderd en vervangen door z.g. verkeerspleintjes.

Tegen deze voorstellen heb ik als verkeersadviseur namen de politie ernstige bezwaren.

Allereerst wil ik u iets vertellen over deze z.g. verkeerspleintjes. Zij zijn bedacht door een ambtenaar van de gemeente Hilversum en alleen in deze plaats ook daadwerkelijk aangelegd. In de verkeerstechniek komen deze vormen van weginrichting niet voor.

Er zijn landelijk geen gegevens bekend hoe ze werken en of ze werken. Ook binnen de gemeente Hilversum is nog onvoldoende vergelijkingsmateriaal of de aanleg van deze verkeerspleintjes wel de juiste manier van weginrichting is.

[art 5.1-2.e](#) van de gemeente Hilversum berichtte mij het volgende.

”Het toepassen van de verkeerspleintjes heeft meerdere doelen:

- 1.Het afslaan naar links is de meest tijdrovende en meest risicovolle verkeersbeweging. Een verkeerspleintje maakt het naar links afslaan vanuit de zijstraten veiliger. Feitelijk is er nauwelijks sprake meer van links afslaan;
- 2.Voor verkeer op de hoofdroute zelf biedt een verkeerspleintje meer ruimte voor het naar links afslaande verkeer om zich buiten de doorgaande rijbaan op te stellen. Ook op plekken waar eerder weinig of onvoldoende ruimte was voor extra opstelstroken.
- 3.Op verkeerspleintjes heeft het doorgaande verkeer op de hoofdroute voorrang in tegenstelling tot bijvoorbeeld een rotonde. Daardoor blijft de doorstroming op de hoofdroute beter.
- 4.De verkeerspleintjes bieden voor fietsers de mogelijkheid om de hoofdroute in twee fasen over te steken.
- 5.Een verkeerspleintje remt de snelheid van het verkeer. Niet zozeer op het kruispunt zelf, maar de naderingsnelheid is lager.

Bij een groot verkeersaanbod vanuit de zijstraten of bij veel naar linksafslaand verkeer vanaf de hoofdroute werkt een verkeerspleintje niet meer (filevorming in de zijstraat), daarom hebben we ze niet op elk kruispunt kunnen toepassen.

Bij welk verkeersaanbod precies de grens ligt is nog niet helemaal duidelijk, daarvoor zijn nog onvoldoende ervaringscijfers bekend.” Tot zover de heer [art 5.1-2.e](#).

Ik wil u naar aanleiding van de tekst van de heer [art 5.1-2.e](#) enige opmerkingen geven.

Dat het aanleggen van de verkeerspleintjes niet altijd de juiste oplossing lijkt mag blijken dat bij 3 verkeerspleintjes in Hilversum een aparte Verkeersregelinstallatie (verkeerslichten) is geplaatst teneinde de fietsers en de voetgangers veilig te kunnen laten oversteken.

De voorgestelde verkeerspleintjes in Huizen lijken in grote lijnen op de verkeerspleintjes in Hilversum. Er is echter een groot verschil, op alle 4 de aansluitingen van de verkeerspleintjes liggen in Huizen fietspaden welke in 2 richtingen worden gebruikt.

Juist door deze afwijking is het voor automobilisten erg verwarrend rekening te moeten en kunnen houden met overstekende fietsers vanuit twee richtingen. Tevens bestaat voor de fietsers die in feite aan de verkeerde kant van de kruising de Huizermaatweg willen oversteken het risico voor z.g. afdekongevallen. Bij het oversteken kan het zicht voor de fietser worden belemmerd door linkafslaande auto's of op het verkeerspleintje voor linksaf stilstaande auto's.

Hierdoor worden de rechtdoorrijdende auto's op de Huizermaatweg afgedekt waardoor een grote kans op ongevallen kan ontstaan.

In feite is deze gang van zaken een beetje de omgekeerde wereld. Ik heel Nederland worden kruispunten met of zonder Verkeersregelininstallatie veranderd in rotondes. In Huizen gaat men een goede en veilige kruispuntvoorziening, de rotonde, opheffen en veranderen in een voorrangskruising, uitgevoerd middens het z.g. verkeerspleintje.

Juist in de jaren 90 is op deze 2 locaties bewust gekozen voor een rotonde. Beide kruisingen waren voorzien van een verkeersregelininstallatie, maar er gebeurden desondanks toch regelmatig ongevallen. De aanleg van een rotonde zou hier de oplossing kunnen brengen. Achteraf gezien hebben deze 2 rotondes dat ook daadwerkelijk gedaan. Het aantal ongevallen is minimaal gebleven.

Zwakke verkeersdeelnemers:

De oversteekbaarheid van de zwakke verkeersdeelnemers, de voetgangers en de fietsers, wordt op de verkeerspleintjes niet geregeld. Er komt geen verkeersregelininstallatie en ook geen voetgangersoversteekplaats uitgevoerd in zebra-markering. De zwakke verkeersdeelnemers worden volledig aan hun lot overgelaten en moeten maar zien hoe zij de Huizermaatweg moeten oversteken. Het enige wat op deze 2 kruisingen wordt aangelegd is een rustpunt tussen de 2 rijbanen, verder wordt er niets geregeld. Dit is naar mijn mening een onacceptabele situatie.

Tevens is het ook tegenstrijdig beleid voor wat betreft de zwakke verkeersdeelnemers. N.a.v. een dodelijk verkeersongeval 3 jaar geleden op de Karel Doormanlaan, waarbij een 10-jarige fietser was betrokken werd door de gemeente Huizen alles in het werk gesteld om, zelfs op een kruising met verkeerslichten, de situatie aan te passen en te verbeteren. Nu wordt dit standpunt kennelijk verlaten en moeten de zwakke verkeersdeelnemers het zelf maar uitzoeken.

Op dit moment zijn de gemeente Huizen en de politie aan het onderzoeken wat er gedaan kan worden aan de inrichting van een aantal kruispunten op de Bovenmaatweg om te voorkomen dat een aantal specifieke steeds terugkerende soort ongevallen kan worden voorkomen. Het betreft hier de afslaande automobilist die geen voorrang verleent aan de rechtdoorgaande fietser. Op de Bovenmaatweg hebben de afgelopen maanden ongevallen met letsel plaatsgevonden tussen afslaande auto's en rechtdoor overstekende fietsers, waarbij er waren met ernstig letsel voor de fietser.

Met de aanleg van de verkeerspleintjes op de Huizermaatweg krijgen we er weer 2 locaties bij, waar deze ongevallen kunnen plaatsvinden.

De heer [art.5.1-2.e](#) van de gemeente Hilversum stelt dat een verkeerspleintje de snelheid van het verkeer remt. Niet zozeer op het kruispunt zelf, maar de naderingssnelheid is lager.

Ik ben het daar niet mee eens. Ik kan mij voorstellen dat de snelheid in Hilversum na de aanleg van de verkeerspleintjes omlaag is gegaan, omdat men voor die tijd de kruising gewoon rechtdoor kon oversteken, nu zit er toch een flauwe buiging in het wegverloop.

