



Gemeente Heerhugowaard

R

Schriftelijke vragen ex artikel 55 Reglement van orde voor de raadsvergaderingen (RvO)

Datum indiening
Volgnummer
Registratienummer

14 februari 2021
E202105432

Onderwerp Schade en overlast woningen hoek Sparrenlaan-Esdoornlaan

Aan het College,

Inleiding

De gemeente Heerhugowaard is al meer dan 15 jaar bezig met het vraagstuk hoe de wegen Esdoornlaan en Sparrenlaan dermate te herstructureren om zo te kunnen voldoen aan een 30 km-regime, maar niettemin de doorgaand verkeerfunctie te behouden tot aan de opening van de Oosttangent. Sinds de Oosttangent is geopend en het doorgaande verkeer idealiter via deze route de Sparrenlaan zou mijden, zijn onder meer op de kruising Esdoornlaan/Sparrenlaan aanvullende maatregelen genomen in de vorm van een verhoogd plateau met aan drie zijden 'drempels'.

De opening van de Oosttangent heeft echter nauwelijks geleid tot vermindering van het doorgaande verkeer. Ook heeft het weinig invloed op de beperking van de snelheid. De afslag wordt stevast gebruikt door zwaar verkeer zoals (zes maal per dag!) de vrachtwagens van Deen Supermarkt, gevestigd op 't Eiland, vrachtwagens van Appel, maar ook de vuilnisophaalwagens van de gemeente die richting de werf gaan. Daarbij is met name dat zware verkeer zodanig 'bestand' tegen de drempels dat er vrijwel geen vaart wordt verminderd.

Dat het plateau zelf daarvan zichtbaar te lijden heeft is tot daar aan toe, maar de 'klappen' die het zware verkeer veroorzaken bij het nemen van de verhogingen zorgen voor veel schade aan de aan het plateau gelegen woningen, in ieder geval Sparrenlaan 2, 2A en 2D. De schade bestaat uit scheuren in met name de binnenmuren. Volgens de bewoners is er meerdere malen aan de bel getrokken bij de gemeentelijke organisatie, maar is een inhoudelijke afhandeling achterwege gebleven.

Wat de bewoners daarnaast met name steekt is dat in de afgelopen jaren na klachten van bewoners van de Esdoornlaan wel ingegrepen. De wethouder is zelfs een dag bij een van de klagers binnenhuis gaan zitten om zelf mee te maken welke klappen zwaar verkeer maakt op drempels. Daardoor voelen de inwoners van de Sparrenlaan zich niet gehoord.

Naar aanleiding van deze materie heeft de HOP de volgende vragen:

Vragen

1. Is het college bekend met deze problematiek en de klachten van de bewoners van genoemde percelen?
2. Zo ja, waarom hebben betreffende bewoners nog geen inhoudelijke reactie gehad op hun klachten?
3. Is het college met de HOP van mening dat snelheidsremmende maatregelen niet mogen leiden tot schade aan nabije woningen?
4. Kan het college toezeggen zo snel mogelijk met deze inwoners om tafel te gaan om gezamenlijk naar een oplossing te zoeken?
5. Is het college van plan in het kader van het Omgevingsprogramma Mobiliteit te kijken naar een 'definitieve' oplossing voor het afdwingen van het 30 km-regime op zowel de Esdoornlaan als de Sparrenlaan?
6. Kan en wil het college in overleg gaan met Deen Supermarkten om zo de aanrijroute van de bevoorradingsvrachtwagens zo min mogelijk overlast te laten geven op de Sparrenlaan?
7. Kan en wil het college met de eigen organisatie afspreken dat vuilnisophaalwagens zoveel als mogelijk de Sparrenlaan mijden als aanrijdroute naar de werf?

Conform artikel 55 RvO geeft de ondergetekende hierbij te kennen dat hij een schriftelijk antwoord op bovenstaande vragen verlangt binnen dertig dagen na dagtekening.

Lid van de Gemeenteraad Heerhugowaard

René Schoemaker, fractievoorzitter van de HOP

Antwoord van het College

Inleiding

Naar aanleiding van de opening van het Oosttangentedeelte tussen de Beukenlaan en de Zuidtangent zijn in 2014 en 2017 verkeersmetingen uitgevoerd op het Cornusplantsoen en de Sparrenlaan om een beeld te krijgen van de ontwikkelingen van de verkeersintensiteit ter plaatse.

Deze metingen geven aan dat het aanleggen van het betreffende gedeelte van de Oosttangent effect heeft gehad op het autoverkeer. Het aantal auto's, dat de route Sparrenlaan-Cornusplantsoen gebruikte als doorgaande route tussen de Beukenlaan en de Zuidtangent, is in deze periode significant afgenomen (Cornusplantsoen -21% en Sparrenlaan -37%), terwijl ook de gemiddelde snelheden in deze straten met zo'n 10% zijn gedaald. Ook is gemeten dat het geen duidelijk effect heeft gehad op de hoeveelheid zwaar vrachtverkeer. Wij maken daaruit op dat een groot deel van dit vrachtverkeer blijkbaar een bestemming in de wijk heeft. Nieuwe metingen kunnen worden gedaan zodra de coronamaatregelen weinig tot geen effect hebben op het meten van een normaal verkeersbeeld.

Antwoorden

1. *Is het college bekend met deze problematiek en de klachten van de bewoners van genoemde percelen?*

Ja, het college is bekend met de klachten van deze bewoners van de Sparrenlaan.

