

[DSP - groep]

Onderzoek - Advies - Management

Veiligheidsbeoordeling aanvraag achteruitrit De Maten

Amsterdam, 29 september 2003

H.J. Korthals Altes

Met medewerking van:
C. van den Handel

03/103

Inhoudsopgave

1	Opdracht en werkwijze	3
2	Resultaat	4
3	Onderbouwing	5

1 Opdracht en werkwijze

Op 12 augustus stuurde de heer Van Gent van de dienst ROW van de gemeente Apeldoorn een brief aan de heer Korthals Altes van DSP-groep met een verzoek om een onafhankelijk advies uit te brengen over een verzoek van een bewoner van de wijk De Maten om een achteruitrit te realiseren bij zijn perceel.

Op 2 september is er een gesprek geweest tussen de heer Van Gent en de heer Korthals Altes om de adviesvraag geheel scherp te krijgen en de werkwijze te bespreken.

Afgesproken is toen dat DSP-groep een offerte op zou stellen waarin de werkwijze, het produkt en de kosten worden vastgelegd. Deze offerte is op 9 september naar de opdrachtgever gestuurd en op 10 september gehonoreerd. Kort en goed luidt de probleemstelling van de opdracht:

"is het maken van een achteruitrit bij het betreffende perceel (Schrijnwerkershorst 237) uit oogpunt van veiligheid nuttig en/of nodig?"

De betreffende bewoner noemt in zijn brief van 7 april 2003 aan het college van B&W de volgende veiligheidsaspecten:

- verkeer (aanrijdingen ter plaatse van de uitrit)
- fysiek (bereikbaarheid voor hulpdiensten)
- sociaal (veiligheidsbeleving, overlastgevoeligheid bijv. voor vuilstort).

Het gaat er in de opdracht om, dat de argumenten in de brief van betreffende bewoner, op een zo objectief mogelijke manier beoordeeld en gewogen worden.

Om deze opdracht uit te kunnen voeren, is door twee mensen van DSP-groep onafhankelijk van elkaar de situatie aan voor- en achterzijde van het betreffende perceel geschouwd en beoordeeld op de relevante punten. Deze schouwen hebben plaatsgevonden op 11 en 15 september.

Vervolgens zijn de beoordelingen vergeleken en gewogen.

Hieruit volgde een *voorlopige* conclusie.

Ondersteunend daaraan zijn gegevens verzameld via gesprekken met de betrokken bewoner, de wijkcoördinator en de brandweer.

De verkregen gegevens zijn vergeleken met de voorlopige conclusie, waarbij de vraag was: kan de voorlopige conclusie overeind blijven, gezien de verkregen informatie?

2 Resultaat

Hieronder volgt eerst beknopt de conclusie. In het volgende hoofdstuk wordt daarvan de onderbouwing gegeven.

Het staat als een paal boven water dat de bereikbaarheid voor hulpdiensten, vooral de brandweer, ter plaatse van de 200-nummers aan de Schrijnwerkershorst, in de praktijk tekort schiet en concreet gevaar voor de bewoners kan opleveren, vooral 's avonds en 's nachts, wanneer het overgrote deel van de bewoners thuis is en de parkeerdruk het hoogst is.

Zou in de toekomst blijken dat de komst van het Omnisportcentrum in het aangrenzende gebied De Voorwaarts nog extra parkeerdruk oplevert voor de wijk De Maten, dan zou bovenstaande conclusie nog pregnanter gelden.

Het maken van een achteruitrit bij het perceel Schrijnwerkershorst 237, een oplossing waar de bewoners van het betreffende perceel op aandringt, verbetert echter nauwelijks iets aan de veiligheidssituatie van het betreffende perceel, levert vrijwel geen bijdrage aan de oplossing van het veiligheidsprobleem van andere percelen in het betreffende cluster, en heeft voorts een negatief veiligheidseffect uit oogpunt van verkeersveiligheid.

3 Onderbouwing

De probleemstelling spitst zich toe op *fysieke* aspecten van veiligheid, in concreto de bereikbaarheid van het perceel Schrijnwerkershorst 237 voor hulpdiensten, en dan met name de brandweer, omdat die de grootste voertuigen heeft (de ambulancedienst gebruikt kleinere en wendbaardere voertuigen).

