

Inspreken Commissie 15-03-2017

Dave Ouwerkerk

Bewoner Kerkelaan,

Geachte Commissieleden,

Dank voor deze mogelijkheid tot inspreken.

Als bewoner van de Kerkelaan maak ik mij grote zorgen over de veiligheid nu en in de toekomst van de Kerkelaan.

Begin 2015 werd ik door de gemeente uitgenodigd om actief denktank avonden bij te wonen iover het onderhoud en de reconstructie van de Kerkelaan, Belieslaan en Westergweg. Tijdens deze bijeenkomsten bleek dat veel bewoners zich zorgen maken over de veiligheid en leefbaarheid op en rond de Kerkelaan. Grootste zorgen zijn de snelheid van verkeer, de hoeveelheid verkeer en de toename van zwaar vrachtverkeer. Daarnaast maakt men zich grote zorgen over de veiligheid van spelende en fietsende kinderen, over het niet veilig kunnen oversteken én over de trottoirs die op sommige stukken zelfs ontbreken!

Mensen die al langer op de Kerkelaan wonen gaven aan dat zij de gemeente daar in de afgelopen jaren vaker over informeerden maar dat men de klachten niet of nauwelijks serieus heeft genomen. Veel vertrouwen in de uitkomst met oplossende input vanuit de denktank was er dan ook niet. Heel veel aangedragen oplossingen die moesten leiden tot het terugdringen of ontmoedigen van het doorgaande verkeer, het vergroten van de veiligheid & leefbaarheid én het afdwingen of handhaven van de snelheid werden als niet haalbaar geacht. Deze zouden niet aansluiten bij het huidige of toekomstige verkeersplan. Andere oplossingsrichtingen werden niet haalbaar ingeschat omdat die de hulpdiensten in de weg zouden zitten. Er werd besloten het onderhoud en de reconstructie van in ieder geval de Kerkelaan en Belieslaan op te schorten tot het nieuwe verkeersplan 2017 vastgesteld is.

Voor het verkeersplan 2017 heb ik samen met Ellen vd Luitgaren opnieuw deelgenomen aan de denktank sessies en daar de belangen van de bewoners van de kerkelaan vertegenwoordigd.

De Kerkelaan was vroeger een zandpad en is bestempeld als Erftoegangsweg. Kenmerken en inrichtingsvoorschriften van een ETW geven aan dat er géén sprake is van een voorrangssituatie en dat verkeer van rechts dus voorrang heeft. Kennelijk is de Kerkelaan ergens in de tijd opgewaardeerd tot een ETW plus en is er een voorrangsweg van gemaakt. Vermoedelijk destijds al om de verkeersstroom verder te bevorderen en de Kerkelaan meer als gebiedsontsluitingsweg te gebruiken.

Tijdens de denktank avonden voor het nieuwe verkeersplan 2017 worden de zorgen van de bewoners omtrent de veiligheid en leefbaarheid als gevolg van het drukke verkeer door de Kerkelaan wederom gedeeld en besproken. In de 10 voorgestelde scenario's en

intensiteitsberekeningen zien we vervolgens toch nog steeds een toename óf in ieder geval onvoldoende afname in verkeerbewegingen op de Kerkelaan. Wat opvalt is dat in diezelfde berekeningen de daarvoor bedoelde gebiedsontsluitingswegen nauwelijks extra verkeer te verwerken krijgen.

Voor mij werden op dat moment twee vermoedens bevestigd. Ten eerste dat de Kerkelaan meer een functie wordt toegedicht als GOW in plaats van een ETW en ten tweede dat gemeente de zorgen en suggesties van de bewoners van de Kerkelaan niet voldoende verwerkt.

In een brief op 8 januari aan wethouder Opdam waarin wij onze zorgen en verontwaardiging over de uitkomst van de scenario's uitten en daarnaast vragen stelden ontvingen wij een reactie van de heer Broersen, beleidsmedewerker Verkeer. Broersen licht de aanpak van het verkeersplan en reconstructie Kerkelaan toe. Daarin stelt hij dat details betreft de inrichting van de Kerkelaan bij reconstructie worden ingevuld. Daar zit nu net het probleem. Sommige oplossingen in de reconstructie kun je niet toepassen als het verkeersplan daar niet in voorziet.

Goed dat de mensen die inhoudelijk met het plan bezig zijn contact met ons zoeken en ons zelfs uitnodigen voor een gesprek. Echter werken deze mensen aan een verkeersplan met de uitgangspunten en grenswaarden die zij hebben meegekregen van de wethouder waar de Kerkelaners zich nou juist zorgen om maken en veranderd willen zien.

De Kerkelaan is een ETW met een zeer krap profiel. Krappe en onveilige trottoirs. Sommige stukken zelfs niet begaanbaar voor mensen met rollators en kinderwagens en sommige stukken veel te smal om fietsers en autoverkeer tegelijkertijd veilig te laten passeren. Door dit profiel zou er op de Kerkelaan een maximale intensiteit mogen gelden van 4000 voertuigen per etmaal. Fietsers en automobilisten moeten veilig van dezelfde rijbaan gebruik kunnen maken alsmede de voetgangers op een voldoende breed trottoir. Laden & lossen, keren en het in-en uit laten stappen van passagiers moet veilig kunnen gebeuren. Om dit te garanderen moet de maximum snelheid van 30km per uur afgedwongen worden met snelheidsremmende maatregelen.

Wat ik nu zou willen weten van de gemeenteraad is of zij bekend zijn met de zorgen van de bewoners van de Kerkelaan en hoe deze meegenomen gaan worden in het verkeersplan en vervolgens in de reconstructie van de Kerkelaan.

Ik zie graag uit naar uw reactie en dank u voor uw aandacht.