2. Zo ja, waarom hebben betreffende bewoners nog geen inhoudelijke reactie gehad op hun klachten?

In de zomer van 2018 is een melding van een ander adres in de Sparrenlaan binnengekomen van trillingsoverlast als gevolg van zwaar verkeer dat gebruik maakt van de Sparrenlaan. Deze klacht is schriftelijk (mail) afgehandeld. Hierop is geen reactie meer ontvangen en daarmee als afgehandeld beschouwd.

Een melding over trillingsoverlast door vrachtverkeer is in de zomer van 2020 binnengekomen van één van de genoemde percelen. Deze klacht is uitvoerig met de betreffende bewoner besproken, zowel schriftelijk (mail) als telefonisch.

Naast bovengenoemde klachten van bewoners van de in de vraagstelling bedoelde percelen zijn er naar aanleiding van de herinrichting van de Esdoornlaan ook bewonersavonden georganiseerd, waarop dit onderwerp aan de orde is gekomen en besproken.

3. Is het college met de HOP van mening dat snelheidsremmende maatregelen niet mogen leiden tot schade aan nabije woningen?

Snelheidsremmende maatregelen worden genomen om de automobilist te wijzen op het aanpassen van hun snelheid. Het college is evenals de HOP van mening dat verkeers-maatregelen op zich geen schade aan panden mogen veroorzaken.

4. Kan het college toezeggen zo snel mogelijk met deze inwoners om tafel te gaan om gezamenlijk naar een oplossing te zoeken?

Om met inwoners gezamenlijk naar een oplossing te kunnen zoeken, is het noodzakelijk zicht te hebben op het probleem waar een oplossing voor gezocht dient te worden. Zodra dit probleem inzichtelijk is, gaan wij om tafel met de inwoners.

De uitkomsten van onderzoeken op meerdere locaties in Heerhugowaard naar de trillingsoverlast op woningen als gevolg van het aanleggen van verkeersdrempels geven aan dat deze trillingen over het algemeen geen schade aan woningen veroorzaken. Inwoners hebben altijd de mogelijkheid om te onderbouwen dat trillingen door een aangebrachte verkeersdrempel de oorzaak is van schade aan hun woning,

Voor wat betreft de mogelijkheden om de trillingsoverlast te beëindigen verwijzen wij naar het antwoord, dat bij onderstaande vraag 5 wordt gegeven.

5. Is het college van plan in het kader van het Omgevingsprogramma Mobiliteit te kijken naar een 'definitieve' oplossing voor het afdwingen van het 30 km-regime op zowel de Esdoornlaan als de Sparrenlaan?

Het naleven van snelheidsregels is en blijft een verantwoordelijkheid van de automobilist. Als gemeente hebben wij de taak om het gewenste gedrag te stimuleren. De inrichting van een 30 km-zone is gericht op het bevorderen van de veiligheid. Ook dient de gemeente echter rekening te houden met de toegankelijkheid voor hulpdiensten, busvervoer, etc..

Ter toelichting:

Op de Esdoornlaan hebben de bewoners in meerderheid gekozen voor de recentelijk doorgevoerde aanpassing, wetende dat de gemiddelde snelheid daardoor waarschijnlijk weer omhoog zou gaan. De bewoners ter hoogte van de aanpassing zullen daarover tevreden zijn, maar andere bewoners zullen zich mogelijk gaan beklagen over het feit dat de gemiddelde snelheid weer omhoog gaat.

Ten aanzien van de Sparrenlaan ligt eveneens de klacht voor dat het plateau moet worden aangepast, zodat de trillingsoverlast wordt verholpen. Dat heeft naar verwachting een negatieve invloed op de gewenste snelheid in de straat en staat daarmee op gespannen voet met de wens om een lagere snelheid af te dwingen.

6. Kan en wil het college in overleg gaan met Deen Supermarkten om zo de

aanrijroute van de bevoorradingsvrachtwagens zo min mogelijk overlast te laten geven op de Sparrenlaan?

Met supermarkt DEEN zijn reeds afspraken gemaakt over de route van het bevoorradingsverkeer. Deze loopt vanaf de Beukenlaan naar het zuiden over de Sparrenlaan tot aan de Esdoornlaan. Vervolgens via de Esdoornlaan naar de Olmenlaan en gelijk weer rechtsaf de Hortensialaan in naar het losdok van de supermarkt.

Bij het wegrijden wordt de Hortensialaan vervolgd richting het noorden en rijdt de vrachtwagen via de Olmenlaan naar de Sparrenlaan en zo weer naar de Beukenlaan. Dit is de meest directe route waarbij de vrachtwagen zoveel mogelijk de asfaltwegen aanhoudt en daarmee de minste overlast veroorzaakt.

7. Kan en wil het college met de eigen organisatie afspreken dat vuilnis-ophaalwagens zoveel als mogelijk de Sparrenlaan mijden als aanrijdroute naar de werf?

De vuilniswagens rijden vaste routes door de wijken om zo efficiënt mogelijk de rolcontainers te legen. Het is dus mogelijk dat de Sparrenlaan en Esdoornlaan meermaals gebruikt worden bij het ophalen van het vuil in de wijk. Tussen de wijken onderling of richting de werf worden in principe de hoofdwegen gebruikt omdat die doorgaans beter te berijden zijn.