Bij de situatie in Huizen, het veranderen van een rotonde in een verkeerspleintje zal de snelheid juist omhoog gaan omdat er:

1. geen rekening hoeft te worden gehouden met kruisend verkeer dat voorrang heeft;
2. op dit moment bij het oprijden van de rotonde gelijk naar rechts moet worden gestuurd om de rotonde te kunnen vervolgen
3. een nagenoeg rechte weg over de kruising zonder obstakels ontstaat en geen voorrang hoeft worden verleend aan kruisend verkeer en voetgangers.

Het verkeer vanuit de wijk:

Bestuurders die de wijk willen verlaten moeten voorrang verlenen aan de overstekende voetgangers op het zebrapad, aan bestuurders op het op de rotonde gelegen fietspad in 2 richtingen en aan bestuurders van motorvoertuigen op de rotonde. Op dit moment gaat dit gemakkelijk omdat bestuurders na voorrang te hebben verleend de rotonde op kunnen rijden en hun weg vervolgen.

In de nieuwe situatie, bij de verkeerspleintjes, moeten bestuurders die vanuit de wijk linksaf de Huizermaatweg op willen rijden uiteraard voorrang verlenen aan de bestuurders op de Huizermaatweg maar daarnaast moeten zij ook kijken of er voldoende ruimte is om op de linksafstrook van het verkeerspleintje te kunnen gaan staan. Indien hier onvoldoende ruimte is moeten zij wachten tot er wel ruimte komt en kan er een wachtende rij auto's ontstaan.

Bestuurders de wijk in:

Op dit moment kunnen bestuurders vanaf de rotonde ongehinderd de wijk inrijden. Uiteraard moet er indien nodig wel voorrang worden verleend aan fietsers en voetgangers, maar er is nooit stagnatie vanaf de rotonde. In de nieuwe situatie moeten bestuurders die vanaf de Huizermaatweg linksaf de wijk in willen rijden zich opstellen op de linksafstrook van het verkeerspleintje. Als er al een paar auto's staan kunnen er problemen ontstaan in de doorstroming op de Huizermaatweg. Dit kan gemakkelijk voorkomen omdat bij het linksaf rijden men het rechtdoorgaande verkeer op dezelfde weg voor moet laten gaan, dit kost extra tijd.

Vooraf de fietsers en voetgangers zijn bij deze uitvoering van het verkeerspleintje de dupe. Voor hen is niets geregeld. Op dit moment steken bij deze rotondes veel fietsers over. De meerderheid deel van deze fietsers heeft de leeftijd tussen de 10 en 16 jaar, met name in de ochtendspits en tussen 1400 en 1600 uur.

Bestuurders die deze verkeerspleintjes naderen weten niet waar ze aan toe zijn. Stopt de fietser wel of niet, er zal altijd een spanningsveld blijven. Op dit moment weten de automobilisten gewoon dat ze voorrang moeten verlenen aan bestuurders op de rotonde.

We weten dat een grote groep fietsers gevaarlijk verkeersgedrag in de hand kan werken. Bij lang wachten om over te gaan steken door de voorste fietsers, kunnen de achterste fietsers die eigenlijk niet willen wachten, maar er niet langs kunnen, kan als gevolg hebben dat de voorste fietsers meer risico gaan nemen om toch maar over te gaan steken, met eventueel alle gevolgen van dien.

De hoofdreden om de rotondes te veranderen in verkeerspleintjes is uitsluitend de tijdswinst voor de HOV-bus, die ontstaat door het aanleggen van een nagenoeg recht wegverloop. Deze tijdswinst bedraagt hoogstens enkele seconden. Je ziet op dit moment regelmatig dat de lijnbussen al feitelijk rechtdoor over de rotonde rijden omdat zij met de linkerwielen over de rammelstrook van de rotonde rijden.

Tijdswinst is hier dus belangrijker dan verkeersveiligheid, terwijl het natuurlijk altijd andersom zou moeten zijn. Ik citeer [art 5.1-2.e](#), verkeerspsycholoog. In de eerste plaats zou verkeersveiligheid weer prioriteit moeten krijgen boven doorstroming. De persoonlijke ellende van een ernstig ongeval weegt zwaarder dan collectief wat langer in de file staan.

Samenvattend ben ik geen voorstander van het verwijderen van de rotonde en het aanleggen van de verkeerspleintjes.

Mocht u toch besluiten tot de aanleg van deze pleintjes over te gaan dan zou het mij niet verbazen dat op korte termijn op deze locaties ernstige ongevallen kunnen gaan plaatsvinden, met name tussen fietsers en automobilisten.

De rijsnelheid waarmee over de rotonde kan worden gereden is zeker niet hoger dan 30 km per uur, hierdoor zullen bij eventueel nog voorkomende ongevallen de gevolgen aanmerkelijk minder ernstig zijn dan voorheen. Ook zal een betere doorstroming ontstaan en zal de geluidsoverlast en stankoverlast van wachtende motorvoertuigen aanmerkelijk afnemen.

De brigadier van politie

[art 5.1-2.e](#)



• Gooi en Vechtstreek

district Gooi Noord
Postbus 42
1200 AA HILVERSUM

Bezoekadres : Graaf Wichman 1
1276 KA HUIZEN
Korpsonderdeel : Verkeersadviesing Gooi Noord

Behandeld door : art 5.1-2.e
Telefoon : 035 – 655 2038
Fax : 035 – 655 2039

Uw kenmerk : -
Uw brief d.d. : -
Ons kenmerk : 021/11/kvb
Datum : 21 september 2011
Bijlage(n) : -
Onderwerp : Huizermaatweg

aan:
College burgemeester en wethouders
der gemeente Huizen
t.a.v. art 5.1-2.e
Postbus 5
1270 AA Huizen

Geachte mevrouw art 5.1-2.e ,

Naar aanleiding van een bericht in de Gooi- en Eemlander betreffende de herinrichting van de Huizermaatweg te Huizen, bericht ik u het volgende.

Allereerst bevreemdtd het mij dat ik als verkeersadviseur van de politie Gooi en Vechtstreek, dergelijke informatie via de pers moet vernemen. Maandelijks en incidenteel heb ik verkeersoverleg met de werkgroep verkeer van de gemeente Huizen. In dit overleg worden allerlei verkeerszaken besproken, verkeersklachten van bewoners, te nemen verkeersmaatregelen, te reconstrueren wegen e.d. De herinrichting van de Huizermaatweg ivm de HOV is nimmer ter sprake geweest.

Op maandag 19 september j.l. heb ik op mijn verzoek 3 situatieprints gekregen van de beoogde aanpassingen aan de Huizermaatweg en de Bovenmaatweg. Op daartoe strekkende vragen deelde art 5.1-2.e mij mede dat de mening van de politie zal worden gevraagd wanneer tot definitieve inrichting zal worden overgegaan. Naar mijn mening is dit te laat. Indien door de raad het besluit wordt genomen tot herinrichting van de Huizermaatweg ivm het tracé van de HOV wordt mijns inziens ook vastgelegd op welke wijze de weg zal worden heringericht. Het besluit voor dit tracé legt tevens de uitvoering van de kruispunten vast. Hierin is dan geen wijziging meer mogelijk.

Thans wordt voorgesteld de 2 rotondes op de Huizermaatweg, te weten de rotonde bij de Haar en bij de Fauna, op te heffen en op deze locaties z.g. verkeerspleintjes aan te leggen.

