

RAADSMEMO

Onderwerp	Ouverturelaan
Portefeuillehouder	Gerrit Boudesteijn
Behandelend ambtenaar	Remco Brienne
Datum	20 oktober 2015

Geachte raadsleden,

Op 8 oktober hebben bewoners van de Overturelaan in een besluit voorbereidende raadscommissie ingesproken over ons plan om fase 2 van het project Symfonia woonrijp te maken. Daarbij kwam ook in meer algemene zin de (verkeersveiligheid op de) Overturelaan ter sprake.

Ik heb toegezegd om inzichtelijk te maken op welke wijze de gemeente zich de achterliggende jaren heeft ingezet om de Overturelaan verkeersveilig in te richten.

Daarbij merk ik allereerst op dat uw raad o.a. de Overturelaan, Vijverlaan en Van Ostadelaan in de Verkeer- en Vervoervisie heeft aangewezen als 'gebiedsontsluitingsweg type 3 (50 km/h)'.

Op blz. 32 van die visie zijn de kenmerken en het voorkeursprofiel van die categorie en van de andere wegcategorieën uitgewerkt. Die kenmerken en voorkeursprofielen hanteert ons college als vertrekpunt bij het herstraten of herinrichten van wegen.

Terug in de tijd

Anders dan de bewoners van de Overturelaan lijken te suggereren, heeft de ontsluiting van de wijk Lansingh-Zuid van meet af aan de aandacht van het gemeentebestuur gehad. In het in 1995 vastgestelde (globale) bestemmingsplan wordt uitvoerig ingegaan op de gewenste ontsluitingsstructuur.

Principe 1: Langzaam verkeer krijgt voorrang

In Lansingh-Zuid krijgt langzaam verkeer – fietsers en voetgangers – voorrang. De belangrijke profielen worden voorzien van voetpaden en fietspaden of –stroken. In aansluiting op doorgaande fietsroutes in Kortland worden fietsroutes geprojecteerd.

Principe 2: Openbaar vervoer wordt bevorderd

Daarnaast dient het gebruik van het openbaar vervoer bevorderd te worden. Dat krijgt vorm door een zoveel mogelijk 'gestrekt tracé' tussen Van Ostadelaan en Vijverlaan en een directe verbinding met de C.G. Roosweg. Afstanden van de woonbebouwing tot de bushaltes moeten kort gehouden worden.

Anders dan op gebiedsontsluitingswegen type 2 halteert de bus op de rijbaan en niet in een kom. Daarmee wordt een snelheidsremmend effect beoogd.

Principe 3: Intensiteit autoverkeer spreiden

De wijze van ontsluiting voor het autoverkeer is gekozen op basis van een onderzoek naar en een afweging van een groot aantal modellen voor ontsluiting, mede beïnvloed door talrijke opmerkingen die daarover in die tijd tijdens de inspraakprocedure zijn gemaakt. Kort samengevat kwam de (destijds) gekozen oplossing erop neer dat:

1. een deel van Lansingh-Zuid in oostelijke richting wordt aangesloten op de Vijverlaan;
2. een deel van Lansingh-Zuid in westelijke richting wordt aangesloten op de Van Ostadelaan;
3. Lansingh-Zuid via de Stad en Landschap op Kortland-Zuid wordt aangesloten;
4. de 'lussen' die hierdoor ontstaan alleen **buiten** de spitsperiodes met elkaar in verbinding staan.

Uitvoeringsprincipe 1: Overturelaan inrichten als 'ontsluitingsweg type 3'

Deze gekozen wijze van ontsluiting is bij de ontwikkeling van de verschillende 'buurten' van de wijk Lansingh-Zuid steeds het vertrekpunt geweest. De Overturelaan is daarbij van meet af aan ingericht als 'ontsluitingsweg type 3' (50km/h). Dat is nog eens bevestigd in de Verkeer- en Vervoervisie.

Deze typering houdt in dat de weg een ontsluitingsfunctie heeft, dat er voor fietsers een gemarkeerde route moet zijn en dat – in beperkte mate – snelheidsbeperkingen mogelijk zijn. Snelheidsbeperkingen moeten door de bus met 30 km/h gepasseerd kunnen worden.

Uitvoeringsprincipe 2: Spitsmaatregelen

De Overturelaan ontsluit de buurten die ten westen en ten oosten van de Belcantodreef zijn ontwikkeld. De Belcantodreef is via de Stad en Landschap op Kortland aangesloten. Om het verkeer van Langeland naar Kortland (via de Van Ostadelaan of Stad en Landschap) in de ochtendspits onmogelijk te maken wordt een flexibele bussluis (spitsonderbreker) aangebracht en éénrichtingsverkeer ingesteld.

Na verloop van tijd is besloten om deze spitsmaatregelen buiten werking te stellen (in ieder geval) zolang er in Lansingh-Zuid gebouwd wordt. Daarbij is tevens aangegeven dat, na het afronden van de (grootschalige) bouwwerkzaamheden, alle verkeersbewegingen nog eens tegen het licht zouden worden gehouden.

