

MEMO AAN DE GEMEENTERAAD

Aan	De gemeenteraad
Datum	28 mei 2013
Onderwerp	Beantwoording schriftelijke vragen VVD Verkeersmaatregelen Rijsdijk
Van	Het college
Ons kenmerk	129699
CC	

Geachte dames en heren,

Antwoorden op de schriftelijke vragen VVD Verkeersmaatregelen Rijsdijk.

Bij de voorbereiding en het tot stand komen van plannen m.b.t. de nieuwe indeling van de Rijsdijk, is het onderwerp "Verkeersremmende maatregelen" diverse keren door de bewoners aangekaart. De nieuwe inrichting is inmiddels gereed. De Rijsdijk (tussen Dorpsdijk en Tijsjesdijk) is een suboptimale gebiedsontsluitingsweg, evenals de Oranje Nassaulaan in Rhoon, de Beatrixstraat in Poortugaal, de Schroeder van der Kolklaan (ten noorden van de Albrandswaardseweg) in Poortugaal en de Portlandse Baan in Rhoon.

1. Kunt u de vragen uiterlijk 4 juni 2013 beantwoorden?

Antwoord: De vragen zullen voor 4 juni a.s. worden beantwoord.

2. Kunt u aangeven op welke wijze de bewoners zijn betrokken bij de besluitvorming over de herstructurering van de Rijsdijk?

Antwoord: Voorafgaand aan het project is er een inloopbijeenkomst georganiseerd waarbij de bewoners de plannen konden inzien en hun suggesties, vragen en opmerkingen konden plaatsen. In de brief van de uitnodiging voor de inloopbijeenkomst is het ontwerp toegelicht. Voor bewoners die niet in de gelegenheid waren om aanwezig te zijn tijdens de inloopbijeenkomst was er de mogelijkheid om zowel mondeling, telefonisch, schriftelijk als per email te reageren. Tevens zijn er met diverse bewoners nog gesprekken gevoerd en zijn individuele wensen zoveel als mogelijk in het ontwerp verwerkt. Zelfs zijn er op nadrukkelijk verzoek van aanwonenden wijzigingen in het ontwerp doorgevoerd (burgerparticipatie) in afwijking op het vakinhoudelijke advies. Ook is het ontwerp inzichtelijk gemaakt op de gemeentelijke website. Alle opmerkingen en suggesties zijn vervolgens, voor zover mogelijk, in het ontwerp verwerkt. Het definitieve ontwerp is vervolgens weer ter inzage gelegd op het gemeentehuis en ook op de website.

3. Kunt u aangeven waar, wanneer en met welke argumenten is gesproken over de wens van de bewoners om tot een verkeersveilige oplossing te komen?

Antwoord: Zie punt 2.

4. Kunt u toelichten waarom gesproken wordt van een gebiedsontsluitingsweg, als de categorisering aangeeft dat het om een suboptimale gebiedsontsluitingsweg gaat?

Antwoord: Zowel bij een suboptimale gebiedsontsluitingsweg als bij een gebiedsontsluitingsweg wordt een 50 km weg bedoeld. Aan een gebiedsontsluitingsweg zijn inrichtingseisen verbonden waarvoor op de Rijdsdijk echter de fysieke ruimte ontbreekt (breedte rijbaan, vrijliggende fietspaden e.d.). Daarom wordt gesproken over een suboptimale gebiedsontsluitingsweg; max. snelheid bedraagt hier 50 km per uur, de inrichting is aangepast aan de beschikbare fysieke ruimte.

5. Is er verschil in mogelijke maatregelen tussen deze twee typen wegen?

Antwoord: Ja, dit is afhankelijk van de beschikbare ruimte

6. Kunt u toe lichten waarom de laatste genoemde wegen (Oranje Nassaulaan, Beatrixstraat, de Schroeder van der Kolklaan en de Portlandse Baan) wel snelheidsremmende maatregelen bevatten?

