



Schriftelijke vragen van de raad

Van:	D. van Egmond (GroenLinks)
Aan:	Het college van de gemeente Hillegom

zaaknummer:
onderwerp: HVVP en de verkeersveiligheid van de 2^e Loosterweg
ingediend op: 18 april 2019
wijze van beantwoording: Schriftelijk
doorgezonden aan college/
overige raadsleden op: 18 april 2019

Inhoud schriftelijke vraag:

In april 2015 is er een informatiebijeenkomst geweest met de bewoners van de 2e Loosterweg e.o. Hierin heeft de toenmalige wethouder een plan gepresenteerd met maatregelen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid van de weg. Een aantal van de maatregelen is uitgevoerd, waaronder het aanleggen van gele fietsstroken.

- 1a) Is deze maatregel geëvalueerd ?
- 1b) Zo nee, waarom niet ?
- 1c) Zo ja, in hoeverre heeft deze maatregel het gewenste effect en levert deze een bijdrage aan het verbeteren van de verkeersveiligheid?

Een andere maatregel uit het gepresenteerde plan betreft het aanbrengen van een drietal wegversmallingen. Deze zijn tot op heden niet aangebracht.

- 2) Waarom niet?
- 3) Hoe beoordeelt het college de communicatie vanuit de gemeente met de bewoners omtrent de uitvoering van het genoemde plan, mede in het licht van de ambities inzake burgerparticipatie?

In april 2015 heeft het college een memo gestuurd over de evaluatie van het HVVP. In dit memo lezen we o.a. "Voor het optimaliseren van de verkeersveiligheid in de stationsomgeving is een studie gemaakt van de te nemen verkeersmaatregelen. Dit geldt voor de 2e Loosterweg, het stationsplein en de Stationsweg. Een herinrichting van deze invalswegen moet ertoe bijdragen dat de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de stationsomgeving geoptimaliseerd wordt."

In het memo wordt ook een 'Nieuw Uitvoeringsprogramma: 2014-2018' gepresenteerd. Onderdeel hiervan is het duurzaam veilig inrichten van de 2e Loosterweg in 2015.

- 4a) Is het college van mening dat de 2e Loosterweg nu duurzaam veilig is ingericht?
- 4b) Zo ja, hoe wordt dit gestaafd?
- 4c) Zo ja, betekent dit ook dat weg voldoet aan de inrichtingseisen van een 30 kilometer-zone?
- 4d) Zo nee, waarom is de betreffende maatregel uit het gepresenteerde plan niet (geheel) uitgevoerd?

In het 'Nieuw Uitvoeringsprogramma: 2014-2018' worden nog een aantal maatregelen aangekondigd, waaronder een jaarlijkse 'evaluatie van de busroutes' en 'uitvoeren stallingenplan, infrastructurele werken, acties'

- 5) Kan de raad inzage krijgen in de uitgevoerde jaarlijkse evaluaties van de busroutes?
6) Wat is er wanneer uitgevoerd onder de noemer 'uitvoeren stallingenplan, infrastructurele werken, acties'?
-

datum antwoordbesluit college: 17 mei 2019

afhandeling in raadsvergadering:

Antwoord college:

In april 2015 is er een informatiebijeenkomst geweest met de bewoners van de 2e Loosterweg e.o. Hierin heeft de toenmalige wethouder een plan gepresenteerd met maatregelen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid van de weg. Een aantal van de maatregelen is uitgevoerd, waaronder het aanleggen van gele fietsstroken.

1a) Is deze maatregel geëvalueerd?

Antwoord:

Alle maatregelen op de 2^e Loosterweg zijn en worden doorlopend geëvalueerd. Of alleen intern of met externe adviseurs (politie, VNN, Fietsersbond) en met bijvoorbeeld de wijkvereniging De Buurt.

1b) Zo nee, waarom niet?

Antwoord: Niet van toepassing.

1c) Zo ja, in hoeverre heeft deze maatregel het gewenste effect en levert deze een bijdrage aan het verbeteren van de verkeersveiligheid?

Antwoord:

Geen van de aanvullende maatregelen op het wegvak heeft ertoe geleid dat de Tweede Loosterweg meer wordt ervaren als woonstraat / 30 km/h-wegvak. Zoals eerder aangegeven wordt de Tweede Loosterweg, op basis van de ongevallencijfers, niet aangemerkt als een onveilig wegvak. Ook voldoet de inrichting van de Tweede Loosterweg op veel onderdelen aan de eisen en richtlijnen van een 30 km-regiem (Duurzaam Veilig in een 30 km-gebied).

Een andere maatregel uit het gepresenteerde plan betreft het aanbrengen van een drietal wegversmallingen. Deze zijn tot op heden niet aangebracht.

Antwoord:

Op 7 april 2015 heeft de gemeente een bewonersavond georganiseerd. Er is met de bewoners gesproken over de ervaren problemen, overlast en mogelijke oplossingen. Er zijn op deze avond geen toezeggingen gedaan ten aanzien van de wegversmallingen. Tijdens de bewonersavond zijn er een aantal mogelijke oplossingsrichtingen (waaronder kantstroken en wegversmallingen) gepresenteerd om met elkaar in gesprek te komen. De mogelijke oplossingen moesten nog nader onderzocht worden en werden niet als een definitief plan gepresenteerd. In een nieuwsbrief zijn de bewoners vervolgens op de hoogte gebracht van de maatregelen die de gemeente uit zou voeren. De avond was primair bedoeld om de aanpassingen op het stationsplein te bespreken (aanleg busstation). Van een vastgesteld plan was geen sprake.

2) Waarom niet?