Een z.g. "verkeerspleintje" is eigenlijk een voorrangskruising met diverse aansluitingen en oversteekmogelijkheden. Het woord verkeersplein wordt in dit geval niet juist gebruikt.

In het verleden is juist op beide locaties, die toen waren ingericht met verkeerslichten, voor de uitvoering van een rotonde gekozen, omdat vooral de ongevallen op rotondes ten opzichte van kruisingen spectaculair daalden (75% minder letselongevallen en 50% minder ongevallen met uitsluitend materiële schade). Ongevallen op rotondes vormen slechts 1% van het totaal aantal ongevallen op kruisingen.

Rotondes zijn veiliger dan kruisingen met of zonder verkeerslichten, waarbij vooral gedacht moet worden aan de lagere aanrijdsnelheid, de lagere rijnsnelheid op de rotonde zelf, de afwijkende voorrang voor b.v. fietsers, de onderbreking in de rechte weg, het voorkomen van voorrangsongevallen op kruisingen. Er is wel kruisend verkeer maar de snelheid bij conflicten ligt aanmerkelijk lager dan op een gewone kruising. Op rotondes is, afhankelijk van de grootte, de rijnsnelheid van het gemotoriseerde verkeer nagenoeg gelijk aan die van het (snor)fietsverkeer.

De (snor)fietsers die in de huidige situatie de Huizermaatweg willen oversteken kunnen dit via de rotonde in de voorrang doen. Naderende bestuurders van motorvoertuigen moeten hen voorrang verlenen. In de voorgestelde situatie met de verkeerspleintjes moeten (snor)fietsers en voetgangers dit zonder enige vorm van bescherming of regeling doen. Geen voorrang, geen verhoogde fietsoversteek, geen verkeerslichten; alles op eigen risico. Ik vraag mij af in hoeverre jeugdige fietsers hier veilig kunnen oversteken.

Het bevreemdt mij dat aan de ene kant in Huizen op de kruising Nieuwe Bussummerweg Crailoseweg en de kruising Karel Doormanlaan, Naarderstraat, Crailoseweg, al het mogelijke wordt gedaan om de (snor)fietsers en voetgangers veilig te laten oversteken, namelijk een verkeersregelinstallatie met een volledig conflictvrije oversteek voor de (snor)fietsers en afzonderlijke voetgangerslichten voor de voetgangers, terwijl aan de andere kant in Huizen op de 2 kruisingen van de Huizermaatweg de (snor)fietsers en voetgangers aan hun lot worden overgelaten, zij moeten zelf maar uitzoeken wanneer zij veilig kunnen oversteken.

Voor de nieuw aan te leggen verkeerspleintjes wordt verwezen naar de al in Hilversum aangelegde situaties. Navraag bij collega [art.5:1-2.e](#) van de politie Gooi en Vechtstreek, district Zuid, betreffende de inrichting van de verkeerspleintjes in Huizen leerde mij dat deze verkeerspleintjes afwijken van de al aangelegde verkeerspleintjes in Hilversum. In Hilversum is geen enkel verkeerspleintje ingericht met een fietsoversteek, waarbij de (snor)fietsers in beide richtingen mogen oversteken. Hij is, eveneens als rapporteur vanuit zijn professe, geen voorstander om dit (snor)fietsverkeer in twee richtingen op deze verkeerspleintjes toe te passen. Naar mijn mening is het op deze locatie volkomen overbodig om het (snor)fietsverkeer op de oversteken in beide richtingen te laten rijden. (Snor)fietsers uit de zijstraten kunnen gewoon via de voor hen rechterzijde de kruising oversteken. Er is geen reden te bedenken waarom de (snor)fietsers per oversteek in 2 richtingen zouden moeten kunnen oversteken.

Voor alle eerder genoemde kruisingen geldt dat de vele fietsers met name in de ochtendspits bestaan uit de risicogroep van schoolgaande kinderen. Vooral op de kruising met de Haar zijn het veel kinderen van het voortgezet onderwijs in leeftijd variërend van 13 t/m 16 jaar.

Op dit moment liggen bij de rotondes voetgangersoversteekplaatsen. Ik adviseer u ook bij de beoogde verkeerspleintjes voetgangersoversteekplaatsen aan te leggen.

De verkeersintensiteiten (gegevens 2007) op de Karel Doormanlaan bedragen 14680 motorvoertuigen per dag (meetpunt 9 nabij Jan van Brakelstraat). Op de Huizermaatweg rijden respectievelijk 14500 motorvoertuigen per dag (meetpunt 31 tussen rotonde Fauna en de Naardingerland) en 11950 motorvoertuigen per dag (meetpunt 33 tussen rotonde de Haar en het busstation). Het verschil tussen de eerste 2 getallen is nagenoeg te verwaarlozen terwijl bij het derde meetpunt een verschil bestaat van ca 2500 motorvoertuigen. Er is voor beide locaties op de Huizermaatweg niet gekozen voor een verkeersregelinstallatie i.v.m. de stank- en/of geluidsoverlast die ontstaat door wachtende motorvoertuigen. Kennelijk wegen deze belangen zwaarder dan de verkeersveiligheid.

De veiligheid van de (snor)fietsers en voetgangers is sterk afhankelijk van de aanrijdsnelheid van naderende bestuurders van motorvoertuigen. De naderingssnelheid van bestuurders van motorvoertuigen die over de Huizermaatweg rijden en een rotonde naderen ligt aanmerkelijk lager dan van bestuurders van motorvoertuigen die in de toekomst een verkeerspleintje zoals beoogd naderen. In de huidige situatie moeten zij afremmen omdat zij meerdere bochten moeten maken om de rotonde op te rijden, te volgen en weer af te rijden, waarbij ook nog moet worden gewacht voor eventueel overstekende (snor)fietsers. In de toekomst kunnen zij met eventueel onverminderde snelheid over deze kruising(en) rijden. Aan deze bestuurders moet ook voorrang worden verleend door alle andere bestuurders die de kruising vanaf een zijweg of oversteekplaats naderen.

Door het weghalen van de rotonde en de rijbaan van de Huizermaatweg recht te maken zal de snelheid op de Huizermaatweg in zijn geheel en zeker op de kruisingen van de Haar en de Fauna aanmerkelijk stijgen. Er is namelijk geen enkel obstakel meer die de snelheid op de Huizermaatweg op enigerlei wijze zal afremmen. Snelheden op dit wegvak van 70 kilometer per uur en misschien wel hoger zullen in de toekomst gemakkelijk kunnen worden behaald.

Het is naar mijn mening absoluut noodzakelijk om de aanrijdsnelheid voor de kruising en de snelheid op het kruisingsvlak zodanig gereguleerd te krijgen en te houden dat voorkomen wordt dat met hogere snelheid dan toegestaan gereden wordt. Dit kan o.a. worden gerealiseerd door het aanbrengen van z.g. Maldense drempels, waarbij de personenauto's moeten afremmen om over deze drempel te rijden, terwijl de bus geen nadeel ondervindt van deze snelheidsremmer. De bus kan er zonder belemmering overheen rijden. Ook hier zal moeten worden bekeken in hoeverre de veiligheid voor de overstekende voetganger en fietser opweegt tegen het eventuele tijdsverlies van de bus.

