

Aan de leden van de
Gemeenteraad

Datum: 11 april 2024
Onderwerp: Beantwoording schriftelijke vragen SGP, Gemeente Belangen, CDA,
SP en FvD
Ons kenmerk:

Geachte heer, mevrouw,

Op 13 maart 2024 hebben de fracties van SGP, Gemeente Belangen, CDA, SP en FvD schriftelijke vragen gesteld over de verkeersveiligheid op de Coevorderstraatweg te Nieuweroord. Op maandagavond 18 maart zijn de hieronder geformuleerde vragen ook mondeling beantwoord, hierbij de schriftelijke beantwoording.

De vragen luiden als volgt (cursief) en de antwoorden zijn toegevoegd:

- 1. Wilt u heel precies en onderbouwd aangeven op grond waarvan u destijds in een openbare raadsvergadering zo stellig beweerde, door te zeggen dat het OV-bureau eiste dat die 2 drempels verwijderd zouden moeten zijn voor 1 december 2023 en bij geen gevolg geven aan die eis de buslijn 27 daar niet meer te laten rijden? Dit omdat het OV-bureau aangegeven heeft dat dit niet aan het OV-bureau is om aan te geven wat daar gebeuren moet, maar dat zij daarover in overleg willen.*

Het OV-bureau heeft te kennen gegeven niet te kunnen leven met de drempels zoals deze in de huidige situatie liggen. Dit is in mei 2023 per email door de directie van het OV-bureau aan ons medegedeeld. De betreffende mail is bijgevoegd. Er zijn door hen twee alternatieven aangedragen, te weten; afvlakken van de drempels naar een – voor het OV-bureau – acceptabel niveau, of de drempels verwijderen en in overleg een nieuwe oplossing bedenken. Optie 1 was voor ons als gemeente geen oplossing, dit zou namelijk de verkeersveiligheid niet ten goede komen, het is daarom optie 2 geworden. De datum van 1 december is in eerste instantie door het OV-bureau genoemd als uiterste datum voor het verwijderen van de drempels, omdat dit de startdatum was van de nieuwe dienstregeling. Hier is uitstel op verleend, zodat wij een participatietraject met belanghebbenden op konden starten. De aanleiding van het traject waar we nu in zitten is dus het verwijderen en/of aanpassen van drempels. Het verwijderen van ruim 20 bomen is een voorstel van de werkgroep geweest. Uiteindelijk is het doel van de aanpassingen buslijn 27 te behouden en de verkeersveiligheid te vergroten.

- 2. Hoe beoordeelt u de samenwerking met de werkgroep Coevorderstraatweg?*

De samenwerking is constructief verlopen. We kunnen, ondanks het verschil van mening, met wederzijds respect voor elkaar in gesprek zijn. We zijn met enige regelmaat bij elkaar gekomen om elkaar aan te horen en om uiteindelijk het concept ontwerp (opgesteld door Roelofs) met elkaar te bespreken.

- 3. Wat is de definitie volgens het college van burgerparticipatie?*

Bij burgerparticipatie gaat het om het betrekken van burgers, instellingen en organisaties bij de totstandkoming van beleid en plannen van de gemeenten. Daarmee kan de kwaliteit van en het draagvlak voor het beleid worden vergroot. In de kern gaat het bij participatie om het in beeld brengen van alle belangen, zodat al die verschillende belangen gewogen kunnen worden om tot besluitvorming te komen. Dit draagt bij een betere relatie tussen burger en bestuur. Wat niet wil zeggen dat wat door verschillende betrokkenen wordt ingebracht ook door het gemeentebestuur wordt gezien als dienend voor het algemene belang.

4. *Wordt er voldoende naar elkaar geluisterd, en zijn de wensen van adequate verkeersveiligheid zwaarder dan (hoe belangrijk soms ook) andere zaken? Is er al zicht op een constructief, effectief gezamenlijk standpunt over die verkeersveiligheid? (m.n. het oversteken en bij het uitrijden bij de woningen)*

Wij zijn de gesprekken open ingegaan en hebben goed geluisterd. Ook wij zien dat het zicht met oversteken en bij het uitrijden van de woningen deels wordt belemmerd door de bomen. Dit geldt overigens niet voor elke uitrit. De belemmering van het zicht is nooit onacceptabel verkeersonveilig geweest. Bovendien zijn de risico's verminderd na de getroffen snelheidsremmende maatregelen. Daarom zijn wij van meet af duidelijk geweest dat we niet overgaan tot het kappen van gezonde bomen. Als gevolg van het standpunt van het OV-bureau dat de huidige aanwezige drempels verwijderd dienen te worden zijn we op zoek gegaan naar andere snelheidsremmende maatregelen. We zijn toen uitgekomen op wegversmallingen met busvriendelijke drempels. We willen nog gericht in gesprek waar de versmallingen moeten worden aangelegd. Op een goede plek aangelegd dan vergroot dat het zicht omdat men dan bij het uitrijden iets verder de weg op kan. Mogelijk zijn spiegels dan nog een aanvulling om het zicht te verbeteren.

