



De heer Rijsdijk
p/a griffie

Uw brief van: 8 april 2024
Uw kenmerk:
Bijlage(n):

Ons kenmerk: 2024-039740
Contact: C. Arslan
Doorkiesnummer: +31180451314
E-mailadres: c.arslan@ridderkerk.nl
Datum: 17 mei 2024

Betreft: Beantwoording Artikel 41 vragen over de herinrichting van de Erasmuslaan

Geachte heer Rijsdijk,

Op 8 april 2024 heeft u een aantal vragen gesteld over de herinrichting van de Erasmuslaan. Hieronder leest u de beantwoording van uw vragen.

Vraag 1

Het definitieve plan voor de herinrichting van de Erasmuslaan is flink aangepast ten opzichte van het oorspronkelijke plan. Kunt u aangeven welke aanpassingen op voorspraak van inwoners zijn gedaan en welke aanpassingen het gevolg zijn van het professionele inzicht van de verkeersdeskundigen?

Antwoord:

De belangrijkste aanpassingen die door inspraak van de bewoners zijn aangebracht zijn het verbeteren van de voetgangersroute door het park, het vergroten van de groene buffer tussen het fietspad en de rijbaan en het verbeteren van de oversteekbaarheid naar de bushaltes op de Erasmuslaan. Er zijn geen nadere wijzigingen doorgevoerd uit initiatief van de gemeente.

Vraag 2a

De Erasmuslaan wordt heringericht volgens de GOW30-richtlijnen voor gebiedsontsluitingswegen met 30 km/uur. Dit zijn nieuwe richtlijnen die vorig jaar zijn opgesteld door het CROW. Zijn er al gemeenten die wegen volgens de GOW30-richtlijnen hebben (her)ingericht? Zo ja, kunt u voorbeelden geven?

Antwoord:

Op (sociale) media staan regelmatig persberichten van andere gemeentes die aangeven hun wegen in te (gaan) richten volgens de GOW 30. Met name de grote steden zoals Amsterdam, Den Haag en Utrecht zijn hier mee bezig. Nee, wij kunnen hier geen concrete voorbeelden van geven.

Vraag 2b

Zijn er uit de ervaringen van deze gemeenten al lessen te trekken die kunnen worden betrokken bij de herinrichting van de Erasmuslaan? Zo ja, welke?

Antwoord:

Nee, deze hebben wij niet.

Vraag 2c

Voldoet de Erasmuslaan na herinrichting volledig aan de GOW30-richtlijnen? Zo nee, op welke punten niet en wat is daarvan de reden?

Antwoord:

Er zijn geen GOW 30 richtlijnen waaraan voldaan moet worden. Op 11 mei 2023 zijn “de inrichtingskenmerken GOW 30, een nieuw wegtype binnen de bebouwde kom” door de Tweede Kamer vastgesteld. In de correspondentie en de bijbehorende bijlage wordt daarbij verwezen naar diverse documenten. De documenten waarop de Erasmuslaan ingericht is, zijn met name: de “voorlopige inrichtingskenmerken GOW 30” van de CROW en de “Gereedschapskist GOW 30” van het bureau Goudappel.

Vraag 3a

Er zijn inwoners die bezorgd zijn dat er straks na de herinrichting nog steeds te hard wordt gereden over de Erasmuslaan. Deze zorgen zijn onder meer ingegeven door het verdwijnen van de wegversmallingen. Deelt u deze zorgen?

Antwoord:

Nee, wij delen deze zorgen niet. Handhaving in GOW 30 km wegen is nog niet landelijk geregeld. Hier moeten nog afspraken over worden gemaakt met de lokale handhavers. Maar de inrichting wordt zodanig dat vormgeving (smalle rijbaan met snelheidsremmers) en gebruik in overeenstemming met elkaar zijn. Hierdoor wordt het minder aantrekkelijk om hard te rijden.

Vraag 3b

Het versmallen van de rijbaan van 7 naar 6 meter is een van de maatregelen die wordt genomen om de snelheid te beperken. In hoeverre verwacht u dat deze maatregel een blijvend effect heeft? Bestaat niet het risico dat een deel van de automobilisten weer harder zal gaan rijden zodra zij gewend zijn aan de nieuwe situatie?

