

# Verslag werkgroep Sluipverkeer Haarlo

## 25 april 2018

In deze derde bijeenkomst van de werkgroep Sluipverkeer Haarlo is vooral geprobeerd om naar mogelijke oplossingen voor de verkeersproblematiek te kijken.

De gemeente geeft aan dat er 3 stromingen zijn: wat we zelf kunnen doen, wat de gemeente kan doen op korte termijn en ideeën voor de lange termijn.

De top 3 van aandachtspunten wordt: sluipverkeer, snelheid, weinig ruimte voor fietsers (i.c.m. vrachtverkeer).

Door verandering van wegen kan de oplossing van vandaag, morgen al niet meer werken. Dat wordt beaamd. Een nieuwe telling kan wellicht beter worden uitgesteld tot november als de rondweg in Neede ook klaar is. De aanpak van de rotonde in Rietmolen kan ook nog van invloed zijn. Op zich is er altijd wel wat. Daarom kan er net zo goed zowel in september worden geteld als in begin 2019.

Problemen met de bermen moeten worden opgelost. Niet iedereen verwacht dat de verkeersdrukke ook werkelijk afneemt. Voor de Deventer Kunstweg zal ook een project worden gestart waarbij ook aan Haarlo wordt gevraagd om mee te denken. De afsluiting van de Wolinkweg voor vrachtverkeer is inmiddels aangekondigd en gepubliceerd.

Enkele leden van de werkgroep hebben in eigen comité al wat oplossingsrichtingen uitgewerkt. Dat wordt niet door iedereen als prettig en samenwerkend ervaren. Dat leidt tot een flinke discussie over het proces. Vanuit Haarlo's Belang is er natuurlijk ook een algemeen belang te behartigen en zij zien de uitslag van de enquête toch ook als een soort opdracht die aan de werkgroep is meegegeven. Daaruit is in ieder geval naar voren gekomen dat de Haarlose bevolking niet de dupe mag worden van nieuwe maatregelen.

Als mogelijke oplossing wordt geopperd om verkeerslichten te plaatsen op de Haarlosesteeg, bijvoorbeeld halverwege. Op die manier wordt het verkeer om en om doorgelaten en daar zou een ontmoedigende werking van uit kunnen gaan. Dit wordt redelijk enthousiast ontvangen. Niet iedereen is het er over eens dat de verkeerslichten ook tijdens daluren in werking zouden moeten zijn.

Een terugkerend onderwerp is dat de chicane in de Wolinkweg niet optimaal is gepositioneerd. Ook de kwaliteit van de bestrating in de Scholtenweg wordt weer benoemd als zijnde onvoldoende. Het hobbelige karakter leidt tot geluidsoverlast. De gemeente stelt voor dat dit ook via de officiële kanalen wordt gemeld. Dan kan de gemeente dit beoordelen en eventueel een beroep doen op de garantiebepalingen.

Tevens geeft de gemeente aan dat zij ook nog financiën moet zien te verkrijgen voor hetgeen vanavond wordt bedacht. Handhaving blijft veelvuldig

genoemd worden maar het is ook geen inkomstenbron voor de gemeente.

Een andere mogelijke oplossing is het plaatsen van wegversmallingen waarbij de voorrang niet is geregeld. Hier wordt een zogenoemd Straatjuweel bedoeld. Een paaltje op een betonnen plaat. Eenvoudig te plaatsen en landbouwverkeer kan nog een stukje over de plaat rijden indien nodig. Dit idee wordt positief ontvangen.

Het idee van een dubbele drempel ligt wat minder goed. De gemeente loopt dan aansprakelijkheidsrisico's. Daarnaast is het erg nadelig voor de aanrijtijden van hulpdiensten en zal het voor landbouwverkeer ook niet fijn zijn. Lijkt niet haalbaar.

Handhaving van de snelheid blijft toch wenselijk. Met afsluitingen verleg je het probleem. Er wordt opnieuw gediscussieerd over het nut van verkeer laten wachten voor een rood verkeerslicht tijdens daluren zoals midden in de nacht. De meerderheid vindt dat het dan ook gaat om het ontmoedigen van sluipverkeer.