Antwoord: Ook op de Rijdsdijk zijn een aantal snelheid remmende maatregelen genomen; te weten de verhoogde kruisingsvlakken bij De Gaarde en Viaductweg. Verder is de rijbaan optisch versmald door middel van het aanbrengen van fietsstroken. De voorgestelde verhoogde plateau's ter plaatse van de Tijsjesdijk en Kleidijk-Sering zijn op nadrukkelijk verzoek van aanwonenden zonder hoogteverschil aangelegd (burgerparticipatie). Wel zijn deze kruisingsvlakken in gele klinkerverharding uitgevoerd om het verkeer attent te maken op de kruising. Met de aanwonenden is overigens afgesproken dat er, enkele maanden na de openstelling van de Rijdsdijk, een snelheidsmeting wordt uitgevoerd. Als uit de resultaten blijkt dat er structureel te hard wordt gereden, zullen aanvullende maatregelen worden overwogen.

7. Moeten wij de conclusies trekken dat deze snelheidsremmende maatregelen niet passen op deze wegen gezien de wegcategorysering?

Antwoord: Dit is niet de juiste conclusie.

8. Hoe moet de fractie dan de volgende zinsnede uit het raadsvoorstel uit leggen: 'huidige 50 km wegen in stand houden en inrichten als gebiedsontsluitingsweg overeenkomstig Oranje Nassaulaan'?

Antwoord: De Rijdsdijk is in stand gehouden als 50 km weg waarbij de inrichting is afgestemd op de beschikbare ruimte.

9. Betekent dat de eerder getroffen maatregelen als gevolg van de categorisering worden verwijderd op basis van het nieuwe beleid?

Antwoord: Nee, wel kan het zijn dat als gevolg van klachten er in de loop van de tijd aanpassingen plaatsvinden.

10. 10. Is dat wenselijk en hoe verhoudt dit zich tot de verkeersveiligheid?

Antwoord: Nee, dit is niet wenselijk, de verkeersveiligheid staat voorop.

11. Is het niet juist logisch om maatregelen te treffen waardoor de weg herkenbaar is als 50-km-weg, waar de maximale snelheid 50 km/h is, als de situatie het toelaat?

Antwoord: De opzet van de herinrichting van de Rijdsdijk en de andere gebiedsontsluitingswegen is dat deze herkenbaar zijn als 50 km weg. Met deze inrichting zijn positieve resultaten geboekt, die wordt bevestigd door de afdeling verkeersondersteuning van de Politie Rotterdam Rijnmond en als voorbeeld gebruikt binnen de stadsregio.

12. Is het niet logisch om dan te beoordelen of 50 km/h wel een veilige snelheid is ter plaatse? Heeft u dat ook laten beoordelen?

Antwoord: Ten opzichte van de woonwijken is het 50 km regime op dit soort ontsluitingswegen verantwoord en veilig. Dit is ook door de gemeenteraad vastgesteld in het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoer Plan.

13. Wat was de conclusie?

Antwoord: Zie 12.

14. Heeft u dat terug gekoppeld aan de betrokken bewoners?

Antwoord: Ja, het definitieve ontwerp is ter inzage gelegd en op de website van de gemeente geplaatst.

15. Kunt u aangeven hoe dit zich verhoudt tot het aanleggen van snelheidsremmers ter hoogte van oversteekplaatsen?

Antwoord: Alle voetgangersoversteekplaatsen worden in principe verhoogd of met een middengeleider aangelegd voor een optimale verkeersveiligheid. Hierop is op verzoek van de aanwonenden een uitzondering gemaakt door het plateau bij de Kleidijk en de Tijsjesdijk verlaagd aan te leggen.

16. Geldt dit niet eveneens ter hoogte van aansluitingen van erfontsluitingswegen, zoals op de Portlandse Baan?

Antwoord: Ook op de Portlandse Baan zijn de voetgangersoversteekplaatsen op de verhoogde plateaus aangelegd.

De bewoners signaleren hoge snelheden en gevaarlijk rijgedrag.