Antwoord:

Het versmallen van de rijbaan van 7 naar 6 meter wordt alleen op een klein deel van de Erasmuslaan uitgevoerd. Op andere delen blijft de weg 7 meter breed. Deze 7 meter wordt alleen anders ingericht. In het midden van de weg komt een verhoogde rijbaanscheiding of dubbel doorgetrokken streep. Door deze maatregel wordt per rijstrook de weg versmald. Wetenschappelijke onderzoeken uit het verleden geven aan dat versmalling van het profiel van de weg ervoor zorgt dat de gemiddelde snelheid lager is dan bij een breder profiel.

Vraag 3c

Wat betekent het versmallen van de rijbaan voor het openbaar vervoer? Heeft dit bijvoorbeeld gevolgen voor de aanrijtijden en is het straks nog mogelijk dat tegemoetkomende bussen elkaar passeren?

Antwoord:

De weg wordt zodanig ingericht dat openbaar vervoersmiddelen elkaar kunnen passeren. In de bochten kan gebruik gemaakt worden van de overrijdbare middenstrook.

Vraag 4a

In het definitieve plan komt het fietspad vrij te liggen en wordt het twee richtingen. Ten opzichte van het vorige plan is het fietspad van de noord- naar de zuidkant verplaatst. Fietsers die vanaf de noordkant komen, zullen de weg moeten oversteken om op het fietspad te komen en zullen dit in de omgekeerde situatie nog een keer moeten doen.

Hoe wordt ervoor gezorgd dat fietsers veilig de weg kunnen oversteken als de Erasmuslaan een voorrangsweg wordt (in de huidige situatie hebben zij voorrang als zij van rechts komen)? Bovendien zijn situaties waarin fietsers van twee kanten kunnen komen, bijvoorbeeld bij de rotonde Vondellaan-Vlietlaan, voor automobilisten niet altijd het meest overzichtelijk.

Antwoord:

Theoretisch hebben fietsers in de huidige situatie voorrang op verkeer van links. Op verkeer van rechts hebben zij geen voorrang. In de praktijk bleek echter dat fietsers regelmatig geen voorrang kregen. Dit was ook een van de klachten van bewoners. In de nieuwe situatie moet alleen het fietsverkeer dat vanaf de noordzijde met bestemming fietspad komt even wachten om over te steken. Dit doen zij als er een hiaat valt tussen auto's. Voor het oversteken gelden de normale verkeersregels die verkeersveilig zijn. Aan de zuidzijde geldt dat niet overgestoken hoeft te worden over de Erasmuslaan. Fietsers hoeven niet meer over te steken en kunnen gelijk van en naar het fietspad fietsen.

Vraag 4b

Is er ook over nagedacht om aan beide zijden van de weg een al dan niet vrij liggend fietspad aan te leggen zodat fietsers minder vaak hoeven over te steken? Zo ja, waarom is hiervoor niet gekozen? Graag uw antwoord toelichten.

Antwoord:

Ja, hier is over nagedacht. Het totaal aantal oversteken vermindert hierdoor niet. Er moet immers altijd van of naar huis worden overgestoken. Wij hebben op basis van een aantal argumenten en de GOW 30 documenten de keuze gemaakt voor de inrichting met een tweerichtingsfietspad aan één zijde. Dit waren bijvoorbeeld:

- Een niet vrijliggend fietspad zorgt voor een breed profiel, waardoor de snelheid omhoog gaat. Dit is niet gewenst.
- (Bus)verkeer moet (gedeeltelijk) over dit niet vrijliggende fietspad gaan rijden. Bewoners geven aan dat fietsen op de Erasmuslaan een verkeeronveilig gevoel geeft. Zij hebben liever een vrijliggend fietspad.
- Twee vrijliggende fietspaden gaan ten koste van veel groen (bomen). Door deze aan een zijde te leggen, wordt het groen behouden. Dat is een wens van bewoners.

Vraag 4c

In de huidige situatie rijden fietsers op de rijbaan. Deze wordt vanzelfsprekend goed verlicht. Kunt u aangeven of er extra verlichting wordt aangebracht om in de nieuwe situatie het fietspad ook goed te verlichten?