Voor de Avinkweg worden drempels gewenst. Wel vraagt men zich om hoeveel fietsers het nu eigenlijk gaat. En ook om hoeveel autoverkeer van mensen uit Haarlo. Wat is bestemmingsverkeer? Is afsluiten dan wel reëel? Over de Avinkweg komt vooral ongewenst vrachtverkeer. Er is nu wel sprake van een vertekend beeld door andere afsluitingen. Het Waterschap zou eens aangesproken kunnen worden op haar vervoersplan.

Het vrachtwagenverbod "na 200 meter" zoals dat aan het begin van de Scholtenweg staat is niet handig. De gemeente informeert of dit op korte termijn niet anders kan.

Een ander genoemde oplossing is die van een chicane zoals die ook op de Scholtenweg ligt. Die werkt bij voldoende verkeersaanbod heel effectief maar blijft ook vriendelijk voor landbouwverkeer en fietsers. De gemeente geeft aan dat voor landbouwverkeer wel een breedte van 3,5 meter nodig is en dat het ook remmend kan worden gemaakt als maar uit één richting verkeer komt. Dit idee wordt ook positief ontvangen.

Er zijn voorbeelden van bedrijven in de regio die erg goede afspraken met hun chauffeurs hebben gemaakt. Kunnen we daar meer bedrijven op aanspreken? Wellicht maar dergelijk beleid komt vaak vanuit de maatschappelijke verantwoordelijkheid van het bedrijf zelf.

Dan wordt nog genoemd om de "laatste" stukken van de Wolinkweg en de Scholtenweg de in elkaars verlengde liggen, naar elkaar toe, éénrichtingsverkeer te maken. Klinkt inventief maar dat levert waarschijnlijk erg veel belasting op voor De Pas / Voshaarweg / Willem Sluyterweg.

Laten we dan beginnen met verkeersremming op de Haarlosesteeg en op de Bussinkdijk/Avinksweg. Gaan we nog wat doen bij de school? En met de chicane op de Wolinkweg? Kan die niet worden verbeterd en vergezeld worden door de Straatjuwelen? Een idee van gekleurde palen gaat het niet redden vanwege kosten en weinig toegevoegde waarde.

Tot slot is er nog een idee om de directe aansluiting van de Haarloseweg op de N315 (Hekweg) af te sluiten zodanig dat het verkeer alleen nog via de parallelweg kan rijden. Daar is niet iedereen enthousiast over. Een voordeel is wel dat ook vrachtwagens dan niet meer zomaar richting Haarlo kunnen draaien. Fietsers op de parallelweg lopen dan wel weer extra risico door toename van het verkeersaanbod. En wanneer kun je dan de hoofdweg weer op? Worden al die insteekjes dan ook afgesloten? Er wordt geopperd dat er voorbeelden zijn waarbij de parallelweg een apart fietspad heeft. Ook de bushalte moet dan worden bekeken. Al met al staan de meningen hierover erg ver uit elkaar.

De gemeente geeft aan op basis van deze ideeën te zullen kijken wat mogelijk is. Dat wordt zeker ergens deze zomer. Wij besluiten dat we de werkgroep opnieuw bijeen roepen als de plannen wat concreter zijn. Dan kunnen we ook verdere communicatie afstemmen. De gemeente wil nog wel meegeven dat het aanbrengen van Straatjuwelen niet méér kost als ze gewoon blijven staan voor de permanente oplossing. Uiteindelijk hebben we het hier nog steeds over een proef. De inzet van een verkeersregelininstallatie (verkeerslichten) is een heel ander verhaal. Tijdelijk huren is een optie maar een permanente plaatsing kost een flink bedrag.

We zijn het erover eens dat er met name bij de school aandacht voor veiligheid nodig is. Daar zou het schoolbestuur ook het voortouw in kunnen nemen. Er wordt gesteld dat zij daar ook inderdaad al mee bezig zijn. Daarmee sluiten we deze bijeenkomst af.