Op dit moment is er op de Huizermaatweg, vanwege het nagenoeg uitblijven van verkeersongevallen gerelateerd aan snelheidsoverschrijdingen, geen inzet noodzakelijk betreffende de controle op de maximum snelheid. Dit komt o.a. door de 2 rotondes en de korte wegvakken ertussen. In de voorgesteld nieuwe situatie met de z.g. verkeerspleintjes, waarbij het wegverloop van de Huizermaatweg bij beide kruisingen nagenoeg recht zal zijn, zal er naar mijn mening een snelheidsprobleem ontstaan.

In gevolge Duurzaam Veilig moet handhaving het sluitstuk zijn bij de herinrichting van wegen. Bij voorkeur moet worden voorkomen dat inzet nodig is om de maximum snelheid te handhaven. Het afdwingen van de maximumsnelheid door middel van infrastructurele maatregelen is daarbij prioriteit.

In deze situatie wordt van een duurzaam veilige verkeerssituatie, de rotonde, overgegaan naar een minder veilige verkeerssituatie, het z.g. "verkeerspleintje". Hierdoor zullen gevaarlijke verkeerssituaties en ongevallen, waarbij snelheid een absolute rol speelt, ontstaan.

Vriendelijke groet,
de brigadier van politie,

art 5.1-2.e

Behandeld door **art 5.1-2.e**
Functie Verkeersadviseur
Bezoekadres Postbus 42
1200AA Hilversum
Telefoon 035-6552038
E-mail **art 5.1-2.e** @gooi.politie.nl

Ons kenmerk
Uw kenmerk ko02/2013
Datum 24 april 2013
Bijlage(n)
Pagina 1/5

Aan het college van burgemeester en wethouders
van de gemeente Huizen

t.a.v. **art 5.1-2.e**

Postbus 5
1270AA Huizen

Onderwerp Verkeerspleintjes Huizermaatweg

Geachte Mevrouw **art 5.1-2.e**,

Naar aanleiding van een voorstel over de herinrichting van de Huizermaatweg te Huizen in verband met het HOV tracé, bericht ik u het volgende.

Door de gemeente Huizen zijn voorstellen gemaakt over de herinrichting de Huizermaatweg, gelegen tussen het busstation en de Bovenmaatweg, in verband met het HOV tracé.

In deze voorstellen worden o.a. 2 rotondes op de Huizermaatweg, de rotonde de Haar en de rotonde Fauna, verwijderd en vervangen door z.g. verkeerspleintjes.

Tegen deze voorstellen heb ik als verkeersadviseur van de politie ernstige bezwaren.

Allereerst wil ik u iets vertellen over deze z.g. verkeerspleintjes. Zij zijn een paar jaar geleden bedacht en voorzover bekend alleen in Hilversum aangelegd. In de verkeerstechniek komt deze vorm van weginrichting niet voor. Er zijn landelijk geen gegevens bekend hoe ze werken en of ze werken. Ook binnen de gemeente Hilversum is nog onvoldoende vergelijkingsmateriaal of de aanleg van deze verkeerspleintjes wel de juiste manier van weginrichting is.

Dhr. **art 5.1-2.e** van de gemeente Hilversum berichtte mij het volgende.

”Het toepassen van de verkeerspleintjes heeft meerdere doelen:

1. Het afslaan naar links is de meest tijdrovende en meest risicovolle verkeersbeweging. Een verkeerspleintje maakt het naar links afslaan vanuit de zijstraten veiliger. Feitelijk is er nauwelijks sprake meer van links afslaan;

2. Voor verkeer op de hoofdroute zelf biedt een verkeerspleintje meer ruimte voor het naar links afslaan om zich buiten de doorgaande rijbaan op te stellen. Ook op plekken waar eerder weinig of onvoldoende ruimte was voor extra opstelstroken.

3. Op verkeerspleintjes heeft het doorgaande verkeer op de hoofdroute voorrang in tegenstelling tot bijvoorbeeld een rotonde. Daardoor blijft de doorstroming op de hoofdroute beter.

4. De verkeerspleintjes bieden voor fietsers de mogelijkheid om de hoofdroute in twee fasen over te steken.

5. Een verkeerspleintje remt de snelheid van het verkeer. Niet zozeer op het kruispunt zelf, maar de naderingssnelheid is lager.

Bij een groot verkeersaanbod vanuit de zijstraten of bij veel naar linksafslaan verkeer vanaf de hoofdroute werkt een verkeerspleintje niet meer (filevorming in de zijstraat), daarom hebben we ze niet op elk kruispunt kunnen toepassen.

Bij welk verkeersaanbod precies de grens ligt is nog niet helemaal duidelijk, daarvoor zijn nog onvoldoende ervaringscijfers bekend.” Tot zover de heer **art 5.1-2.e**

Ik wil naar aanleiding van de tekst van de heer [art 5.1-2.e](#) enige opmerkingen maken.

De voorgestelde verkeerspleintjes in Huizen lijken in grote lijnen op de verkeerspleintjes in Hilversum. Er is echter 2 grote verschillen :

1. Op alle 4 de aansluitingen van de verkeerspleintjes liggen in Huizen fietspaden welke in 2 richtingen worden gebruikt;
2. het aanbod van overstekende fietsers op alle 4 de rijrichtingen is veel hoger dan op de pleintjes in Hilversum.

Juist door deze afwijking is het voor automobilisten erg verwarrend rekening te moeten en kunnen houden met overstekende fietsers vanuit twee richtingen. Tevens bestaat voor de fietsers die in feite aan de verkeerde kant van de kruising de Huizermaatweg willen oversteken het risico voor z.g. afdekongevallen. Bij het oversteken kan het zicht voor de fietser worden belemmerd door linkafslaande auto's of op het verkeerspleintje voor linksaf stilstaande auto's.

Hierdoor wordt het zicht op de rechtdoorrijdende auto's op de Huizermaatweg ontnomen, waardoor de kans op afdekongevallen wordt vergroot.

Tevens vind ik dat de vergelijking met Hilversum niet op gaat voor wat betreft de goede doorstroming van het verkeer vanwege de verkeerspleintjes. Voordat de verkeerspleintjes waren aangelegd, waren de kruisingen voorrangskruisingen met 2 rijrichtingen met of zonder VRI en/of geen aparte voorziening voor linksaf slaan. Hierdoor ontstond regelmatig enige stagnatie in de doorstroming. In Huizen liggen er op dit moment 2 rotondes die prima functioneren en waarbij zich zowel bij het afslaan als het oprijden geen problemen voordoen. Heel incidenteel staan er wel eens voertuigen te wachten om de rotonde op te rijden.

