



Schriftelijke vragen ex artikel 37 Reglement van orde voor de raadsvergaderingen (RvO)

Datum indiening 26 maart 2014
Volgnummer
Registratienummer Bij14-213

Onderwerp

Aanpassing Amstel tussen de Haringvliet en afslag Rustenburgerweg

Aan het College,

Inleiding

Naar aanleiding van verontruste ondernemers op de Rustenburgerweg tussen de Amstel en Middenwaard over de aanpassing van de Amstel tussen de Haringvliet en de afslag Rustenburgerweg richting Middenwaard doen wij u deze vragen toekomen.

Vragen

Op 11 februari is een voornemen tot besluit herinrichting Amstel genomen. Dit is pas op 25 februari middels een openbare publicatie kenbaar gemaakt met een periode van 6 weken om zienswijzen in te dienen.

1. Waarom is de periode van reactie minder dan 6 weken gerekend vanaf de datum van publicatie en gesteld op uiterlijk 28 maart?
2. Is er overleg met de ondernemers geweest en met hun de beperkingen besproken?
3. Waarom wordt op dit stuk, in tegenstelling tot de aanpassing van de Amstel richting de Vomar, gekozen voor aanleg van 2 fietspaden binnen het bestaande wegvlak en niet zoals op het andere stuk Amstel een van de twee in de huidige groenvoorziening?
4. Is er overleg geweest met de ondernemers/beheerder van Middenwaard over deze verkeersbelemmeringen? Uiteindelijk beperken deze inwoners van de Rivierenwijk, Oostertocht en verder om via deze route Middenwaard te bezoeken
5. Waarom wordt bij de aanleg van de oversteekplaats niet gekozen voor het model dat wordt aangelegd op de Westtangent, met een midden stuk?
6. Aangezien de fietspaden aan beide zijden kunnen worden gebruikt om uit te wijken bij passeren van elkaar tegemoet komend verkeer. Hoe kunt u de veiligheid van fietsers dan garanderen?
7. Waarom wordt in overleg met het wijkpanel van de Molenwijk voor deze uitvoering van de oversteekplaats gekozen, zonder rekenschap te nemen van de beperkingen voor de ondernemers op de Rustenburgerweg?

Conform artikel 37 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

Namens de Fractie Burgerbelang, Ad Jongenelen Fractievoorzitter

Antwoord van het College

Inleiding

Het ontwerp van de Amstel is gemaakt op basis de door de raad vastgestelde kaders in het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan en het Heerhugowaards Verkeersveiligheidsplan. Binnen deze beleidskaders is de Amstel aangewezen als een Wijktoegangsweg en niet langer meer onderdeel van de hoofwegenstructuur. Bij groot onderhoud aan wegen worden de wegen zoveel mogelijk ook ingericht volgens de kaders zoals die door de raad zijn vastgesteld. Binnen de kaders van de raad zijn alle belangen van weggebruikers en ondernemers meegewogen bij het vaststellen van de wegcategorie per weg.

Uit: Het Heerhugowaards Verkeersveiligheidsplan 2030

(...)

Deze wegen vervullen een functie als verbinding vanuit een gebied van erftoegangswegen naar een gebiedsontsluitingsweg. Daarbij is de verkeersintensiteit hoger dan gebruikelijk op andere erftoegangswegen. Fietsverkeer neemt een belangrijke positie in, maar in sommige gevallen loopt er over de weg een busroute of is de weg onderdeel van een belangrijke route voor nood- en hulpdiensten.

In veel gevallen is er is geen ruimte (fysiek of financieel) hier een volwaardige GOW te realiseren of is is niet realistisch deze weg om te vormen naar 30 km/u (in verband met de geloofwaardigheid van de snelheidslimiet, met betrekking tot de functie of ruimte van het profiel)

Deze categorie is een faseringsoptie om bestaande wegen toch binnen een duurzaam veilig kader te plaatsen. Nieuwe wegen worden niet volgens deze categorie ingedeeld, maar moeten passen binnen de andere categorieën.