5. *Wilt u heel precies en onderbouwd aangeven wat het aanleggen van deze 2 drempels gekost heeft, en welke prijs u ervoor moet betalen om die weer te laten verwijderen?*

Het aanbrengen van de twee drempels heeft ongeveer € 25.000,- gekost. Exact is dat niet te duiden omdat de aanleg onderdeel was van het onderhoud van de weg. Het weer verwijderen zou €21.500,- gaan kosten.

6. *Is er bij het opnieuw asfalteren van de Coevorderstraatweg vooraf ook een rapport verkeersadvies/weginrichting gemaakt? Zo ja, wilt u die naar de Raad sturen? Zo nee, waarom niet?*

Bij het opnieuw asfalteren van de Coevorderstraatweg is van tevoren geen rapport verkeersadvies/weginrichting gemaakt. De nieuwe inrichting was onderdeel van het reguliere onderhoud aan de weg en de herinrichting is zoals te doen gebruikelijk in dit soort standaardgevallen uitgevoerd in afstemming met onze eigen verkeerskundigen. Hiervan maken we geen rapporten.

7. *Het rapport van Roelofs constateert een verkeerde belijning. Gaat u deze belijning hierop aanpassen?*

De markering is niet 'verkeerd', de markering wijkt iets af van de richtlijn en dat is (gemotiveerd) toegestaan. Er is hier gekozen om de kantmarkering iets verder naar binnen te zetten, om de weg visueel wat smaller te maken, met een snelheidsremmend effect tot gevolg. Het is zeer onwaarschijnlijk dat deze lichte afwijking van de richtlijn een

nadelig effect op de verkeersveiligheid heeft, eerder het een positief effect. Ook is het naastgelegen vrijliggende fietspad, een verplicht fietspad, welke niet is toegestaan voor brom- en snorfietzers. Deze dienen – conform de richtlijnen – op de rijbaan te rijden. Door de kantmarkering iets verder naar binnen te zetten geven we de brom- en snorfietzers ook een plek op de weg.

8. *Het rapport geeft aan dat de dubbele bomenrij snelheid verhogend werkt. Is het college bereid, net als wat verschillende andere gemeenten doen, een lange termijn kap-plan en compensatie herplant als een oplossing (en) te overwegen met als doel de verkeersveiligheid van doorstroming van gebruikers te optimaliseren)?*

De snelheid van een weg wordt in belangrijke mate bepaald door de lengte van de rechtstand. Het college is niet van plan om op korte termijn een lange termijn kap- en compensatieplan op te stellen. Het college is op dit moment bezig met een beleidsprogramma openbare ruimte, waarin we ook een verkeersvisie ten aanzien van dit soort rechtstandige wegen willen opnemen. Daarnaast zal in dit beleidsdocument kaders worden gesteld over openbaar groen. De gemeenteraad zal dit beleidsdocument vaststellen.

9. *Wij zijn met meerdere fracties j.l. op werkbezoek geweest daar ter plaatse en nogmaals de uitleg van de werkgroep aangehoord. Zij hebben in de overleggen meerdere keren gevraagd naar de mogelijkheid om wat bomen te kappen om meer zicht te krijgen bij het uitrijden van de woning en het oversteken van en naar het fietspad, maar kregen ten antwoord dat het college het besluit heeft genomen geen gezonde bomen te willen kappen. In welk kader heeft dit besluit een grond?*

Het betreffen gezonde, historisch waardevolle bomen. Als gemeente zijn we eigenaar van de bomen. Vanuit het dagelijks beheer en onderhoud geldt dat er geen gezonde bomen worden gekapt. Het college kan hier bij zwaarwegende argumenten bij uitzondering anders op besluiten, zoals verkeersveiligheid. Van onaanvaardbare verkeersonveiligheid is in dit geval geen sprake en er is dus geen reden om over te gaan tot kappen.

10. *Het college heeft het over gezonde bomen. Heeft u nog recente onderzoekgegevens dat de bomen gezond zijn? Zo ja, wilt u dit naar de raad sturen? Zo nee, wat is dan de basis om tot de conclusie te komen dat het gezonde bomen zijn?*

Ja, deze onderzoeksgegevens zijn er. Zie bijlage 1 (Excel).

11. *Dit vragen wij ook omdat wij wel recent een bomenexpert hiernaar gevraagd hebben, die gaf aan dat op goede grond/kenmerken geconstateerd kan worden dat een groot deel van die bomen hun levensduur hebben bereikt, mede ook doordat er sommigen behoorlijk dicht naast elkaar staan, maar alleen een uitgebreid onderzoek hiernaar zou een werkelijk beeld geven van de gezondheidsstatus/levensduur van die bomen. Bent u bereid zo'n onderzoek te laten uitvoeren?*

We hebben in 2020 en 2023 een BVC (boomveiligheidscontrole uitgevoerd). We zullen deze uiterlijk weer in 2026 actualiseren. Uit een BVC komt per boom een verwachte toekomstige levensduur 0 tot 5 jaar, 5 tot 10 jaar of groter dan 15 jaar naar voren. Uit de BVC komt naar voren dat voor de bomen aan de Coevorderstraatweg geldt dat het overgrote merendeel van de bomen een levensduur heeft van meer dan

5 jaar. Bij een nieuwe BVC vindt er per boom een herbeoordeling plaats.