Antwoord:

Uit overleggen met Arriva (busonderneming) is gebleken dat de eventueel overwogen verspringingen vanuit het openbaar vervoer niet gewenst zijn. Arriva heeft aangegeven dat de huidige route over de 2^e Loosterweg hinderlijk is en door de chauffeurs als niet "prettig" wordt ervaren. Een busroute en een 30 km-regiem gaan niet goed samen. Aanvullende snelheidremmende maatregelen zijn vanuit de bus vervoerder/Arriva daarom niet gewenst.

In 2018 zijn er gesprekken geweest tussen de gemeente Hillegom met buurtvereniging de Buurt over de verkeersveiligheid op de 2^{de} Loosterweg. De buurtvereniging heeft de gemeente verzocht om de bocht te verbreden en extra snelheid remmende maatregelen op het wegvak aan te brengen. Omdat de 2^{de} Loosterweg nog niet voor een groot

onderhoud of een reconstructie in aanmerking komt is er gekeken naar een aantal aanvullende maatregelen op het wegvak (het verbreden van de bocht en het aanbrengen van vijf wegversmallingen). De bewoners van de 2^{de} Loosterweg hebben in de periode van 3 september tot 1 oktober 2018 de gelegenheid gehad reacties te geven op de concept plannen. Uit de reacties op de huis aan huis brief komt geen eensgezinde mening naar voren. De meerderheid ervaart de verkeerssituatie op de 2^{de} Loosterweg niet als onveilig. Op basis van de reacties was het daarom niet wenselijk geweest om de in overweging gegeven maatregelen uit te voeren. De voorgestelde maatregelen lijken niet afdoende de situatie te verbeteren.

3) Hoe beoordeelt het college de communicatie vanuit de gemeente met de bewoners omtrent de uitvoering van het genoemde plan, mede in het licht van de ambities inzake burgerparticipatie?

Antwoord:

De gemeente heeft de bewoners van de Tweede Loosterweg bij alle overwegingen betrokken. Uit de reacties van de bewoners kwam geen eensgezinde mening naar voren. Op basis van de reacties was het niet wenselijk om de in overweging gegeven maatregelen uit te voeren. Met het uitvoeren van de beperkte maatregelen is/was de kans op kapitaalvernietiging groot.

In april 2015 heeft het college een memo gestuurd over de evaluatie van het HVVP. In dit memo lezen we o.a. "Voor het optimaliseren van de verkeersveiligheid in de stationsomgeving is een studie gemaakt van de te nemen verkeersmaatregelen. Dit geldt voor de 2e Loosterweg, het stationsplein en de Stationsweg. Een herinrichting van deze invalswegen moet ertoe bijdragen dat de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de stationsomgeving geoptimaliseerd wordt."

In het memo wordt ook een 'Nieuw Uitvoeringsprogramma: 2014-2018' gepresenteerd. Onderdeel hiervan is het duurzaam veilig inrichten van de 2e Loosterweg in 2015.

4a) Is het college van mening dat de 2e Loosterweg nu duurzaam veilig is ingericht?

Antwoord:

De inrichting van de Tweede Loosterweg voldoet grotendeels aan de eisen en richtlijnen van een 30 km-regiëm (Duurzaam Veilig in een 30 km-gebied). Maar ook met het doen van eventuele aanvullende maatregelen kan het wegvak niet aan alle eisen en richtlijnen van een 30 km-regiëm voldoen. Op het moment dat de weg in aanmerking komt voor groot onderhoud of reconstructie zal de gemeente alle bewoners betrekken in het participatietraject.

4b) Zo ja, hoe wordt dit gestaafd?

Antwoord:

Met het toetsen van de inrichting aan ASVV en de CROW richtlijnen.

4c) Zo ja, betekent dit ook dat weg voldoet aan de inrichtingseisen van een 30 kilometer-zone?

Antwoord: Zie 4a.

4d) Zo nee, waarom is de betreffende maatregel uit het gepresenteerde plan niet (geheel) uitgevoerd?

Antwoord:

Zie 2 en 3. Met een, op termijn, volledige reconstructie, op het moment dat de weg in aanmerking komt voor groot onderhoud, kan met een blanco situatie worden begonnen. Er wordt dan niet voortgeborduurd op voorgaande aanvullingen en aanpassingen. Met een volledige reconstructie kan de totale inrichting (o.a. het parkeren), het snelheidsregiëm (30 of 50 km/h), soort verharding e.d. in participatie met o.a. de bewoners, de busmaatschappij, de politie, de fietsersbond worden bekeken. Ook kan dan integraal gekeken worden naar andere zaken zoals de riolering, de afkoppelkansen, vervangen van kabels en leidingen, vervangen openbare verlichting e.d.

In het 'Nieuw Uitvoeringsprogramma: 2014-2018' worden nog een aantal maatregelen aangekondigd, waaronder een jaarlijkse 'evaluatie van de busroutes' en 'uitvoeren stallingenplan, infrastructurele werken, acties'

5) Kan de raad inzage krijgen in de uitgevoerde jaarlijkse evaluaties van de busroutes?

Antwoord:

De gemeente geeft wensen/suggesties (vanuit bewoners) door aan Holland Rijnland/Arriva. In diverse overleggen wordt er regelmatig gesproken over de wensen en suggesties en de mogelijkheden die er wel of niet zijn om e.e.a. te honoreren. Bijgevoegd een overzicht van de ingediende wensen/ suggesties. In de kolom "status" is een korte reactie van Arriva te lezen.

6) Wat is er wanneer uitgevoerd onder de noemer 'uitvoeren stallingenplan, infrastructurele werken, acties'?

Antwoord:

Vanuit infrastructurele werken o.a. de N208 (gedeeltelijk), Sixlaan en Stationsweg en Valckslootlaan (groot onderhoud wegen).

Het stallingenplan is een provinciaalplan. Dit plan is reeds uitgevoerd.