

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

Hellouw, 30 mei 2020

## Gemeenteraad West Betuwe

Kuipershof 2  
4191 KH Geldermalsen

Aan de Raad van de Gemeente West Betuwe, Edelachtbare Dames en Heren,

Nu de vereniging "Dorpsbelangen Hellouw" al enige jaren geen plenair overleg gevoerd heeft met de leden over de ontwikkelingen rond het verkeersplan m.b.t. Hellouw, zie ik mij genoodzaakt persoonlijk op uw persbericht te reageren om stem te geven aan mijn mening hierover.

Om recht te doen aan uw standpunt heb ik uw informatie-film bekeken.  
Tot mijn ongenoegen moet ik bekennen dat dit voor mij een schokkende ervaring is geweest.

Het is schokkend te constateren dat u voor uw promotiefilmpje t.b.v. de Korfgraaf-optie een deskundige ten tonele voert, daarmee impliciet aangevend dat uw informatie gedragen wordt door deskundigheid, en vervolgens te zien dat deze zijn deskundigheid ter zijde moet leggen omdat hij als werknemer van de gemeente moet optreden als woordvoerder van een feitelijk genomen-besluit.

Geen enkele verkeersdeskundige zou immers, sprekend vanuit zijn deskundigheid, voorbijgaan aan het feit dat in de Korfgraaf-optie al het plaatselijk verkeer gedwongen wordt *door het centrum* van het plaatselijk leven te gaan. Uw woordvoerder noemt het plaatselijk leven (school etc.) niet eens!

Vanuit zijn deskundigheid zou de man zeggen dat een ontsluitingsroute niet alleen zo snel mogelijk dient aan te sluiten bij doorgaande wegen, zoals hij zegt rond de 9<sup>ste</sup> minuut van zijn *beeldvormende* betoog, maar ook dat een ontsluitingsroute *altijd weg* van de drukte (het centrum) beweegt, *nooit naar* de drukte toe. Helemaal niet als die drukte grotendeels samenhangt met kinderen.

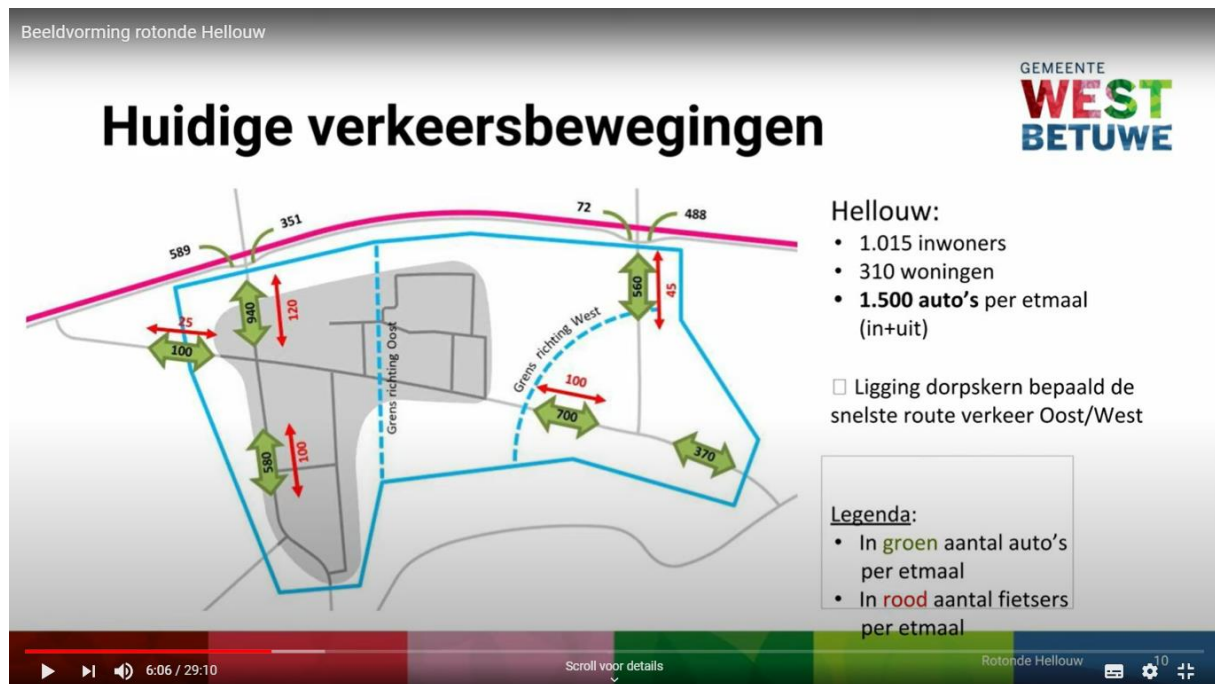
De Korfgraaf ligt tussen de direct aangrenzende school en sportaccommodatie (trainen door de week) en voor verreweg de meeste kinderen is de Korfgraaf de natuurlijke aanrij-route voor zowel de school als het sportterrein. Een deskundige zal daarom onoverkomelijke argumenten moeten horen om de Korfgraaf-optie in overweging te nemen.

