



MEMO RAAD

Signed By: Vellenga, S.J. (Sjoerd) <sjoerd.vellenga@aalsmeer.nl>
11/06/2024 15:45:49 CEST
ID: ceb48c60-1439-4b4d-98eb-9b3e77379233
Auth: Scribble



Registratie -

nr.

Aan Leden raad

Afkomstig Burgemeester en wethouders

Datum 10 juni 2024

Afschrift college, secretaristeam, griffie, voorlichting

Betreft Beantwoording aanvullende vragen FlorAalsmeer inzake werkzaamheden en zwaar verkeer Uiterweg

Op 21 maart heeft de fractie FlorAalsmeer ons, op grond van artikel 39 Reglement van orde voor de raad van Aalsmeer 2022, de volgende schriftelijke vragen gesteld. Na beantwoording van deze vragen heeft de fractie van FlorAalsmeer op 13 mei aanvullende vragen gesteld. In deze memo vindt u de beantwoording van de aanvullende vragen.

Is de portefeuillehouder op de hoogte van dit bouwproject en wordt er qua planning rekening gehouden met de wegwerkzaamheden?

De bewoners van de Uiterweg en daarmee eventuele opdrachtgevers van particuliere projecten in de Uiterweg worden op de hoogte gehouden van de wegwerkzaamheden en de eventuele beperking die dit met zich meebrengt. Mocht dit tot problemen leiden met betrekking transport van bouwmaterialen over de weg, kan een particulier of aannemer contact opnemen met onze aannemer om te bezien wat de mogelijkheden zijn.

*Dit is geen antwoord op onze vraag, de vraag was of de **portefeuillehouder op de hoogte is van de bouwproject.***

Naar wij hebben begrepen betrof de vraag Uiterweg 358. Daarvan is de portefeuillehouder op de hoogte. De beschreven welkwijs geldt voor alle belanghebbende bij het gemeentelijke project Uiterweg, dus ook voor het project waaraan gerefereerd wordt. Bij de vergunningverlening voor (woning)bouwprojecten, kan het moment waarop de vergunning wordt afgegeven niet worden aangehouden tot een moment dat bouwverkeer beter uitkomt.

Worden er bij het verlenen van een bouwvergunning voorwaarden gesteld omtrent zwaar verkeer? Worden/zijn er beperkingen aangegeven en zo niet, waarom niet?

Bij omgevingsvergunningen voor bouwprojecten worden geen voorwaarden gesteld ten aanzien van de bereikbaarheid of de verkeersafwikkeling van bouwverkeer in de omgeving. De vergunninghouder dan wel zijn aannemer dient zich te allen tijde te houden aan de ter plaatse geldende verkeersmaatregelen /-beperkingen. In het geval er niet binnen het geldende verkeersregime kan worden gewerkt, is het aan de vergunninghouder/aannemer om de benodigde ontheffingen aan te vragen of anderszins passende maatregelen te treffen. Vaak zijn deze gebaseerd op de verkeerswetgeving. Dit zou dus ook in extreme gevallen kunnen betekenen dat materialen niet via de weg aangevoerd kunnen worden.

Kunt u aangeven wat wordt bedoeld met 'extreme gevallen'?

In Nederland geldt er binnen de bebouwde kom geen beperking, tenzij deze met een besluit zijn vastgelegd. Wel moeten vrachtwagens zwaarder dan 50 ton een ontheffing aanvragen, maar dit heet geen beperking. Op de Uiterweg geldt echter wel een beperking voor voertuigen langer dan 12 meter. Indien bepaalde bouwmaterialen alleen vervoerd kunnen worden met vrachtwagens, langer zijn dan 12 meter of zwaarder zijn dan 50 ton, dient daar een ontheffing voor aangevraagd te worden. Als er ingeschat wordt dat de lading echt niet over de weg kan, dan wordt er geen vergunning afgegeven. Het treffen van tijdelijke versterkingsmaatregelen kunnen transport mogelijk maken, ook kan vervoer over water dan onderzocht worden.

In het verleden is bij de bouw van huizen op de Uiterweg expliciet aangegeven dat zware ladingen via het water aangevoerd moeten worden, gebeurt dit nog steeds? Zo niet, waarom niet?

In het verleden werd vanwege de beperkte draagkracht van bruggen in de Uiterweg geadviseerd zware materialen via het water aan te voeren. Voor de bruggen gelden tegenwoordig geen beperkingen meer.

Graag ontvangen wij een onderbouwing van dit antwoord, over welke periode gaat dit? En waarom gelden deze beperkingen niet meer?, en sinds wanneer is dit?

De Zwetbrug en Topvoortsebrug zijn in 2017 versterkt met ribbelbuis die daarna is dicht geschuimd. Daarvoor is een aantal keer de inschatting gemaakt dat zwaar vervoer niet over de weg kon. Verder is de Aardbeienbrug in 2020 opgeleverd en geschikt voor alle verkeer. De Kees Hanselbrug is constructief beschouwd in 2020 en voldoet. De Dirk Baardsebrug is constructief beschouwd in 2021 en voldoet met een technische levensduur van 10 jaar. De bruggen in de Uiterweg zijn dus geschikt voor alle verkeer en kan er vergunningsvrij gereden worden, mits maximaal 12 meter en niet zwaarder dan 50 ton.

Gezien de staat van de weg, welke beperkingen zouden er aan verkeer gesteld kunnen worden?