Antwoord:

De inrichting gaat voldoen aan de richtlijnen voor verlichting van de weg inclusief de fietspaden. Daar waar dit niet voldoet aan de richtlijnen wordt extra verlichting aangebracht. Dit wordt meegenomen in het definitieve ontwerp en/of de aanbestedingsfase.

Vraag 5a

Bij 2 rotondes worden volgens u openbaar vervoer vriendelijke verkeersdrempels geplaatst die geen trillingsoverlast veroorzaken voor omwonenden. Hoe komen deze drempels eruit te zien en hoe weet u zeker dat deze geen trillingsoverlast veroorzaken?

Antwoord:

Deze drempels voldoen aan de CROW richtlijnen en hebben een sinusvorm. Deze sinusvorm en het feit dat de (meeste) woningen langs de Erasmuslaan onderheid zijn, zorgen ervoor dat trillingsoverlast zo goed als mogelijk wordt voorkomen.

Vraag 5b

Is het u bekend dat er in het verleden ook verkeersdrempels op de Erasmuslaan lagen en dat deze toen zijn weggehaald? Waarom gaat het deze keer wel werken?

Antwoord:

Ja, dat is bekend. Deze oude drempels hadden een andere vormgeving. De nieuwe drempels voldoen aan de CROW richtlijnen volgens het ASVV 2021.

Vraag 5c

Er worden bij 8 kruisingen licht verhoogde plateaus geplaatst. In hoeverre bestaat het risico dat deze plateaus trillingsoverlast veroorzaken voor omwonenden wanneer het verkeer eroverheen rijdt? Graag uw antwoord toelichten.

Antwoord:

Een plateau heeft een andere vormgeving dan een drempel. Met name het kruisingsvlak is langer en voldoet aan de CROW richtlijnen. Deze vorm en het feit dat de (meeste) woningen langs de Erasmuslaan onderheid zijn, zorgen ervoor dat trillingsoverlast zo goed als mogelijk wordt voorkomen.

Vraag 6

In de huidige situatie wordt er relatief weinig gebruik gemaakt van verkeersborden. Hoe is dat straks in de nieuwe situatie waarin de Erasmuslaan een voorrangsweg wordt? Mocht de bebording (substantieel) toenemen, hoe zorgt u er dan voor dat het voor alle verkeersdeelnemers overzichtelijk blijft?

Antwoord:

Borden worden geplaatst volgens de wettelijke eisen (RVV 1990 incl. bordenboek). Deze moeten zodanig geplaatst worden dat verkeersdeelnemers deze kunnen zien, zodat de situatie overzichtelijk blijft.

Vraag 7

Wat is de reden dat de bushalte Spinozalaan wordt verplaatst naar het begin van de Erasmuslaan bij de rotonde Donkersloot? Welke mogelijkheden waren er om de bushalte op de huidige locatie te houden?

Antwoord:

Uit het oogpunt van de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid wordt deze verplaatst. Het is niet mogelijk om deze op de huidige locatie te houden.

Vraag 8

Op de route van het fietspad staan enkele bomen ter 'discussie'. Is al bekend of deze bomen kunnen blijven staan? Zo nee, kunt u de raad informeren zodra dit duidelijk is?

Antwoord:

De uitwerking van het definitieve ontwerp loopt nog.

Vraag 9

De Erasmuslaan is een van de eerste wegen die volgens de GOW30-richtlijnen wordt (her)ingericht. Gaat u na de herinrichting monitoren of de weg aan de verwachtingen voldoet op het gebied van verkeersveiligheid en wanneer dit onverhoopt niet het geval is, bent u dan bereid op korte termijn nieuwe aanpassingen te doen?

Antwoord:

Bij elke herinrichting wordt gekeken of het ontwerp voldoet aan de uitgangspunten. Als het noodzakelijk is om aanpassingen te doen, dan wordt dit altijd zo snel mogelijk gedaan. Dit proces wordt ook bij de Erasmuslaan gevolgd.

Wij vertrouwen erop u voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders van Ridderkerk,

de secretaris



mevr. M. Kitselar

de burgemeester,



dhr. C.A. Oosterwijk