Het omrij-fantoom botst evenzeer met zijn professionele insteek, het is immers maar de vraag wie, waar, wanneer en misschien zelfs waarom iemand omrijdt.

Daarnaast, zolang mensen de auto starten om de vuilnis aan de straat te zetten en de kinderen 3 straten verderop naar school te brengen (vanwege de verkeersdrukte?) valt te betwijfelen of kilometers en kosten een rol spelen. Maar dat valt buiten dit onderwerp, of niet?

Omrij-kilometers. De deskundige zal ons vanuit zijn deskundigheid vertellen dat *doorstroming* veel zwaarder weegt dan *omrijden*, (mogelijk weet hij zelfs te vertellen waar het omslagpunt zit 3 tot 4 km?), wat zelfs wij, als niet-deskundigen, kunnen weten als we af en toe langs de Margrietstraat rijden als er een file staat op de A2.

Maar laat ik u meenemen naar onderstaand shot uit de video-presentatie van de deskundige.



Het hele punt van omrijden vanuit Hellow staat en valt met de bestemming die de auto's hebben, 661 "auto's" gaan Hellow in/uit richting West, 839 in/uit richting Oost.

*(merkwaardig is wel dat van de 1500 verkeersbewegingen geen enkele de Graaf Reinaldweg oversteekt naar de polder...)*

Het in het promofilmpje gekozen vertrekpunt (straat links van de stippellijn West = ongeveer Biskamp) is arbitrair maar bruikbaar.

Omdat het dorp Hellow nauwelijks de grootte heeft van een gemiddelde woonwijk in een redelijke stad is het wel bijzonder om Hellow voor het verkeer te verdelen in een Oost en Westkant.

*Vanaf het gekozen vertrekpunt (Biskamp) kan gesteld worden dat zowel ten Westen en ten Oosten daarvan sprake is van een "woonkern-gebiedje". In mijn optiek zijn er meer verkeersbewegingen vanuit de Oostelijke "kern" dan vanuit de Westelijke.*

Het shot van 6.06 bevestigt dit en geeft aan dat van de getelde verkeersbewegingen in de Irenestraat een groot deel betrekking heeft op het gebied ten Oosten van de Irenestraat. Van de getelde 1040 verkeersbewegingen van en naar de kruising Korfgraaf/Irenestraat gaan/komen er 460 ri. Oost over de Korfgraaf. Dit betekent dat ongeveer 2/3 van alle verkeersbewegingen vertrekken of gaan naar gebied ten Oosten van de Beatrix/Irenelijn en 1/3 uit en naar gebied ten Zuiden van de Korfgraaf.

*Dit zegt veel over omrij-cijfers. (Anders dan uw deskundige beweert, rijden bij de Korfgraaf-optie ongeveer 1000 verkeersbewegingen om, bij de Oudenhof-optie 500!)*

Desalniettemin is mijn punt ook te maken als uitgegaan wordt van een 50/50 verhouding tussen rijders vanuit de Noord-Oostkern-omgeving en de rijders van de Zuid-Westkern-omgeving. Als we stellen dat Oost- en Westgangers gelijkelijk verdeeld zijn over beide “kernen”, kunnen we de volgende hypothetische berekening maken. (50% van de west en oost-totalen)  
 Vanuit de Oostkern: 420 verkeersbewegingen in Oostelijke richting en 331 in Westelijke richting.  
 Vanuit de Westelijke kern: 419 auto's in Oostelijke richting en 330 in Westelijke richting.