In feite is deze gang van zaken een beetje de omgekeerde wereld. In heel Nederland worden kruispunten met of zonder verkeersregelininstallatie veranderd in rotondes. In Huizen gaat men een goede en veilige kruispuntvoorziening, de rotonde, opheffen en veranderen in een voorrangskruising, uitgevoerd middels het z.g. verkeerspleintje. Juist in de jaren 90 is op deze 2 locaties bewust gekozen voor een rotonde. Beide kruispunten waren voorzien van een verkeersregelininstallatie, maar er gebeurden desondanks toch regelmatig ongevallen. De aanleg van een rotonde zou hier de oplossing kunnen brengen. Sinds deze rotondes er liggen is het aantal ongevallen op deze kruispunten drastisch is afgenomen en heeft het niet geleid tot congestie op de hoofdwegen en/of ontsluitingsproblemen uit de wijk. Ik kan mij bij gelijk of nagenoeg gelijk gebruik van deze weg uit het oogpunt van de verkeersveiligheid geen verkeerstechnisch argument voorstellen dat zwaar genoeg is om op die locaties te kiezen voor een andere kruispuntinrichting.

Dat het aanleggen van de verkeerspleintjes niet altijd de juiste oplossing lijkt mag blijken dat bij 3 verkeerspleintjes in Hilversum een aparte verkeersregelininstallatie (verkeerslichten) is geplaatst teneinde de fietsers en de voetgangers veilig te kunnen laten oversteken.

Zwakke verkeersdeelnemers:

De oversteekbaarheid van de zwakke verkeersdeelnemers, de voetgangers en de fietsers, wordt op de verkeerspleintjes niet geregeld. Er komt geen verkeersregelininstallatie en ook geen voetgangersoversteekplaats uitgevoerd in zebramarkering. De zwakke verkeersdeelnemers worden volledig aan hun lot overgelaten en moeten maar zien hoe zij de Huizermaatweg moeten oversteken. Het enige wat op deze 2 kruispunten wordt aangelegd is een rustpunt tussen de 2 rijbanen, verder wordt er niets geregeld.

Dit is naar mijn mening een onacceptabele situatie.

Met namen in de ochtendspits komen veel weggebruikers tegelijkertijd op de kruising. Iedereen moet op nagenoeg dezelfde tijd naar het werk of naar school. Dit is ook de reden dat er op de Diependaalselaan bij 3 verkeerspleintjes een geregelde oversteekplaats (GOP) is aangelegd om de voetgangers en fietsers veilig te kunnen laten oversteken. Door de hoge intensiteiten van zowel het verkeer op de hoofdrijbaan als van de overstekende zwakke verkeersdeelnemers, kwamen de fietsers en voetgangers niet meer over de kruising en gingen daarom risico nemen en lopen. 's Middags is er veel meer spreiding omdat de scholen uitgaan tussen 1400 en 1600 uur en de mensen pas na 1700 uur terugkomen van het werk.

Tevens is het ook tegenstrijdig beleid voor wat betreft de zwakke verkeersdeelnemers. N.a.v. een dodelijk verkeersongeval 2 jaar geleden op de Karel Doormanlaan, waarbij een 10-jarige fietser het slachtoffer was, werd door de gemeente Huizen alles in het werk gesteld om, zelfs op een kruispunt met verkeerslichten, de situatie aan te passen en te verbeteren. Nu wordt dit standpunt kennelijk verlaten en moeten de zwakke verkeersdeelnemers het zelf maar uitzoeken.

Op dit moment zijn de gemeente Huizen en de politie aan het onderzoeken wat er gedaan kan worden aan de inrichting van een aantal kruispunten op de Bovenmaatweg om te voorkomen dat een aantal specifieke steeds terugkerende soort ongevallen kan worden voorkomen. Het betreft hier de afslaande automobilist die geen voorrang verleent aan de rechtdoorgaande fietser. Op de Bovenmaatweg hebben de afgelopen maanden ongevallen met letsel plaatsgevonden tussen afslaande auto's en rechtdoor overstekende fietsers, waarbij er waren met (ernstig) letsel voor de fietser.

Met de aanleg van de verkeerspleintjes op de Huizermaatweg krijgen we er weer 2 locaties bij, waar deze ongevallen kunnen plaatsvinden.

De heer [art 5.1-2.e](#) van de gemeente Hilversum stelt dat een verkeerspleintje de snelheid van het verkeer remt. Niet zozeer op het kruispunt zelf, maar de naderingssnelheid is lager.

Ik ben het daar niet mee eens. Ik kan mij voorstellen dat de snelheid in Hilversum na de aanleg van de verkeerspleintjes omlaag is gegaan, omdat men voor die tijd het kruispunt gewoon rechtdoor kon oversteken, nu zit er toch een flauwe buiging in het wegverloop. De naderingssnelheid bedraagt ca 50 km/u, terwijl de V85 op de verkeerspleintjes ca 37 km/u bedraagt.

Bij de situatie in Huizen, het veranderen van een rotonde in een verkeerspleintje zal de snelheid juist omhoog gaan omdat er:

1. geen rekening hoeft te worden gehouden met kruisend verkeer dat voorrang heeft;
2. een nagenoeg rechte weg over het kruispunt zonder obstakels ontstaat.

Verder is de snelheid van bestuurders van motorvoertuigen die de rotonde naderen lager dan de snelheid op een gewone voorrangskruising omdat zij bij het oprijden van de rotonde gelijk naar rechts moet worden gestuurd om de rotonde te kunnen vervolgen hetgeen met een snelheid van ca 25 km/u kan worden gedaan;

Het verkeer vanuit de wijk:

Bestuurders die de wijk willen verlaten moeten voorrang verlenen aan de overstekende voetgangers op het zebrapad, aan bestuurders op het op de rotonde gelegen fietspad in 2 richtingen en aan bestuurders van motorvoertuigen op de rotonde. Op dit moment gaat dit gemakkelijk omdat bestuurders na voorrang te hebben verleend de rotonde op kunnen rijden en hun weg vervolgen.

In de nieuwe situatie, bij de verkeerspleintjes, moeten bestuurders die vanuit de wijk linksaf de Huizermaatweg op willen rijden uiteraard voorrang verlenen aan de bestuurders op de Huizermaatweg maar daarnaast moeten zij ook kijken of er

voldoende ruimte is om op de linksafstrook van het verkeerspleintje te kunnen gaan staan. Indien hier onvoldoende ruimte is moeten zij wachten tot er wel ruimte komt en kan er een wachtende rij auto's ontstaan en stagneert de verkeersstroom de wijk uit.

Het verkeer de wijk in:

Op dit moment kunnen bestuurders vanaf de rotonde ongehinderd de wijk inrijden. Uiteraard moet er indien nodig wel voorrang worden verleend aan fietsers en voetgangers, maar er is nooit stagnatie vanaf de rotonde. In de nieuwe situatie moeten bestuurders die vanaf de Huizermaatweg linksaf de wijk in willen rijden zich opstellen op de linksafstrook van het verkeerspleintje. Als er al een paar auto's staan kunnen er problemen ontstaan in de doorstroming op de Huizermaatweg. Dit kan gemakkelijk voorkomen omdat bij het linksaf rijden men het rechtdoorgaande verkeer op dezelfde weg voor moet laten gaan, dit kost extra tijd.

Vooraf de fietsers en voetgangers zijn bij deze uitvoering van het verkeerspleintje de dupe. Voor hen is niets geregeld. Op dit moment steken bij deze rotondes veel fietsers over. De meerderheid deel van deze fietsers heeft de leeftijd tussen de 10 en 16 jaar, met name in de ochtendspits tussen 07.30 en 09.00 uur en 's middags tussen 1400 en 1600 uur.