Afronding Lansingh-Zuid: definitief inrichtingsplan Overturelaan

Omdat de ontwikkeling van Lansingh-Zuid in 2012 haar voltooiing nadert, start de gemeente een project om voor de Overturelaan een definitief inrichtingsplan op te stellen. Op 22 maart 2012 heeft uw raad – via budgetautorisatie – een krediet beschikbaar gesteld om dit plan uit te kunnen voeren.

Vervolgens wordt een inspraakprocedure doorlopen, die wordt afgerond met een inspraakrapport d.d. 20 juni 2012. Graag citeer ik uit dat inspraakrapport het volgende.

Voor de herinrichting van de Overturelaan is allereerst gekeken naar de functie van de weg en de ligging in zijn omgeving. Daarbij is geconstateerd dat de functie van de weg (ontsluiting Lansingh-Zuid, busroute) en de inrichting van de weg (huizen en school dicht langs de weg, haakse parkeervakken) tegenstrijdig aan elkaar zijn.

Na bestudering van de mogelijkheden is de keuze gemaakt om de functie van de Overturelaan (ontsluitingsweg type 3, 50km/h) te behouden.

Vervolgens is in uitvoerig overleg met een vertegenwoordiging van de bewoners en de school een ontwerp gemaakt om de weg verkeersveiliger in te richten.

Dit ontwerp hebben wij in 2012 vastgesteld en op de gebruikelijke wijze aan de bewoners toegestuurd.

In 2013 (afwerking Symfonia, fase 1) en in 2015/16 (afwerking Symfonia, fase 2) zijn c.q. worden de volgende maatregelen uitgevoerd.

1. Op meerdere locaties op de Overturelaan maatregelen om de snelheid te beperken.
2. Ter hoogte van OBS Kortland een middenberm om de voetgangersoversteek veiliger te maken.
3. Verschuiven van deze voetgangersoversteek zodat deze voor de ingang van het schoolplein komt te liggen.
4. Openbare parkeerplaatsen die nu haaks op de rijbaan liggen wijzigen in langsparkeerplaatsen, zodat het zicht vanuit de zijstraten wordt verbeterd en het parkeren en wegrijden veiliger wordt.
5. Waarschuwingsborden voor overstekende fietsers.

Verder is nog een nadere verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheid om ter hoogte van Landgoed Singraven en/of Duivenvoorde een midden-eiland te realiseren. Gebleken is dat dit niet op verkeersveilige wijze is in te passen. Deze maatregel is c.q. wordt dus niet uitgevoerd.

Tenslotte is in het inspraakrapport de toezegging gedaan dat, indien na realisatie van alle maatregelen uit snelheidsmetingen blijkt dat de snelheid op de Overturelaan te hoog is, het plaatsen van flitspalen een mogelijkheid is. Het Openbaar Ministerie moet daar een besluit over nemen, maar zal alleen een positief besluit nemen indien uit metingen blijkt dat de snelheid te hoog is.

Mijn conclusie

Gelet op het gefaseerde karakter van de ontwikkeling van de nieuwe Krimpense wijk Lansingh-Zuid heeft ook het (definitief) inrichten van de Overturelaan een gefaseerd karakter gehad. Bewoners van Lansingh-Zuid hebben daar zonder meer (over)last van ondervonden, maar dit is grotendeels inherent aan de ontwikkeling van een nieuwe wijk.

Van meet af aan hebben bewoners een grote betrokkenheid bij hun wijk getoond. In de loop der jaren is er veel overleg geweest, niet altijd voor alle omwonenden met een voor hen bevredigend resultaat.

Consistente lijn van de gemeente is al die jaren volgens mij geweest dat:

1. de Overturelaan een inrichting krijgt die past bij de functie van een weg die een wijk ontsluit en geschikt is voor de afwikkeling van busverkeer;
2. maatregelen worden genomen die de verkeersveiligheid bevorderen;
3. die maatregelen worden meegenomen in het woonrijp maken van de verschillende buurten;
4. is toegezegd dat, na het afronden van de (grootschalige) bouwwerkzaamheden, alle verkeersbewegingen nog eens tegen het licht worden gehouden.

Ik constateer even goed dat er nog steeds klachten over de Overturelaan zijn. Die hebben te maken met de verkeersintensiteit, de snelheid van het verkeer en – als gevolg – daarvan met de verkeersveiligheid.

Hoewel ik van mening ben dat:

1. eerdere colleges en ook dit college al de nodige maatregelen hebben genomen én
2. de Overturelaan naar mijn overtuiging is ingericht volgens principes die de veiligheid voldoende waarborgen,

wil ik graag de toezegging nakomen om na het woonrijp maken van de laatste bouwlocatie, Symfonia, fase 2, alle verkeersbewegingen nog eens tegen het licht te houden. Ik stel voor om dat in 2016 te doen.

Overigens is het – naar aanleiding van de reacties van bewoners op het plan voor het woonrijp maken van Symfonia, fase 2 – mijn inzet om de inritten naar hun woningen niet te versmallen.

Met vriendelijke groet,

Gerrit Boudesteijn