Als grosso modo gesteld kan worden dat de omrijbeweging bij de Korfgraaf-optie 1,2 km extra vraagt voor de 839 Oostvaarders is de Oudenhof-optie goed voor +1,2 km voor de 661 Westvaarders, want *waarom zou het de ene kant op gemiddeld meer omrijden zijn dan de andere kant op?*  
 (We doen niet zo flauw dat we de ene richting de omrij-kilometers wel meetellen en de andere kant op alleen de kilometer-reductie gaan tellen. Wat in uw promofilmje impliciet wel gedaan wordt.)

#### Omrij kilometers (Hypothetisch)

	Korfgraaf rotonde	Oudenhof rotonde
Oostelijke richting	839 x 1,2 = 1007 per werkdag	-
Westelijke richting	-	661 x 1,2 = 793 per werkdag
Totaal 228 werkdagen	229.550 km	180.850 km

Anders gezegd: gesteld kan worden dat de Korfgraaf-optie per definitie altijd méér omrij-kilometers oplevert, (als niemand een sluiproute neemt) d.i. inherent aan het feit dat nu eenmaal méér verkeersbewegingen richting Haaften gaan dan richting Herwijnen (+27% t.o.v. de Westroute).


Waarbij iedereen die vanuit de Korfgraaf Oostwaarts gaat, en gewoontegetrouw de Irenestraat neemt, al omrijdt, dus reduceert als ri. Oudenhof gereden wordt. Alleen een deel van de inwoners uit de Irenestraat rijdt *echt* niet om, d.w.z. zolang de aansluiting naar de Graaf Reinaldweg open is.

Omdat ik ondertussen uw promotie-filmje voor de Korfgraaf-optie bekijk, zie ik dat het in dit kader misschien ook wel handig is het plaatje van uw film op 9.36 min. erbij te betrekken.

Beeldvorming rotonde Hellow

Druk op Esc om het volledige scherm af te sluiten

## Eén aansluiting voor Hellow...



De kern heeft nu twee gelijke kruisingen voor 1.500 voertuigen per dag  
 940 bestuurders via de Irenestraat en 560 bestuurders via de Oudenhof.

Een rotonde voor 940 bestuurders terwijl er dan ook 560 gebruik maken van  
 een kruispunt vlak bij is niet veilig en niet efficiënt (veel geld voor een  
 oplossing voor deel van de gebruikers)

De provincie werkt, als beheerder van deze weg, niet mee aan een oplossing  
 met twee aansluitingen.

▶ ⏪ 🔊 9:36 / 29:10
Scroll voor details
Rotonde Hellow ⌵ ⚙️ 🗪

Uw deskundige zal vanuit zijn deskundigheid niet voorbij willen gaan aan het feit dat het een drogreden is te stellen dat de getelde verkeersbewegingen 1 op 1 vanuit de huidige situatie geprojecteerd zou kunnen worden op een nieuw verwerkelijkte situatie.

Hij zou uitleggen dat 940 verkeersbewegingen langs de Irenestraat & 560 via de Oudenhof *niets zeggen* over de verkeersbewegingen die ontstaan wanneer de Irenestraat afgesloten is voor auto's.

De Poldergangers (in/uit) zullen, als ze de kinderen met de auto naar school brengen en met de auto melk halen, gebruik maken van de Oudenhof, want omrijden via de Zeek voelt pas echt 'om'.

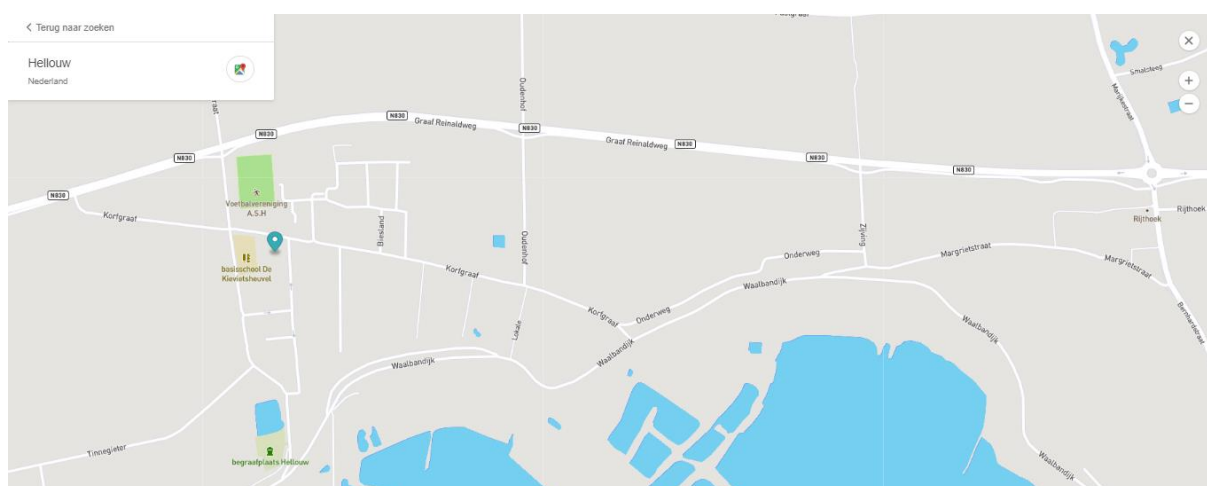
Lijkt mij trouwens ook een punt waar je als verkeersdeskundige iets over wil zeggen; *het doorsnijden van de band tussen de polder en het dorp in de Korfgraaf-optie is zo totaal, dat het neerkomt op het afsluiten van de polder.*