12. *De verkeerintensiteit is anno 2024 anders dan 1940 toen de bomen gepland zijn. Bent u bereid een plan van aanpak te maken om in een meerjarenplan de overige bomen aan de kant van het fietspad te verwijderen en waar kan naast het fietspad ter compensatie nieuwe bomen te planten en indien nodig in dat gebied ter compensatie nog meer als dat voor natuurbehoud wenselijk is? (Het voordeel is dat er op een termijn van bv circa 10 jaar die bomenrij verplaatst is tot naast het fietspad de doorrijbreedte weer voldoet aan de huidige normen, vooral als daar naast het wegdek een verbreding aangelegd wordt van bv grasstenen/betonstrook)*

Zie antwoord bij vraag 8

13. *Om de veiligheid van oversteken en de weg oprijden bij woningen te verbeteren moeten er bomen verwijderd worden en dit kan met goede compensatie van herplant in dat gebied (er kunnen bomen dichterbij het fietspad aangeplant worden) zonder de natuur schade aan te brengen. Bent u bereid daar op korte termijn een plan van uitvoering voor te maken?*

Nee, op dit moment niet. Een nieuwe jonge boom compenseert geen boom van 80 jaar en ouder. Daarnaast hebben de snelheidsbeperkende maatregelen de oversteekbaarheid van de weg en het uitrijden van de uitritten vergemakkelijkt.

14. *De helling van het fietspad naar de rijweg/woning is te steil. In onderstaand plaatje geven wij een principe voorbeeld van hoe dat met minimaal aan kosten aangepakt zou kunnen worden, hierbij dan ook de vraag: Bent u bereid om dit ook zo te laten onderzoeken en te laten uitvoeren?*

Ja, het is correct dat er een steile helling te overbruggen is tussen het fietspad en de rijbaan richting de woningen. Echter dwingt dit wel om fietsers af te laten stappen en goed te kijken, alvorens de rijbaan over te steken. Wanneer de oversteken bij de woningen vergemakkelijkt worden, is de verwachting dat fietsers ook minder voorzichtigheid in acht nemen bij het oversteken. Specifiek één bewoner heeft aangegeven bij ons gebruik te maken van een scootmobiel. Het is uiteraard mogelijk om bij deze woning maatwerk toe te passen in de richting van de door u gestelde oplossing.

15. *Tenslotte hoorden wij van de werkgroep dat uw voorkeur, voor het toepassen van snelheid verminderende maatregelen, uitgaat naar wegversmallingen zoals het voorbeeld in het rapport van Roelofs. Realiseert u zich dan wel dat het lange zware verkeer midden op de rijbaan rijdt en dat er dan voor tegemoetkomend wachtend verkeer mogelijkheid moet zijn om uit te wijken om dat lange vervoer te kunnen laten passeren?*

Ja, dat realiseren wij ons. Het zijn snelheidsremmende maatregelen. Bij versmallingen kan het voorkomen dat er gewacht moet worden op de tegenligger.

16. *Dit zal dan betekenen dat er ook een strook van circa 30 M lang moet zijn om dit soort lang verkeer dat op het hart van de weg rijdt, en ander tegemoetkomend zwaar verkeer dat daar op wachten moet om elkaar*

te passeren, zoals de situatie nu is zal dit zeker ook bomenkap tot gevolg hebben. Is dit ook voldoende met de werkgroep gecommuniceerd?

Dergelijk verkeer passeert elkaar momenteel ook al op deze weg en heeft nog geen bomenkap tot gevolg gehad. Groot/zwaar verkeer kan zich opstellen voor de wegversmalling, de tegenligger laten passeren, en vervolgens zelf oprijden.

Tot slot voegt het college bij deze beantwoording nog een viertal extra bijlagen toe ter informatie:

Bijlage 2: Brief van het OV-bureau, gericht aan het college d.d. 18 maart 2024. Deze brief bevat informatie over het doorlopen proces en hun standpunten in deze casus.

Bijlage 3: Zoals afgesproken tijdens de informatieavond op d.d. 18 maart 2024 voegen wij de meest recente verkeerstellingen bij die in ons bezit zijn. Deze tellingen dateren van donderdag 4 april 2024 t/m woensdag 10 april 2024.

Bijlage 4: Tevens zoals afgesproken tijdens de informatieavond op d.d. 18 maart 2024 voegen wij een document toe die wij van adviesbureau Roelofs hebben ontvangen. Dit document bevat enkele impressies van locaties waar versmallingen zijn uitgevoerd met hierin 2 verschillende types snelheidsremmers.

Bijlage 5: Email vanuit het OV-Bureau d.d. 3 april 2023 waarin het OV-bureau aangeeft niet met de huidige situatie overweg te kunnen.

Wij gaan ervan uit dat wij u hiermee voldoende hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders,

Jelmer Mulder
gemeentesecretaris

Martijn Breukelman
burgemeester