

D66-fractie en overige leden van de gemeenteraad

Uw brief van 25 mei 2021	Uw kenmerk	Ons kenmerk 21uit11143	Datum 22 juni 2021	Verzonden d.d.
Onderwerp: Beantwoording schriftelijke vragen S558		Behandeld door M. Spijker	Telefoonnummer 14 0481	Bijlage(n)

Geachte D66-fractie en overige leden gemeenteraad,

Uw fractie heeft op 25 mei schriftelijke vragen gesteld over de verkeerssituatie op de Aurelius.

1. Is de wethouder bereid om de meest effectieve optimale oplossing te realiseren om de verkeersveiligheid in de Aurelius definitief te realiseren? Zo niet, waarom niet? Zo ja, kan de raad spoedig een tijdsplanning ontvangen over de voortgang op dit onderwerp?

We zijn nu bezig met het uitvoeren van het collegebesluit van 2 maart 2021. Dit besluit is via een TIC en een administratieve begrotingswijziging aan u voorgelegd en de raad heeft er unaniem mee ingestemd.

De attentieverhogende maatregelen zijn al toegepast. Op dit moment wordt er een nulmeting uitgevoerd voor het verkeersbesluit inzake de afsluiting van de Claudius. Daarnaast zijn de ontwerpen aangaande de verkeersdrempels klaar. Voor de plaatsing van de drempels en de uitvoering van de gedragscampagnes zal er overleg worden gevoerd met de bewoners.

2. De bewoners aan de Aurelius hebben nooit om een drempel en ophoging van plateaus gevraagd en ca 90% geeft - in de eerder uitgevoerde gemeentelijke vragenlijst - aan een drempel niet te wensen, maar te willen praten over alternatieve maatregelen die de verkeersveiligheid aanzienlijk verhogen. Het lijkt nu het plan te zijn om drempels en ophogingen te doen. Gezien de unaniem aangenomen motie zou zo'n besluit onjuist zijn. Deelt de wethouder die zienswijze en bovenal, wat gaat er nu gebeuren?

Het collegebesluit van 2 maart bestaat uit een pakket van maatregelen die zowel de gereden snelheid als de verkeersintensiteit 'aanpakken'. Alle gekozen maatregelen zijn ook benoemd in het rapport van VVN. Uit de rapporten van VVN en Mobycon komt naar voren dat verkeersdrempels een verkeersremmend effect hebben. Uit de uitgevoerde enquête onder de bewoners (breder dan alleen de bewoners van de Aurelius) blijkt niet dat er geen draagvlak is voor drempels. Ook uit de motie (zie overweging 6) blijkt dit niet. Zoals bij vraag 1 vermeld zijn de ontwerpen voor de drempels gereed. Gezien de binnengekomen reacties van de bewoners is er toch besloten om een brief richting de bewoners op te stellen. Deze brief is maandag 21 juni verstuurd, waarbij de bewoners op de Aurelius, Hadrianus de mogelijkheid krijgen om voor of tegen de verkeersdrempels te stemmen. De bewoners rondom de kruisingen Apollo/Aurelius en Donar/Aurelius/Claudius krijgen de mogelijkheid om voor of tegen de aanpassingen van de verkeersplateaus te stemmen. In beide situaties geldt dat een meerderheid van de stemmen telt.



3. Na aanneming van de motie zouden VVN en alle inwoners aan de Aurelius actief betrokken worden. Waarom is de afsluiting halverwege de Aurelius, een woonerf, een zig-zag constructie (zie plaatje hieronder) of herinrichting dan niet in beeld gekomen als optimale oplossing?

Zoals eerder al gemeld vindt het college het belangrijk dat de te nemen maatregelen geen negatief effect hebben op de verkeersveiligheid in omliggende straten. Vandaar dat het college niet alleen de bewoners van de Aurelius maar ook omliggende straten via een enquête hun mening konden geven over de maatregelen uit het rapport van VVN. Daarnaast konden de bewoners ook zelf suggesties doen voor verkeersveiligheidsmaatregelen op de Aurelius. Mede op basis van de resultaten uit de enquête, het rapport van VVN en het rapport van Mobycon is het Collegebesluit opgesteld. Het doel van het Collegebesluit is om de hoeveelheid verkeer op de Aurelius te verminderen en de snelheid op de Aurelius te verlagen, waarbij de maatregelen dus niet mogen zorgen voor negatieve effecten op de omliggende straten.

Een zig-zag constructie of het en om-en-om parkeren heeft volgens VVN een aantal nadelen: *“De straat is zodanig smal dat bijvoorbeeld een vuilniswagen niet meer kan passeren. Een voetganger raakt ook sneller ‘klem’. Bovendien moet bij het parkeren rekening worden gehouden met grotere voertuigen, zodat gewone personenauto’s redelijk vlot kunnen passeren. Tenslotte leidt parkeren ertoe dat een passerende auto niet meer middenop rijdt, zodat bij de uitritten een grotere kans op een aanrijding ontstaat.”* Het college onderschrijft de genoemde nadelen.

Een afsluiting op de Claudius t.o.v. de Aurelius heeft als voordeel dat verkeer niet hoeft te keren ter hoogte van de laatste uitrit. Bovendien is een afsluiting op de Claudius passender binnen de stedenbouwkundige structuur van de wijk. Dat is de reden dat er gekozen is voor een afsluiting op de Claudius. VVN heeft in haar rapport de voor- en nadelen benoemd voor de afsluiting, maar geen voorkeur uitgesproken voor de locatie van de afsluiting.

Tot slot is de herinrichting van de Aurelius tot woonerf noch uit de enquête noch uit het advies van VVN naar voren gekomen als mogelijke maatregel. Daarom is deze maatregel niet meegenomen in het collegebesluit van 2 maart j.l.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders,
de gemeentesecretaris, de burgemeester,

P.J.E. Breukers

R.P. Hoytink-Roubos