Het perceel Schrijnwerkershorst 237 kan bij normaal gebruik van de parkeervoorzieningen in de cluster tot op 15-20 meter benaderd worden.

Daarmee is het bewuste perceel beslist niet het slechtst bereikbare van de betreffende cluster (de 200-nummers): het perceel aan het woonpad dat uitkomt bij de wijkrand (spoorbaanzijde) ligt op 50 meter van de plaats waar (bij normaal gebruik van de parkeervoorzieningen) de voertuigen van de hulpverleners kunnen komen.

Het probleem zit hem in het feitelijke parkeergedrag van de bewoners en de bezoekers van de clusters, in combinatie met het aantal beschikbare plaatsen.

Er zijn 47 plaatsen beschikbaar voor 43 percelen (1,09 plaatsen per woning). In de huidige tijd is er behoefte aan 1,5 plaatsen per woning. De buurtontsluitingsweg biedt overloopmogelijkheden, maar in de praktijk worden die lang niet altijd gebruikt, en parkeren bewoners en bezoekers toch in de cluster zelf, buiten de aangegeven parkeervakken. Wanneer er bijvoorbeeld auto's geparkeerd staan in de bocht tussen het eerste en het tweede pleintje in de cluster, zou het in de praktijk kunnen gebeuren dat de brandweer de bocht niet door kan, en het voertuig moet laten staan vóór de bocht. De afstand tot het perceel Schrijnwerkershorst 237 wordt dan 40 meter in plaats van 15-20 meter, en de afstand tot het slechtst bereikbare perceel van de betreffende cluster (het perceel aan het woonpad dat uitkomt bij de wijkrand) wordt 80-90 meter in plaats van 50 meter. Voor het blussen van een brand in het slechtst bereikbare perceel zou de brandweer dan beperkt worden in zijn aanvalsmogelijkheden. De hogedrukslang (40 bar) reikt namelijk niet verder dan 60 meter. De brandweer moet dan met lagedruk (8 bar) gaan blussen (de slangen daarvoor zijn 150 meter en kunnen tot 300 meter verlengd worden). Het perceel Schrijnwerkershorst 237 zou overigens in de situatie met foutparkeerders in de genoemde bocht nog net wél bereikbaar zijn met beide typen blusslangen.

Bovenstaande gegevens ondersteunen de conclusie (zie vorige hoofdstuk) dat *"... de bereikbaarheid voor hulpdiensten, vooral de brandweer, ter plaatse van de 200-nummers aan de Schrijnwerkershorst, in de praktijk tekort schiet"*.

Met andere woorden: *in theorie* is er geen probleem, maar in de praktijk kan dat probleem er wél zijn, vanwege het parkeergedrag van bewoners en bezoekers. Alleen een streng handhavingsbeleid, gecombineerd met het beter aangeven van de parkeervakken en het parkeerverbod buiten de vakken, zou deze lacune kunnen goedmaken. Eventueel zou het creëren van een rondrijmogelijkheid op het tweede pleintje van de cluster bewoners kunnen helpen verleiden weer terug te rijden naar de buurtontsluitingsweg Schrijnwerkershorst. Ook daar zouden duidelijker dan thans het geval is parkeervakken aangegeven moeten worden (aan één zijde van de straat, bij tweezijdig parkeren komt de bereikbaarheid van de woningen voor hulpdiensten nog verder onder druk te staan) en zou streng op overtreding van parkeerregels moeten worden gehandhaafd.

De buurtontsluitingsweg Schrijnwerkershorst biedt overigens onvoldoende overloop voor het tekort aan parkeerplaatsen in de cluster van de 200-nummers. Er is 50-55 strekkende meter straat beschikbaar voor parkeervakken. Daar kunnen 8-9 plaatsen worden gemaakt. Zouden die allemaal bij het beschikbare parkeerareaal voor de 200-nummers mogen worden opgeteld, dan wordt een parkeernorm van ongeveer 1,3 gehaald, nog steeds aanzienlijk minder dus dan de thans gangbare 1,5.