17. Op welke wijze wordt zo veel als mogelijk in het werk gesteld om ongevallen ter plaatse te voorkomen?

Antwoord: In Albrandswaard worden niet of nauwelijks ongevallen geregistreerd. Onze gemeente behoort dan ook tot de meest verkeersveilige gemeente in de regio. Dit is het gevolg van de jarenlange inzet om tot een optimale verkeersveilige weginrichting te komen. Ook de Rijdsijk valt hieronder. Bij de gebiedsontsluitingswegen die eerder op soortgelijke wijze zijn ingericht zoals de Schr. van de Kolklaan en Waalstraat in Poortugaal en Stationsstraat en Oranje Nassaulaan in Rhoon is het aantal klachten over verkeersonveiligheid en te hard rijden sterk afgenomen.

18. Welke snelheidsremmende maatregelen dragen naar uw mening bij aan veilige snelheden?

Antwoord: Dit zijn diverse maatregelen zoals verkeersdrempels, verhoogde plateaus en wegversmallingen waarbij de verkeersdrempel het meest effectief is.

19. Kunnen die maatregelen op de Rijdsijk genomen worden?

Antwoord: Die zijn al genomen in de vorm van verhoogde plateaus. In het oorspronkelijke plan waren nog twee verhoogde plateaus voorgesteld, deze zijn op nadrukkelijk verzoek van aanwonenden uit het plan gehaald.

Het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan geeft aan dat via gebiedsontsluitingswegen het doorgaande verkeer wordt afgewikkeld, goede doorstroming en verkeersafwikkeling staan centraal. Onder voorwaarde dat dit op een veilige wijze gebeurt. Volgens de vernieuwde methodiek van het CROW, vindt een overweging plaats om op suboptimale gebiedsontsluitingswegen een lagere snelheidslimiet toe te passen dan gebruikelijk is voor dit soort wegen. Waar de verblijfsfunctie langs de weg overheerst en beschikbare ruimte te beperkt is om aan de veilige inrichtingseisen te voldoen, wordt de weg ingericht op een lagere snelheidslimiet (30 km/h binnen de bebouwde kom).

Tijdens een bijeenkomst van de gemeenteraad is dit toegelicht en besloten geen suboptimale gebiedsontsluitingswegen met een lagere snelheidslimiet toe te passen. Besluiten kunnen alleen door de gemeenteraad worden genomen, niet door carroussels. De raad neemt haar besluiten in aangekondigde, openbare en formele raadsvergaderingen.

Hofhoek 5
3176 PD Poortugaal
Postbus 1000
3160 GA Rhoon
Telefoon 010 506 11 11
Fax 010 501 81 80
www.albrandswaard.nl

20. Kunt u toe lichten wanneer dit met de gemeenteraad is besproken en in welke formele raadsvergadering van de gemeenteraad dit besluit expliciet is genomen?

Antwoord: In het besluitvormingsproject van het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoer Plan is de discussie gevoerd over de maximale snelheden en de inrichting van de gebiedsontsluitingswegen en woongebieden. Daarbij is door de gemeenteraad aangegeven dat zij hechten aan het in stand houden van de bestaande wegenstructuur. Hiermee wordt ook voorkomen dat er ongewenste verkeersstromen door woonwijken ontstaan.

21. Of is dit punt nu juist impliciet geaccordeerd met het vaststellen van het verkeers- en vervoersplan?

Antwoord: Ja, hiermee is de categorisering van het wegennet vastgesteld.

22. Kunt u aangeven wat de expliciete overwegingen waren van het college om het verkeers- en vervoersplan op deze wijze aan de raad in haar vergadering van 26 november 2012 voor te leggen?

Antwoord: Er zijn een aantal categoriseringvarianten voorgelegd en besproken tijdens de carrousels. Daarna heeft de besluitvorming plaatsgevonden.

23. Heeft u op de risico's gewezen en waar blijkt dat uit?

Antwoord: Welke risico's?

24. Bent u bereid om dit specifieke punt alsnog expliciet en formeel aan de raad voor te leggen?

Antwoord: Nee, de gemeenteraad heeft in het voortraject al voltallig aangegeven dat de categorisering van 30 km woonwijken en 50 km voor de ontsluitende wegen de basis moet zijn.

Het college van de gemeente Albrandswaard,
de secretaris de burgemeester,



Hans Cats



G.J. van de Velde-de Wilde