Daarmee is er toch wel iets aan de voorgeschiedenis gemist. Iets dat een Korfgraaf-rotonde niet oplost. Het hele traject is ooit aangezwengeld vanwege de behoefte aan veiligheid voor met name de schoolkinderen die vanuit de Polder (en terug) de Graaf Reinaldweg moeten oversteken.

Het is absurd dit op te lossen door voortaan alle schoolkinderen aan extra risico bloot te stellen door (in de Korfgraaf-optie) al het in- en uitgaande verkeer van Hellouw langs de school te leiden.

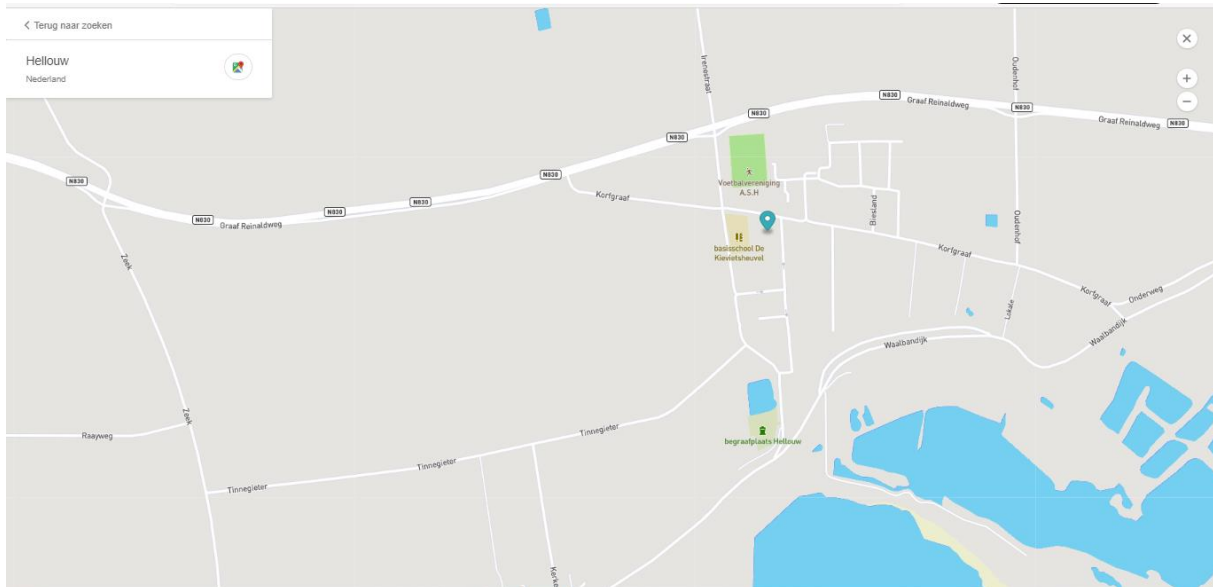
Sluipverkeer is al genoemd, maar wordt aangevoerd als argument voor de keuze van de Korfgraaf. Correct is de opvatting dat in beide situaties sluijverkeer zal ontstaan.

