

SCHRIFTELIJKE VRAGEN AAN HET COLLEGE

Nb: vragen en antwoorden worden verzonden aan College, MT en alle raadsleden.

INDIENING

Steller vragen: Carmen van der Hoff

Datum: 23 september 2020

Onderwerp: Hendrik de Keyserlaan

Wijze van beantwoording: Schriftelijk

Schriftelijke vragen worden binnen maximaal 30 dagen schriftelijk beantwoord.

Indien anders gewenst:

VRAAG

Vragen zijn tevens gesteld in de commissie Ruimte van 10 september 2020. Op verzoek van de wethouder schriftelijk ingediend.

Huidige situatie

- D66 is benaderd door vertegenwoordiger van 18 gezinnen in de straat met meer dan 20 kinderen onder de 10 jaar.
- Het verkeer wordt steeds drukker en rijdt harder dan verantwoord is, soms >50km/u.
- Mede door de ligging ingeklemd tussen raadhuisplein, Dreef, Camplaan is de straat een uitwijk- en doorsteekroute bij drukte zoals marktdagen (inclusief vrachtverkeer) of afsluitingen van andere straten in de omgeving.
- Diverse bewoners hebben meermaals klachten hierover ingediend bij de gemeente en verzocht om verkeersmaatregelen doch hierop is niet adequaat geantwoord. Men voelt zich daardoor niet gehoord en de irritaties hierover lopen inmiddels behoorlijk op.
- Er zijn nu geen specifieke maatregelen genomen zoals een 30km bord.
- Inwoners vragen zich bovendien af of hun straat bij de nieuwe wegategorisering wel zullen worden bestempeld als verblijfsgebied waardoor de straat een 30km zone kan worden.

D66 heeft daarom de volgende vragen aan het college

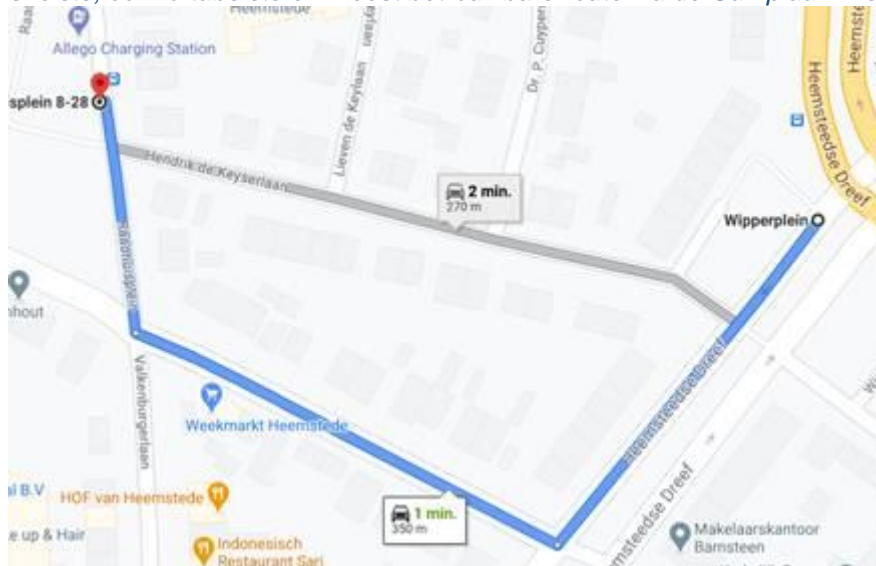
1. Hoe worden dit soort binnenkomende klachten geregistreerd en afgehandeld? En door wie?
2. Kan het college bevestigen het voornemen te hebben om de Hendrik de Keyserlaan in het aankomende wegategoriseringsplan voor te stellen als verblijfsgebied en derhalve een 30km straat?
3. Zo nee, kan het college motiveren waarom het anders zou zijn?
4. Zijn voor uitvoering van het categoriseringsplan dus tussentijds maatregelen mogelijk om de inwoners tegemoet te komen?
5. Welke maatregelen zijn dat? Drempels, borden, andere aanduidingen?
6. Op welke termijn kunnen de tussentijdse maatregelen worden uitgevoerd?
7. Is handhaving mogelijk en/of inzet van verkeersbegeleiders op bijvoorbeeld marktdagen (tijden aankomst en vertrek kraamhouders)?

ANTWOORD

Ter introductie een gedeelte van het antwoord op de meest recent bewonersmelding afkomstig uit de H. de Keyserlaan waarin wordt gesproken over hoge snelheden en tevens de wens wordt uitgesproken éénrichtingsverkeer toe te passen onder andere ter voorkoming van sluijverkeer.