Bij de uitvoering is veel aandacht voor de positie van de fietser, is er één rijloper, dus geen asmarkering aanwezig. De maximum snelheid blijft 50 km/u, ontwerpsnelheid 40 km/u. Op gevarenpunten, bij zoals bij scholen kan over een deel van de weg een maximumsnelheid van 30 km/u worden ingesteld.

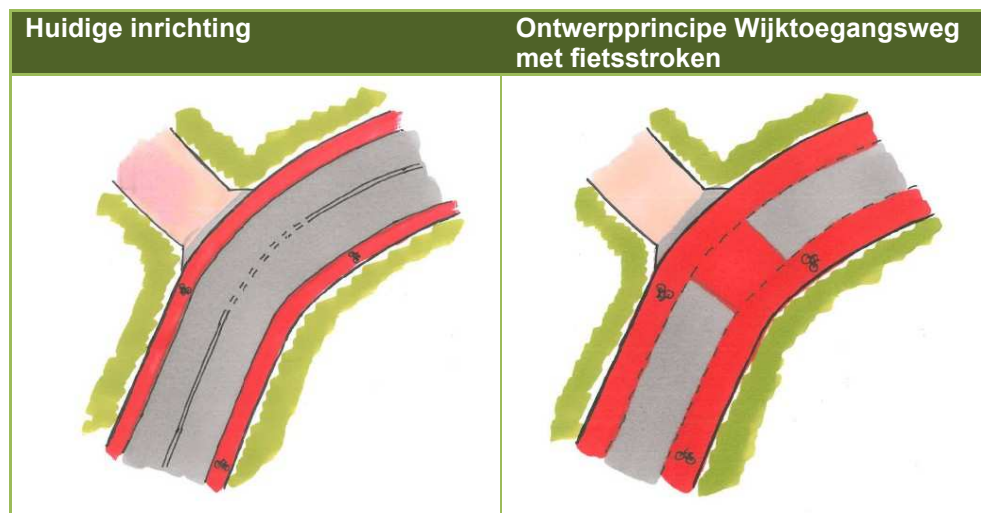
(...)

Kenmerken

- Er is altijd een fietsvoorziening, behalve op industriewegen
- Maximum snelheid 50 km/u, ontwerpsnelheid 40 km/u
- Op gevarenpunten, bij scholen etc lokaal een maximumsnelheid van 30 km/u (niet zonaal)

Rijbaan	Op industrieterreinen maximaal 7m breed, binnen woonwijken niet breder dan 6m exclusief fietsstroken.
Rijrichtingen	niet gescheiden
Kruising met ETW	voorrangplein of uitritconstructie
Kruising met hoofdfietsroute	voorrang voor fietsroute, rotonde, voorrangplein of uitritconstructie
Kruising met GOW	voorrangplein, rotonde of verkeerslichten
Kruising met SW	niet toegestaan
Bromfiets	op de rijbaan
Fietzers	op een fietspad of fietsstrook van minimaal 1,50 breed en voorzien van een fietssymbool. Op industrieterreinen bij lage fietsintensiteiten op de rijbaan
Voetgangers	trottoir
Oversteekplaatsen	middels een goede oversteekvoorzieningen.
Uitritten	toegestaan
Snelheidsremmende maatregelen	beperkt mogelijk, ontwerpsnelheid 50 km/u
Bus	toegestaan, halteren op de rijbaan, maar niet op fietsstroken
Parkeren	toegestaan in langspareervakken, niet langs fietsstroken
Schoolzone	toegestaan, lokale snelheidsbeperking 30 km/u

In het Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid 2014-2016 (BW13-0352) is voor de wegcategorie Wijktoegangsweg een inrichtingsprincipe opgesteld, die zal worden toegepast op alle wegen met fietsstroken die gecategoriseerd zijn als Wijktoegangsweg.



Ontwerp Amstel

Op deze weg rijdt bus 160. De fietsstroken zijn primaire fietsroutes, maar geen onderdeel van het hoofd fietsnetwerk.