Voor een verkeersdeskundige ligt het voor de hand te vermoeden dat dit vele malen ernstiger zal zijn bij de keuze voor de Korfgraaf-optie dan die van de Oudenhof-optie. Zulks laat zich immers aflezen aan het huidige wegennet/verkeersplan. Overigens hoef je hiervoor niet deskundig te zijn, je ziet het direct als je naar de kaart kijkt. (indicatie afstanden: Oudenhof is nog geen 375 meter)



Als deskundige weet je dat het merendeel van de Oostvaarders zal kiezen voor de Waalbandijk (nu al 370 verkeersbewegingen) + de Margrietstraat en de rotonde aan de Korfgraaf links laat liggen. Je weet zelfs dat er gebruik gemaakt zal worden van de niet toegestane aansluiting via de Zijning.

Andersom is voor de Westvaarders de dijk richting A15 *tegen*natuurlijk (van de bestemming af werkt psychologisch niet) en heeft de Tinnengieter alleen aantrekkingskracht op diegenen die eerder bij de Tinnengieter zijn dan bij de Korfgraaf en de lengte ervan onderschatten.



*Sluipverkeer kan m.i. aardig ondervangen worden door het verkeer van de Karel Doormanstraat, nu ri. Zuid, ri. Noord om te draaien. Desnoods ook de Beatrixstraat éénrichting, maar dan in zuidelijke richting, (tot waar de Karel Doormanstraat aansluit op de Beatrix straat) Hierdoor wordt bovendien de schoolomgeving gedurende de ochtendspits verkeersluw (bij de avondspits is de school gesloten.) En mocht dat niet genoeg zijn, dan kan altijd nog iets gedaan worden aan verkeersvertraging op de Tinnengieter en het Westgaande deel van de Korfgraaf voorbij de school.*

Sluipverkeer langs de parallelweg is in alle gevallen, en ook nu al, onwenselijk.

De parallelweg langs Hellouw kan en zou m.i. per definitie afgesloten moeten zijn voor autoverkeer (minimaal tijdens de spits, m.u.v. landbouwvoertuigen) er is immers tussen de Oudenhof en de Irenestraat geen enkele noodzaak de parallelweg te nemen om aangrenzende adressen te bezoeken, want die zijn er niet (zoals ter hoogte van de Zijving).

Helaas is dit sinds kort in Westelijke richting anders. Oplossing kan zijn: afsluiten voor autoverkeer m.u.v. bestemmingsverkeer en landbouwvoertuigen (tussen Irenestraat – Korfgraaf)

Dan wordt nog genoemd de ontoereikendheid van de Oudenhof het vrachtverkeer te verwerken.

Uw deskundige zegt de voorgeschiedenis niet te kennen, maar zal ongetwijfeld terug kunnen vinden hoe lang het vrachtverkeer, om de Irenestraat te ontzien, al geleid wordt via de Oudenhof, 25 jaar?

*Desondanks is duidelijk dat de te verwachten verkeersbewegingen via de Oudenhof, (bij die optie,) de doorstroming van het vrachtverkeer niet zal bevorderen. In welke mate dit mee moet wegen, valt alleen te zeggen als bekend is wat de gemiddelde vrachtwagen-verkeersdruk is op Hellouw.*

Terecht wordt opgemerkt dat de aansluiting van de Oudenhof aan de Korfgraaf verbreed (of verdiept) moet worden, daar zou een mini-rotonde uitkomst kunnen bieden (Wikipedia noemt ter plaatse zelfs de mogelijkheid van een witte stip met een diameter van ongeveer 1 meter). Niet zozeer om te functioneren als rotonde maar om het verkeer in veilige banen te leiden. Nu gaat het nogal 's net goed omdat sommigen de dwang tot bochten afsnijden niet kunnen bedwingen.

Er valt nog veel op- en aan te merken, ook waar het gaat om interpretatie en weergave van de feiten. Te veel. Dus ik ga op zoek naar een afronding.

Daarvoor kijk ik nog eens naar de Enquête van 2018 die gehouden is n.a.v. een informatie-avond waarop de gemeente op vergelijkbare wijze als nu de Korfgraaf-optie trachtte op te dringen.

Zelfs de gemeente zal niet ontgaan zijn dat die avond -althans in de beleving van velen- duidelijk maakte dat niemand (geschat wordt zelfs 95% negatief) echt blij kon worden wat de gemeente toen(/nu) opteerde (/opteert).

Maar de Enquête. Op ongeveer 3.00 min. in uw Promofilmpje heeft u het over de Enquête van 2018.