Eenrichtingsverkeer in de Hendrik de Keyserlaan is door de halve aansluitingen van de Postlaan en de Hendrik de Keyserlaan op de Heemsteedse Dreef, lastig. Als gevolg van deze halve aansluitingen zijn de mogelijke verkeersbewegingen van en naar deze straten (en woonbuurt) al slechts voor de helft beschikbaar. De richting van het eenrichtingsverkeer die u voorstelt, van Raadhuisplein naar Heemsteedse Dreef, zou bovendien ook niet de voorkeursrichting zijn. De Postlaan is immers vanuit zuidelijke richting vanaf de Heemsteedse Dreef, ook al niet bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer. Het verder beperken van de mogelijke verkeersrichtingen betekent voor bestemmingsverkeer onacceptabele omrijafstanden van en naar deze woonbuurt, in / uit alle richtingen. Dit resulteert in meer (onnodig) verkeer op andere wegen en verkeer dat langer op de wegen rijdt van en naar de bestemming. Op andere wegen is het ook druk en extra verkeer leidt daar mogelijk ook weer tot een afname van leefbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersdoorstroming. Bovendien verwachten automobilisten in een eenrichtingsstraat geen verkeer in de tegenrichting. Een straat waar eenrichtingsverkeer is ingesteld, nodigt daarom uit tot sneller rijden. Dit zou het (naar uw mening) te snel rijden in de straat mogelijk ook niet oplossen. De bereikbaarheid is zoals gezegd nu al enigszins beperkt. Het verder beperken van de bereikbaarheid van de woonbuurt leidt doorgaans tot ergernis bij de automobilist. Deze wil de omgerekte afstand in tijd compenseren door sneller te rijden, of negeert juist het inrijdverbod. Beide aspecten zorgen voor een toename van verkeersonveiligheid ter plekke.

De gemeente vermoedt dat het sluijverkeer ook slechts incidenteel voorkomt tijdens drukke momenten. Dit alleen rechtvaardigt het sluiten van verkeer in één richting niet. Doorgaans loopt de snelste, comfortabelste en meest betrouwbare route via de Camplaan West:



Snelheidsbeleving is subjectief en kijkt vaak af van de daadwerkelijk gereden snelheid. Onze ervaring is dat bewoners de snelheid van het voorbijrijdende verkeer vaak een stuk hoger inschatten dan onze metingen uitwijzen. Het krappe profiel, de aan weerszijden geparkeerde voertuigen, twee kruisingen waar aan verkeer van rechts voorrang verleend dient te worden, de twee verkeersplateaus, de uitritconstructies en de elementenverharding zijn allen maatregelen die verkeersremmend werken. 'Grote snelheid' is dan ook haast niet mogelijk. Tenslotte zijn bij de gemeente geen klachten / meldingen van andere aanwonenden bekend over te snel rijden in de Hendrik de Keyserlaan.

Om een indruk te krijgen van het aantal auto's en de daadwerkelijk gereden snelheden, stel ik voor een meting uit te voeren. Op basis van feitelijke gegevens kunnen we (beargumenteerd) een conclusie trekken. Indien de conclusie daar aanleiding toe geeft, gaat de gemeente kijken naar maatregelen.

“

ad. 1 Bewonersmeldingen, en daarmee ook klachten van bewoners, worden verwerkt in een online systeem. De meldingen komen in eerste instantie op een algemene plek terecht om vervolgens toebedeeld te worden aan de werknemer die over het desbetreffende onderwerp gaat. Het systeem is gericht op het afhandelen van de melding binnen de daarvoor geldende termijn van 14 dagen. Echter is de melding uit de H. de Keyserlaan niet via deze gebruikelijke weg binnengekomen en dat heeft vertraging veroorzaakt. Toen de melder aankaatte nog geen reactie te hebben gehad (23 augustus 2020) is vervolgens wel gereageerd.

ad. 2 De laan is momenteel al een erftoegangsweg waarbij de verblijfsfunctie dominant is. De functie van de laan en het daadwerkelijke karakter komen met elkaar overeen, denk aan de aanwezigheid van verkeersplateaus (verhoogde kruisingsvlakken) en elementenverharding (klinkers). Het betreft hier een 30km-zone. Aan het begin en eind van de zone is juiste bebording toegepast. Zoals kan worden gelezen in de aanzet voor het nieuwe wegcategoryeringsplan heeft het college geen functiewijziging voor ogen wat betreft de Hendrik de Keyserlaan; het blijft een erftoegangsweg.

ad. 3 Zie antwoord op vraag 2

ad. 4 Maatregelen zijn naar verwachting niet noodzakelijk, aangezien het karakter reeds in lijn is met de functie van de laan. Om dit vermoeden te objectiveren, is in de beantwoording van de melding toegezegd een meting uit te voeren om te achterhalen 1. met welke snelheid door de laan wordt gereden en 2. om welke intensiteiten het gaat. Indien de gemeten snelheid/intensiteit niet in lijn is met snelheid die past bij een erftoegangsweg gaat het college onderzoeken of aanvullende maatregelen mogelijk zijn.

ad. 5 Eventuele maatregelen worden dus niet getroffen op basis van het nieuwe wegcategoryeringsplan, maar omdat uit onderzoek kan blijken dat de snelheid/intensiteit niet in lijn is met de functie. Indien dit het geval blijkt te zijn, is een effectieve maatregel 'handhaving' aangezien snelheidsremmende maatregelen al zijn getroffen.

ad. 6 Onderzoek dient uit te wijzen of maatregelen nodig zijn.

ad. 7 Zoals eerder gemeld (zie antwoorden op vragen 4 en 5): mocht blijken dat de snelheden/intensiteiten onacceptabel zijn, worden aanvullende maatregelen onderzocht en overwogen.

datum: 21 oktober 2020

portefeuillehouder: N. Mulder.