6.3 Aanbevelingen en vervolgstappen

Wij bevelen aan de uitkomsten te verwerken in het Mobiliteitsprogramma 2035, en daarnaast de haalbaarheid en de technische uitwerking van de maatregelen als afzonderlijke vervolgstap op te pakken. Daarna kan dan een verkeersbesluit opgesteld worden. Nu de verkeersveiligheidsbeoordeling voor alle elf wegen gedaan is en de maatregelen zijn geschetst en kostentechnisch zijn ingeschat (hoofdstuk 4), zijn de logische vervolgstappen: het maken van een bestuurlijke afweging over de vraag welke maatregelen de gemeente daadwerkelijk wil bekostigen en faseren, en de juridische onderbouwing van het verkeersbesluit (hoofdstuk 5). Onze aanbevelingen zijn erop gericht de verkeersveiligheid voorop te stellen en pas over te gaan tot 80 km/u waar dat aantoonbaar veilig kan. Wij bevelen aan:

- **veiligheid eerst, snelheid daarna:** voer nergens 80 km/u in zonder maatregelen. Neem eerst de benodigde maatregelen en verhoog de snelheid pas op de wegen waar daarna aan de absolute minima wordt voldaan, bij voorkeur met meer marge dan het minimum;
- **scherm op alle wegen in scope de fietsers af:** het vrijliggende fietspad ligt overal te dicht op de rijbaan; afscherming (bijvoorbeeld met een houten geleiderail) is de eerste voorwaarde, ook op de Pontweg;
- **toets of de afscherming overal inpasbaar is:** laat per wegvak uitwerken of een houten geleiderail met de benodigde uitbuigingsruimte in de berm past, aan de hand van het CROW-kennisproduct Veilige inrichting van bermen en de specificaties van de leverancier. Op de smalste wegvakken is de berm 1,60 tot 2,10 meter breed. Dit voorkomt dat een maatregel wordt geadviseerd die niet uitvoerbaar is of aanzienlijk duurder uitpakt (paragraaf 4.1);
- **verbreed waar nodig naar minimaal 6,20 meter:** breng smalle rijbanen op de absolute ondergrens van de ERBI, en benut meer ruimte waar het profiel dat toelaat. Wees transparant dat ook dan van de ERBI (7,00 meter) en van de standaardmaat uit het Handboek wegontwerp 2025 (7,50 meter) wordt afgeweken. Leg die afwijking per weg vast in het verkeersbesluit, samen met de onderbouwing: geringe intensiteit, lange rechtstanden, voldoende stopzicht en de afscherming van het fietspad als compensatie;
- **begin met de groene en gele wegen:** handhaaf 80 km/u op de Pontweg en scherm daar het fietspad af om de veiligheid van de fietsers te waarborgen. Ga daarna aan de slag met de verbreding van de Nieuwlanderweg en de Waalderweg en scherm ook hier de fietsers af. Pak op deze wegen ook de gevaarlijke kruispunten aan. Behandel de oranje wegen als fase 3, afhankelijk van budget en prioriteit.
- **houd de rode wegen op 60 km/u:** voor de Schilderweg, Redoute, Hoornderweg en Westerweg is 60 km/u de veilige en geloofwaardige limiet; verhoging is daar niet verantwoord;
- **pak de twee geschouwde risicopunten apart aan:** deze punten staan los van de snelheidskeuze; de maatregelen zijn indicatief en niet in de kosteninschatting opgenomen. Bij de brouwerij gaat het om het aankondigen en geleiden van de krappe bocht, het vrijmaken van het zicht in de binnenbocht, één herkenbare fietsoversteek bij de uitrit en een vaste afspraak over de bevoorrading; bij het kruispunt om een eenduidige oversteek met voldoende opstelruimte buiten de rijbaan. Paragraaf 3.5 beschrijft beide situaties;
- **leg de uitkomsten vast:** verwerk de keuzes in een verkeersbesluit (artikel 15 WVW 1994) en in het Mobiliteitsprogramma 2035, met per weg de maatregelen, de kosten en de gemotiveerde afwijking van CROW/ERBI, en met een weerlegging van de verhouding tot de besluiten van 2023 (paragraaf 5.2);
- **voer de verplichte consultaties tijdig: het** CROW-afweegkader schrijft voor dat vóór het verkeersbesluit advies wordt gevraagd aan de verkeersadviseur van de politie, en dat de OV-concessieverlener en de vervoerder worden geraadpleegd over rijtijden en dienstregeling. Betrek daarnaast de nood- en hulpdiensten, de Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland en de agrarische brancheorganisaties. Deze gesprekken zijn in dit onderzoek nog niet gevoerd;
- **breng de beheerlast in beeld:** laat de structurele kosten voor beheer en onderhoud inschatten voordat het maatregelenpakket wordt vastgesteld, in het bijzonder voor de geleiderail en het bermonderhoud (paragraaf 4.6). De raad kan dan zowel de investering als de jaarlijkse last wegen;

- **koppel de uitvoering aan het meerjarenonderhoud:** leg de fasering naast het onderhoudsprogramma en voer verbredingen zoveel mogelijk uit op het moment dat een wegvak toch aan groot onderhoud toe is. Dat kan de volgorde van de fasen wijzigen en scheelt aanzienlijk in de kosten;
- **meet na afloop opnieuw:** de kern van dit advies is dat het wegbeeld het gedrag bepaalt en niet het bord. Toets die aanname: meet op elk wegvak waar de limiet is verhoogd of de inrichting is aangepast opnieuw de V85, bij voorkeur in dezelfde twee maanden als in dit onderzoek. Blijkt de gereden snelheid onverwacht hoog, dan is bijsturen met aanvullende maatregelen mogelijk voordat het beeld zich vastzet.