Bestuurders die deze verkeerspleintjes naderen weten niet waar ze aan toe zijn. Stopt de fietser wel of niet, er zal altijd een spanningsveld blijven. Op dit moment weten de automobilisten dat ze voorrang moeten verlenen aan bestuurders op de rotonde en weten de fietsers dat zij voorrang krijgen op de rotonde.

Dat e.e.a. toch niet duidelijk is blijkt dat op dit moment, bij diverse verkeerspleintjes in Hilversum, fietsersinformeel regelmatig voorrang krijgen om de kruising te kunnen oversteken. Naar mijn mening is dit een zeer ongewenste situatie, omdat dergelijk gedrag ongevallen tot gevolg kan hebben. Zowel kop/staartongevallen op de hoofdrijbaan als ongevallen tussen overstekende fietsers die ervan uitgaan dat de auto wel zal stoppen en niet stoppende automobilisten.

We weten dat een grote groep fietsers gevaarlijk verkeersgedrag in de hand kan werken. Bij lang wachten om over te gaan steken door de voorste fietsers, kunnen de achterste fietsers die eigenlijk niet willen wachten, maar er niet langs kunnen, kan als gevolg hebben dat de voorste fietsers meer risico gaan nemen om toch maar over te gaan steken, met eventueel alle gevolgen van dien.

De hoofdreden om de rotondes te veranderen in verkeerspleintjes is uitsluitend de tijdswinst voor de HOV-bus, die ontstaat door het aanleggen van een nagenoeg recht wegverloop. Deze tijdswinst bedraagt hoogstens enkele seconden. Je ziet op dit moment regelmatig dat de lijnbussen al feitelijk rechtdoor over de rotonde rijden omdat zij met de linkervielen over de rammelstrook van de rotonde rijden. Bij metingen bij een verkeerspleintje in Hilversum bedroeg de tijd om over de hoofdrijbaan over het verkeerspleintje te rijden ca 11 seconden.

Tijdswinst is hier dus belangrijker dan verkeersveiligheid, terwijl het natuurlijk altijd andersom zou moeten zijn. Ik citeer [art 5.1-2.e](#), verkeerspsycholoog. In de eerste plaats zou verkeersveiligheid weer prioriteit moeten krijgen boven doorstroming. De persoonlijke ellende van een ernstig ongeval weegt zwaarder dan collectief wat langer in de file staan.

Ik heb de wijkagenten en diverse collega's gevraagd hoe zij over deze voorgestelde plannen denken. Ik heb alleen maar negatieve reacties gekregen. Enkele schrokken er zelfs van dat de gemeente dit risico durft te nemen.



Samenvattend ben ik geen voorstander van het verwijderen van de rotonde en het aanleggen van de verkeerspleintjes.

Mocht u toch besluiten tot de aanleg van deze pleintjes over te gaan dan zou het mij niet verbazen dat op korte termijn op deze locaties ernstige ongevallen kunnen gaan plaatsvinden, met name tussen fietsers en automobilisten.

De brigadier van politie

art 5.1-2.e

.Organisatieonderdeel Eenheid Midden-Nederland
DROS | Afdeling infrastructuur |
Team Verkeer | Team Bijzondere
Wetgeving en Advisering | Cluster
Gooi en Vechtstreek-Flevoland



Behandeld door **art 5.1-2.e**

Functie Verkeersadviseur

Postadres Postbus 8300
3503 RA Utrecht

Bezoekadres De Doelen 1001
8233 GR Lelystad

Telefoon 0900-8844

E-mail **art 5.1-2.e** @politie.nl

Ons kenmerk DROS-VB-20240924Huizermaat

Uw kenmerk -

In afschrift aan -

Datum 24/09/2024

Bijlage(n) 1

Pagina 1

Onderwerp Verkeersregeling Oost-West As Huizermaatweg

Retouradres Postbus 8300, 3503RA Utrecht.

College van burgemeester en wethouders

t.a.v. **art 5.1-2.e**

Postbus 5

1270 AA Huizen

Geachte heer/mevrouw,

Gelet op artikel 14 en 15 van de Wegenverkeerswet 1994; Gelet op artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) (Stb. 1990, 460) Gelet op artikel 10:12 van de Algemene wet bestuursrecht (Stb. 1994,1).

Advies inzake het instellen van een verkeersregeling op de Huizermaatweg te Huizen.

Probleemstelling-aanleiding:

Het project Oost-West As Huizen (OWA) behelst een hoogwaardige openbaar vervoer route door Huizen. De afronding van dit project staat eind 2025 gepland. De politie heeft sinds juli 2021 geparticipeerd in het integrale overleg met betrekking tot deze ontwikkeling. De afspraken uit dit overleg zijn vastgelegd in de notulen en aanverwante stukken, welke bij de politie zijn gearchiveerd. Om de formele vastlegging hieromtrent af te kaderen zijn de ontwikkeling per straat in een verkeersbesluit en politieadvies vastgelegd.

Het concept ontwerpbesluit Huizermaatweg noemt onderstaande punten die beoordeeld zijn in dit advies:

1. Op grond van voorgaande overwegingen is het college van burgemeester en wethouders tot het besluit gekomen om de rotonde Huizermaatweg-Fauna-Gooiersef op te heffen en een voorrangsp plein aan te leggen zoals aangegeven op de tekening in de bijlages OWA-024-MILI nummer 1, OWA-032-MILI en OWA-034-MILI.
2. Op grond van voorgaande overwegingen is het college van burgemeester en wethouders tot het besluit gekomen om de rotonde Huizermaatweg-Graaf Willem-De Haar op te heffen en een voorrangsp plein aan te leggen zoals aangegeven op de tekening in de bijlages OWA-025-MILI nummer 5, OWA-033- MILI en OWA-036-MILI.
3. Op grond van voorgaande overwegingen is het college van burgemeester en wethouders tot het besluit gekomen om een nieuwe in- en uitritconstructie op de Huizermaatweg met Naardingerland te realiseren zoals aangegeven op de tekening in de bijlages OWA-024-MILI nummer 2 en OWA-032-MILI.
4. Op grond van voorgaande overwegingen is het college van burgemeester en wethouders tot het besluit gekomen om een nieuwe in- en uitritconstructie op de Huizermaatweg met de Huizermaatweg nabij Thomaskerk te realiseren zoals aangegeven op de tekening in de bijlages OWA-024-MILI nummer 3 en OWA-032-MILI.
5. Op grond van voorgaande overwegingen is het college van burgemeester en wethouders tot het besluit gekomen om een twee nieuwe in- en uitritconstructie op de Huizermaatweg met de Huizermaatweg nabij Business Centrum Huizen te realiseren zoals aangegeven op de tekening in de bijlages OWA-025- MILI nummer 6, OWA-033-MILI en OWA-035-MILI.