Verkeerskundig gezien zijn vrachtwagens op de Uiterweg geen probleem. Ook is er bestemmingsvrachtverkeer vanwege de aanwezigheid van een aantal bedrijven. Hierdoor is het compleet weren van vrachtverkeer weren niet reëel. Er is wel een lengtebeperking van kracht om te voorkomen dat er combinatie van langer dan 12 meter de Uiterweg op rijden. Dit is aangegeven met een verkeersbord aan het begin van de weg. Vanuit technisch oogpunt is het niet nodig om verdere beperkingen op te leggen. De meeste gebruiksschade ontstaat aan de trottoirs. De schades aan de trottoirs, ontstaan door verkeer dat er overheen rijdt of erop parkeert, kan niet worden opgelost door het instellen van beperkingen. Deze schade ontstaat namelijk ook al door lichtere en kortere voertuigen, zoals bestelbusjes en personenauto's.

De Uiterweg is een B-weg, het bord aan het begin van de Uiterweg om dit te duiden is echter verdwenen. Het parkeren op het trottoir is een terugkerende ergernis voor mindervaliden en andere voetgangers, hier wordt echter niet op gehandhaafd. De weg is breed genoeg om zonder problemen op de weg te kunnen parkeren, schade aan het trottoir is ons inziens dan ook onnodig en een hoge kostenpost. Ook rijdt wekelijks vrachtverkeer over de Uiterweg (al dan niet verdwaald) langer dan 12 meter. Diverse foto's die we aan de portefeuillehouder hebben verzonden getuigen hiervan. Met dit in gedachten ontvangen wij graag een herzien antwoord op onze vraag.

Deze wegcategorie bestaat al sinds de invoering van het RVV1990 niet meer. De enige beperking die specifiek geldt voor de Uiterweg is een lengtebeperking van 12 meter en dit is met duidelijke bebording aangegeven. Het landelijke verbod van max 50 ton geven we niet met borden aan, omdat dit zou leiden tot een enorme hoeveelheid borden in de openbare ruimte. Het is een algemene geldende regel. Bijzonder vervoer dient altijd een ontheffing aan te vragen.

Het probleem van parkeren op de stoep kan helaas niet voorkomen worden met extra verkeersbeperkingen. Zoals u aangeeft is de weg breed genoeg om niet op de stoep te parkeren. Dit heeft uiteraard ook onze voorkeur. Bij de renovatie van het laatste deel van de Uiterweg (fase 3) onderzoeken we of we middels het wegontwerp schade aan de stoepen en het foutparkeren op de stoepen kunnen voorkomen.

Wekelijks rijden verdwaalde vrachtwagens de Uiterweg op om vervolgens achteruit de weg weer te moeten verlaten. Welke maatregelen kunnen genomen worden om dit te voorkomen zodat er niet nog meer schade aan de weg ontstaat?

Op de Uiterweg komt in principe alleen bestemmingsverkeer. Aan het begin van de weg staat een bord om aan te geven dat de Uiterweg doodlopend is, om te voorkomen dat voertuigen onnodig de Uiterweg op rijden.

Zie voorgaande. Het klopt dat alleen bestemmingsverkeer is toegestaan, maar dit is in principe niet zo. Vrachtwagens zien het bord niet vanwege de plaatsing (dit na navraag bij diverse chauffeurs) en moeten noodgedwongen de gehele Uiterweg achteruit terug rijden.

Dit geeft veel schade aan de slootkant van de weg. De Uiterweg is een B-weg. Welke maatregelen kunnen genomen worden om dit te voorkomen zodat er niet nog meer schade aan de weg ontstaat?

Het bord dat aangeeft dat de weg doodlopend is, zullen we in een opvallendere uitvoering plaatsen. Overigens komt het ook voor dat bestemmingsverkeer achteruit moet terugrijden als het niet mogelijk is om te keren. Dit probleem zal dus helaas deels blijven bestaan.

Eigenaren van percelen waar nieuwbouw gepleegd is zijn verantwoordelijk voor herstel aan de langs de weg gelegen graskanten. Het lijkt er op dat hierop niet wordt gehandhaafd en de kosten voor rekening van de gemeente zijn? Klopt dit? Zo ja, wat gaat de gemeente in dit geval doen?

Het komt niet vaak voor dat particuliere bouwprojecten schade maken aan de openbare ruimte en dit niet repareren. Als dit toch gebeurt is dit erg vervelend. Mocht handhaving vast kunnen stellen dat de schade is veroorzaakt door een particulier, kan herstel worden afgedwongen. Vaak is dit echter lastig achteraf vast te stellen. Het college is niet voornemens voor deze enkele gevallen meer regelgeving op te tuigen of ambtelijke capaciteit beschikbaar te stellen.

Graag ontvangen wij een onderbouwing van dit antwoord. Schade aan de openbare ruimte is zichtbaar, zelfs jaren na het voltooien van het bouwproject. Zie bijvoorbeeld ter hoogte van Uiterweg 154. Het niet kunnen verhalen op de verantwoordelijke particulier ondanks dat dit van rechtswege is vastgelegd betekent dat de kosten uiteindelijk voor de gemeenschap komen, is dit wat u bedoeld?

Helaas is dit het geval indien er geen hard bewijs is dat de schade door een particulier is veroorzaakt.

Tenslotte heeft FlorAalsmeer tijdens de raadsvergadering van 30 mei een oproep gedaan aan het college om met regels te komen voor zwaar verkeer in de gemeente. Hier zullen wij op een later moment afzonderlijk op terugkomen.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Aalsmeer,
de secretaris, de burgemeester,
drs. Sj. Vellenga mr. G.E. Oude Kotte

Dit document is elektronisch ondertekend. Zie de elektronische handtekening(en) rechtsboven op pagina 1.