Beeldvorming rotonde Hellow

## Geschiedenis (2)



Enquête september 2018:

- 73 deelnemers van de 1.015 inwoners
- 41 hebben voorkeur voor Rotonde Oudenhof
- 21 hebben voorkeur voor Rotonde Korfgraaf
- 11 willen geen rotonde
- Ca. 70 % heeft voorkeur voor fietsersoversteek Irenestraat

Het maakt echter nogal verschil of je spreekt over ruim 1000 inwoners of over ruim 300 huishoudens (shot 6.06) als je kijkt naar de gegevens. Daarnaast weegt ook of men verkeers- of onderwijs-afhankelijk is of niet, maar dat gaat voor nu wat ver. Bovendien is dit voor mij niet na te gaan.

De Enquête van 2018 n.a.v. de eerdere info-avond

73 bewoners van de 1015 inwoners hebben gereageerd, dat is ongeveer 7,2%.

Zeg je echter 73 van de 310 woningen/huishoudens hebben gereageerd, dan kom je toch al op 23,5%

Omdat de huishoudens maar 1 uitnodiging gehad hebben om te reageren, kan het reëel te stellen dat ongeveer 23,5% gereageerd heeft.

(Overigens wil dat niet zeggen dat de overige belanghebbenden geen mening hebben, maar na ruim 10 jaar kun je het wel “geloven” en het best te vinden, bovendien loopt in 2018 ook het voorbereidingstraject van de dijkverzwaring, waar sommigen meer hoop hebben op rendement van hun betrokkenheid.)

Desniettemin, als 41 van de 73 aangeven te kiezen voor de Oudenhof-optie, dan is dat dus

- iets meer dan 56% van degenen die het de moeite waard vonden te reageren (kennelijk belanghebbend)
- terwijl bijna 29% kiest voor de Korfgraaf-optie (evenzeer belanghebbend, of toch vanwege het nu of nooit/slikken of stikken sfeertje van de presentatie?)
- en 15% heeft liever helemaal niets van hetgeen aangeboden wordt (mogelijk zijn dit de belanghebbende bewoners van de polder die afsluiting van de polder vrezet.)

*Significant kan desalniettemin zijn dat er een opvallende parallel is in deze verhoudingen en die van de verkeersbewegingen binnen en uit het dorp (2/3 om 1/3), op welke verhouding het verkeer van en naar de polder overigens ook geen invloed heeft gehad.*

Hoewel er geluiden zijn dat de aanpak bij deze enquête destijds belemmerend werkte op het delen van je mening, is dit mogelijk toch een redelijk representatieve weergave van wat er in Hellouw op dit punt leeft.

Maar dat zal bevestigd worden, of niet, door de reacties op deze “volks-raadpleging” (blijft dat u bij het wegen van de uitkomst in acht moet nemen dat het omrij-fantoom suggestief en manipulatief is en bovendien feitelijk onjuist, waardoor de facto sprake is van misleiding en de hierdoor beïnvloede meningen feitelijk aan betrouwbaarheid verliezen c.q. niet mee te tellen zijn).

Het schokkende. Daarbij heeft U recht op een toelichting. Voor mij is het bijzonder schokkend te zien dat een deskundige zich zo laat gebruiken.

Deskundigheid als kwalificatie staat en valt met integriteit, objectiviteit en feitelijkheid en zal zich niet verlagen tot inwerken op emotie, zeker niet op basis van -gekende- onjuiste gegevens.

Het trumpiaanse, suggestieve en manipulatieve slotpleidooi vloekt met deskundigheid.

Het gebruik van onjuistheden kwalificeert u zelf maar.

Dit doet alleen iemand die op basis van feiten meent een andere conclusie te moeten trekken. NI. dat de Oudenhof-optie los van sentiment, op basis van de feiten, de beste papieren heeft.

Ook heb ik rondgelopen met de vraag waarom je als gemeente deskundigheid inkoop als je die niet wenst te gebruiken. Het heeft lang geduurd maar uiteindelijk viel het 20 €-cent muntje:

*U heeft als Raad gewoon geen inhoudelijke argumenten op grond waarvan gekozen moet worden voor de Korfgraaf-optie, dit probeert u te maskeren met het opvoeren van een deskundige. Het enige argument dat u heeft voor de Korfgraaf is het beding van de provincie dat zij alléén meebetaald als voor de Korfgraaf-optie gekozen wordt.*