6. Op grond van voorgaande overwegingen is het college van burgemeester en wethouders tot het besluit gekomen om de huidige in- en uitritconstructie op de Huizermaatweg met Gooiersef op te heffen zoals aangegeven op de tekening in de bijlages OWA-024-MILI nummer 4 en OWA-032-MILI.
7. Op grond van voorgaande overwegingen is het college van burgemeester en wethouders tot het besluit gekomen om de huidige in- en uitritconstructie op de Huizermaatweg met Graaf Gerolf op te heffen zoals aangegeven op de tekening in de bijlages OWA-025-MILI nummer 7 en OWA-033-MILI.
8. Op grond van voorgaande overwegingen is het college van burgemeester en wethouders tot het besluit gekomen om de wegen tussen de in- en uitritconstructies Huizermaatweg met de Huizermaatweg nabij Business Centrum Huizen op te heffen zoals aangegeven op de tekening in de bijlages OWA-033-MILI en OWA-035-MILI.
9. Op grond van voorgaande overwegingen is het college van burgemeester en wethouders tot het besluit gekomen om een busstrook aan te leggen vanaf Huizermaatweg nummer 10 tot aan kruising met het busstation Huizen zoals aangegeven op de tekening in de bijlage OWA-033-MILI.
10. Op grond van voorgaande overwegingen is het college van burgemeester en wethouders tot het besluit gekomen om de borden A1-30zb, A1-30ze, B06, C02, C03, C04-R, D02, D04, E1zb, E1ze, L03-B en BB22 uit bijlage 1 van het RVV1990 te plaatsen langs de vernieuwde en nieuw aangelegde wegen zoals aangegeven op de tekening in de bijlages OWA-032-MILI, OWA-033-MILI, OWA-034-MILI, OWA-035-MILI, OWA-036-MILI en OWA-037-MILI.
11. Op grond van voorgaande overwegingen is het college van burgemeester en wethouders tot het besluit gekomen om de borden A1-30zb, A1-30ze, B01, B04, B05, B06, C04-R, C14, D01, D02, E1zb, E1ze, L02, L03-B, BB22 en OB02+OB503 uit bijlage 1 van het RVV1990 te verwijderen zoals aangegeven op de tekening in de bijlages OWA-022-MILI, OWA-023-MILI, OWA-026-MILI, OWA-027-MILI, OWA-028-MILI, OWA-029-MILI, OWA-030-MILI en OWA-031-MILI.
12. Op grond van voorgaande overwegingen is het college van burgemeester en wethouders tot het besluit gekomen om markering aan te brengen in de vorm van blokmarkering, busstrook markering, bushalte blokmarkering, haaiantanden, rijbaanaanduiding en verdrijvingsvlakken uit bijlage 1 van het RVV1990 te plaatsen langs de vernieuwde en nieuw aangelegde wegen zoals aangegeven op de tekening in de bijlages OWA-022-MILI, OWA-023-MILI, OWA-026-MILI, OWA-027-MILI, OWA-028-MILI, OWA-029-MILI, OWA-030-MILI en OWA-031-MILI.

Handhaafbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid:

De beschreven aanpassingen van de Huizermaatweg zijn door de politie in samenspraak met de wegbeheerder getoetst op handhaafbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid en akkoord bevonden.

Opmerkingen:

- Het is van belang dat de aangegeven bebording/markering geplaatst wordt, conform de tekeningen van het, bij dit advies gevoegde, concept verkeersbesluit met de situatie- en bordentekeningen, waarop dit advies is gebaseerd. Deze tekeningen zijn gearchiveerd onder de noemer Tekeningen OWA Besluiten.
- De in het advies genoemde verkeerstekens en -borden zijn de verkeerstekens en borden als bedoeld in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990, bijbehorende bijlage 1.



Advies:

Tegen het voorgestelde verkeersbesluit bestaat bij de politie Midden-Nederland **geen bezwaar** en zal zij **positief** adviseren.

De korpschef van de politie, namens deze de politiechef van de Eenheid Midden-Nederland,
namens deze,

art 5.1-2.e

brigadier van politie,
verkeersadviseur politie Midden-Nederland, district Gooi en Vechtstreek-Flevoland

Bijlage 1:

GEMEENTEBLAD

NaN?

Officiële uitgave van de gemeente Huizen

Verkeersbesluit actualiseren verkeerssituatie na werkzaamheden Oost-West As project op Huizermaatweg te Huizen

Wettelijke bepalingen

Gelet op de artikelen 15 en 18 van de wegenverkeerswet 1994 en de artikelen 12 en 15 besluit Administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABWI), heeft het college van Burgemeester en wethouders van Huizen een verkeersbesluit genomen.

Op grond van artikel 15 lid 1 en artikel 15 lid 2 van de Wegenverkeerswet 1994 dient er een verkeersbesluit te worden genomen voor de plaatsing en verwijdering van de in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer opgenomen verkeerstekens, evenals voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.

De mandaatregeling van gemeente Huizen 2021, waarbij de bevoegdheid tot het nemen van een verkeersbesluit voor het instellen van een verbod is gemandateerd aan het afdelingshoofd Openbare werken.

Overwegingen ten aanzien van het besluit

Dat de Huizermaatweg is gelegen binnen de bebouwde kom van de Gemeente Huizen;

Dat de genoemde weg in beheer en onderhoud is bij de Gemeente Huizen;

Dat de genoemde weg een 50 kilometer per uur weg is;

Dat de Gemeente Huizen in samenwerking met de Provincie Noord-Holland, Gemeente Blaricum en de busvervoerder Transdev werken aan het verbeteren van het openbaar vervoer;

Dat het project Oost-west As Huizen een onderdeel is van dit project;

Dat dit project bijdraagt aan het verbeteren van de Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) verbinding;

Dat dit project leidt tot wijzigingen aan de weg;

Dat dit project leidt tot het aanleggen en verwijderen van in- en uitritten;

Dat dit project leidt tot een andere functie van de weg;

Dat dit project gaat over het tracé Huizermaatweg-Bovenmaatweg-Aristoteleslaan in de gemeente Huizen;

Dat naast dit verkeersbesluit voor de wegen Bovenmaatweg, Betuining en Aristoteleslaan gelijktijdig een verkeersbesluit wordt genomen;

Dat het project leidt tot een verbetering van de verkeersveiligheid van de wegen;

Dat het gewenst is om de verkeersborden te wijzigen om de situatie kloppend te maken;

Dat het gewenst is om de borden A1-30zb, A1-30ze, B06, C02, C03, C04-R, D02, D04, E1zb, E1ze, L03-B en BB22 te plaatsen op de Huizermaatweg;

Dat het gewenst is om de borden A1-30zb, A1-30ze, B01, B04, B05, B06, C04-R, C14, D01, D02, E1zb, E1ze, L02, L03-B, BB22 en OB02+OB503 te verwijderen op de Huizermaatweg;

Doelstelling(en) van dit besluit

Met dit verkeersbesluit wordt beoogd (artikel 2 Wegenverkeerswet):

- Het verzekeren van de veiligheid op de weg;*
- Het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer;*
- Het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;*

Overleg politie

Conform artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer is er overleg geweest met de regio politieadviseur, wat resulteerde in een positief advies.

Motivering

Het is gewenst om de rotonde Huizermaatweg-Fauna-Gooierserf op te heffen en een voorrangsplein aan te leggen in lijn met het project OWA Huizen.

Het is gewenst om de rotonde Huizermaatweg-Graaf Willem-De Haar op te heffen en een voorrangsplein aan te leggen in lijn met het project OWA Huizen.