De komst van het Omnisportcentrum in het aangrenzende gebied De Voorwaarts kan mogelijk in de toekomst extra parkeerdruk opleveren voor de wijk De Maten, namelijk wanneer voor De Voorwaarts een betaald parkeren regime ingevoerd zou worden, en voor De Maten (nog) niet. Zou dat er in de praktijk toe leiden dat bezoekers van De Voorwaarts om te parkeren uitwijken naar De Maten, dan zou bovenstaande conclusie nog pregnanter gelden. De buurtontsluitingsweg Schrijnwerkershorst is de eerste mogelijkheid voor vrij parkeren ná de Drapeniersdonk die de bezoekers van De Voorwaarts in De Maten tegenkomen.

Uit het bovenstaande wordt glashelder dat het bereikbaarheidsprobleem voor hulpdiensten veel breder ligt dan het perceel Schrijnwerkershorst 237. Het betreft het gehele cluster van de 200-nummers, en (vooral bij opkomende parkeerdruk vanuit De Voorwaarts) waarschijnlijk een nog veel groter deel van De Maten. Het maken van een achteruitrit bij perceel Schrijnwerkershorst 237 biedt voor deze macro-problematiek geen oplossing.

Blijft over de vraag of een achteruitrit op micro-niveau soelaas biedt, dat wil zeggen voor de bereikbaarheid van het perceel zelf, en van eventueel direct aangrenzende percelen. Daarbij moet een eventueel voordeel uit oogpunt van fysieke veiligheid worden afgewogen tegen eventuele nadelen uit oogpunt van verkeers- en/of sociale veiligheid.

Een achteruitrit bij perceel Schrijnwerkershorst 237 zou daadwerkelijk een lichte verbetering van de bereikbaarheid van de achterzijde betekenen. Dit heeft echter alleen betekenis wanneer er een zo grote brand zou zijn dat de brandweer met twee wagens uitrukt. Blijft de hulpverlening, zoals normaal bij een woningbrand het geval is, beperkt tot uitruk van één voertuig, dan zal dit voertuig de cluster in rijden en het perceel via de voorzijde benaderen (waar ook de aansluiting voor de blusleidingen zit). Zou een persoon vanaf de hogere verdiepingen gered moeten worden (bijvoorbeeld omdat de rookontwikkeling op de begane grond het gebruik van de binnentrap onmogelijk maakt) dan gebruikt de brandweer daarvoor een ladder, die van de wagen afgenomen wordt en tegen de gevel gezet wordt.

De bewoner van perceel Schrijnwerkershorst 237 heeft aangegeven, dat er een achterompad van ongeveer een meter breed zal worden aangelegd om het blok heen. Dit zou de brandweer en staat stellen om ook aan de achterzijde snel met een ladder bij een hogere verdieping te komen. Een achteruitrit heeft in die situatie geen meerwaarde. De brandweer is immers op dat moment als eerste aan de voorzijde aanwezig. Pas een tweede wagen zou eventueel direct via de achterzijde hulp kunnen gaan bieden, en dit blijkt in de praktijk bij woningbrand een zeldzaamheid.

Een achteruitrit heeft uit oogpunt van *verkeersveiligheid* duidelijk een nadeel. Op de buurtontsluitingsweg komen reeds zeer veel wegen en uitritten uit, een extra uitrit vergroot de kans op aanrijdingen bij manoevreren, met name bij het achteruit rijden. Zou het aantal extra uitritten daadwerkelijk tot één beperkt blijven, dan zou het negatieve veiligheidseffect nog gering zijn, maar het toestaan van één achteruitrit heeft een aanzienlijke precedentwerking. Er zijn in het cluster van de 200-nummers nog zeker 15 andere percelen, die met hun achtertuin naar de buurtontsluitingsweg Schrijnwerkershorst liggen, en waarvan bewoners gemak zouden kunnen hebben van een achteruitrit.

Het geheel van verzamelde informatie overziend, leidt deze onmiskenbaar tot de conclusie, dat een achteruitrit bij perceel Schrijnwerkershorst 237 uit veiligheidsoogpunt niet nodig en niet nuttig is; eerder het tegendeel: uit oogpunt van verkeersveiligheid is een achteruitrit een nadeel.

Het aanleggen van een achterom pad om het blok heen daarentegen, heeft uit oogpunt van fysieke veiligheid wèl nut, omdat dit het manoevreren met een reddingsladder door de brandweer vergemakkelijkt.