Op de kruising met de Haringvliet zijn de oversteekplaatsen voor fietsers en voetganger gecombineerd. Er gelden echter verschillende voorrangregels; fietsers moeten voorrang verlenen, voetgangers hebben voorrang. Landelijke aanbevelingen aangaande oversteekplaatsen raden af gecombineerde oversteekplaatsen met twee verschillende voorrangregels toe passen. Het aanpassen van de voorrang ten gunste van fietsers en voetgangers is hier onrealistisch en gevaarlijk. Het loskoppelen van de fiets- en voetgangersoversteken, zoals wordt toegepast op de Westfrieslandsingel en Reuzenpandasingel, is hier niet mogelijk omdat op de Haringvliet fietsers ook een fietsvoorziening hebben. Het voorstel is hier om de zebrapaden over de Amstel te vervangen voor oversteekplaatsen zonder voorrang. Er is op deze plek een beperkte oversteekbehoefte en in de directe omgeving zijn wel oversteekplaatsen met een zebrapad beschikbaar (bij de kruising Amstel/Geul en bij de kruising Amstel/Paltrokmolen) die veel logischer in de looproutes liggen.

De oversteek zelf is daarnaast kort en in tweeën verdeeld, zodat oversteken zonder voorrang hier veilig kan.

Het wegprofiel wordt ingericht conform het inrichtingsprincipe 'Wijktoegangsweg met fietsstroken'.

Bij het zebrapad over de Amstel nabij kruising met de Paltrokmolen is nu een middeneiland aanwezig. Binnen het nieuwe wegprofiel is een middeneiland ongewenst, want daarmee worden fietsers gesneden. Hier wordt dan ook een versmalling gecreëerd waar maar één voertuig tegelijk doorheen kan. Bij deze versmalling geldt een voorrangregeling.

Antwoorden

1. Sinds 1 januari 2013 worden verkeersbesluiten officieel online gepubliceerd op Staatscourant.nl. De datum van online publicatie is de startdatum van ter inzage legging en van de zienswijzetermijn van 6 weken. Aanvullend op deze officiële publicatie wordt, als service, een kleinere publicatie geplaatst in het Stadsnieuws. Het Stadsnieuws verschijnt echter om de week en in sommige gevallen komt een

dergelijke publicatie dus (veel) later pas in het Stadsnieuws verschijnt. Dit verkeersbesluit is op 14 februari 2014 op Staatscourant.nl gepubliceerd

2. Nee. Op verzoek van Tankstation Sijs is er wel een gesprek geweest met deze ondernemer.

3. Zie toelichting hierboven. De Amstel heeft op dit deel een andere positie binnen de wegstructuur en valt binnen een andere wegcategorie.

4. Nee. Hiertoe was geen aanleiding. De bereikbaarheid van de ondernemers wordt niet aangetast; de maatregelen dienen ter verbetering van de verkeersveiligheid.

5. Zoals hierboven toegelicht. Bij een middeneiland worden fietsers afgesneden en dat is ongewenst.

6. Dit valt binnen de verantwoordelijkheid van de weggebruikers. Wij verwachten hier van weggebruikers dat ze rekening houden met fietsers op de weg bij het passeren van verkeer in de tegenrichting en dat zij zo nodig hun snelheid daarop aanpassen. Door het verbreden van de fietspaden wordt duidelijk aan de weggebruiker gecommuniceerd dat op deze weg fietsers te verwachten zijn. In de verkeersregels is vastgelegd dat het fietsers toegestaan is naast elkaar te fietsen. Op de huidige fietsstroken van 1,5 meter breed is dat eigenlijk niet veilig mogelijk in het nieuwe ontwerp wordt dit wel mogelijk.

7. Bij het opstellen van verkeersbesluiten maken wij gebruik van adviezen van diverse vaste overlegpartners: de politie, brandweer en ambulancedienst, Veilig Verkeer Nederland afdeling.