Het is gewenst om een nieuwe in- en uitritconstructie op de Huizermaatweg met Naerdingerland aan te leggen in lijn met het project OWA Huizen.

Het is gewenst om een nieuwe in- en uitritconstructie op de Huizermaatweg met de Huizermaatweg nabij Thomaskerk aan te leggen in lijn met het project OWA Huizen.

Het is gewenst om twee nieuwe in- en uitritconstructie op de Huizermaatweg met de Huizermaatweg nabij Business Centrum Huizen aan te leggen in lijn met het project OWA Huizen.

Het is gewenst om de huidige in- en uitritconstructie op de Huizermaatweg met Graaf Gerolf op te heffen in lijn met het project OWA Huizen.

Het is gewenst om de wegen tussen de in- en uitritconstructies Huizermaatweg met de Huizermaatweg nabij Business Centrum Huizen op te heffen in lijn met het project OWA Huizen.

Het is gewenst om de wegen rond het Business Centrum Huizen 30 km/h te maken in lijn met het project OWA Huizen.

Het is gewenst om een Busstrook te realiseren vanaf Huizermaatweg nummer 10 tot aan kruising met het busstation Huizen in lijn met het project OWA Huizen.

Het is gewenst om de verkeersborden en markering te wijzigen naar de nieuwe situatie in lijn met het project OWA Huizen.

Besluit

Op grond van voorgaande overwegingen is het college van burgemeester en wethouders tot het besluit gekomen om de rotonde Huizermaatweg-Fauna-Gooierserf op te heffen en een voorrangsplein aan te

leggen zoals aangegeven op de tekening in de bijlages OWA-024-MILI nummer 1, OWA-032-MILI en OWA-034-MILI.

Op grond van voorgaande overwegingen is het college van burgemeester en wethouders tot het besluit gekomen om de rotonde Huizermaatweg-Graaf Willem-De Haar op te heffen en een voorrangsplein aan te leggen zoals aangegeven op de tekening in de bijlages OWA-025-MILI nummer 5, OWA-033-MILI en OWA-036-MILI.

Op grond van voorgaande overwegingen is het college van burgemeester en wethouders tot het besluit gekomen om een nieuwe in- en uitritconstructie op de Huizermaatweg met Naardingerland te realiseren zoals aangegeven op de tekening in de bijlages OWA-024-MILI nummer 2 en OWA-032-MILI.

Op grond van voorgaande overwegingen is het college van burgemeester en wethouders tot het besluit gekomen om de huidige in- en uitritconstructie op de Huizermaatweg met de Huizermaatweg nabij Thomaskerk te realiseren zoals aangegeven op de tekening in de bijlages OWA-024-MILI nummer 3 en OWA-032-MILI.

Op grond van voorgaande overwegingen is het college van burgemeester en wethouders tot het besluit gekomen om een twee nieuwe in- en uitritconstructie op de Huizermaatweg met de Huizermaatweg nabij Business Centrum Huizen te realiseren zoals aangegeven op de tekening in de bijlages OWA-025-MILI nummer 6, OWA-033-MILI en OWA-035-MILI.

Op grond van voorgaande overwegingen is het college van burgemeester en wethouders tot het besluit gekomen om de huidige in- en uitritconstructie op de Huizermaatweg met Gooierserf op te heffen zoals aangegeven op de tekening in de bijlages OWA-024-MILI nummer 4 en OWA-032-MILI.

Op grond van voorgaande overwegingen is het college van burgemeester en wethouders tot het besluit gekomen om de huidige in- en uitritconstructie op de Huizermaatweg met Graaf Gerolf op te heffen zoals aangegeven op de tekening in de bijlages OWA-025-MILI nummer 7 en OWA-033-MILI.

Op grond van voorgaande overwegingen is het college van burgemeester en wethouders tot het besluit gekomen om de wegen tussen de in- en uitritconstructies Huizermaatweg met de Huizermaatweg nabij Business Centrum Huizen op te heffen zoals aangegeven op de tekening in de bijlages OWA-033-MILI en OWA-035-MILI.

Op grond van voorgaande overwegingen is het college van burgemeester en wethouders tot het besluit gekomen om een busstrook aan te leggen vanaf Huizermaatweg nummer 10 tot aan kruising met het busstation Huizen zoals aangegeven op de tekening in de bijlage OWA-033-MILI.

Op grond van voorgaande overwegingen is het college van burgemeester en wethouders tot het besluit gekomen om de borden A1-30zb, A1-30ze, B06, C02, C03, C04-R, D02, D04, E1zb, E1ze, L03-B en BB22 uit bijlage 1 van het RVV1990 te plaatsen langs de vernieuwde en nieuw aangelegde wegen zoals aangegeven op de tekening in de bijlages OWA-032-MILI, OWA-033-MILI, OWA-034-MILI, OWA-035-MILI, OWA-036-MILI en OWA-037-MILI.

Op grond van voorgaande overwegingen is het college van burgemeester en wethouders tot het besluit gekomen om de borden A1-30zb, A1-30ze, B01, B04, B05, B06, C04-R, C14, D01, D02, E1zb, E1ze, L02, L03-B, BB22 en OB02+OB503 uit bijlage 1 van het RVV1990 te verwijderen zoals aangegeven op de tekening in de bijlages OWA-022-MILI, OWA-023-MILI, OWA-026-MILI, OWA-027-MILI, OWA-028-MILI, OWA-029-MILI, OWA-030-MILI en OWA-031-MILI.

Op grond van voorgaande overwegingen is het college van burgemeester en wethouders tot het besluit gekomen om markering aan te brengen in de vorm van blokmarkering, busstrook markering, bushalte blokmarkering, haaiantanden, rijbaanaanduiding en verdrijvingsvlakken uit bijlage 1 van het RVV1990 te plaatsen langs de vernieuwde en nieuw aangelegde wegen zoals aangegeven op de tekening in de bijlages OWA-022-MILI, OWA-023-MILI, OWA-026-MILI, OWA-027-MILI, OWA-028-MILI, OWA-029-MILI, OWA-030-MILI en OWA-031-MILI.

Huizen, 29 augustus 2024

Het college van burgemeester en wethouders

Namens deze,

art 5.1-2.e

afdelingshoofd openbare werken

Mededelingen

Bezwaar- of beroepsclausule

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan tegen dit besluit binnen zes weken na dag van bekendmaking bezwaar worden gemaakt. Het bezwaarschrift moet gericht worden aan het college van burgemeesters en wethouders van Huizen, Postbus 5, 12370 AA Huizen. Dient u het bezwaarschrift in binnen zes weken na de dag waarop deze brief is verzonden (het poststempel op deze brief) dan reageert u binnen de termijn die de wet daarvoor geeft. Zorgt u ervoor dat het bezwaarschrift ten minste de volgende gegevens bevat:

1. Uw naam, adres, datum en handtekening;
2. Een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaarschrift is gericht (u kunt bijvoorbeeld datum en kenmerk van de brief vermelden of een kopie meesturen);
3. De reden(en) waarom u bezwaar maakt.

Als u een bezwaarschrift indient, kunt u ook een verzoek indienen tot het treffen van een voorlopige voorziening. Dat doet u bij de voorzieningenrechter van de rechtbank. Het adres is: Postbus 16005, 3500 DA Utrecht.