

Notitie naar aanleiding van het overleg dd. 8 januari 2007.

Locatie: Wijkgebouw Oranjewijk, Gijsbert Japicxstraat.

Aanwezig:

Namens de sector Ruimtelijke Ontwikkeling en Inrichting:

- dhr. Cuperus
- dhr. Busse.

Vereniging van Eigenaren van De Hovenier:

- dhr. Van der Zwiep, voorzitter
- dhr. Zwaagman, secretaris
- dhr. Osinga, administrateur

Wijkpanel Oranjewijk:

- mw. S. Vogelsang
- dhr. F. Boonstra
- dhr. G. de Jong
- dhr. J.H. ten Have
- mw. C.J. Pietersen

Wijkbewoner:

- dhr. W. van der Zee (Willem Lodewijkstraat 11)

Op 8 januari 2007 zijn inhoudelijk besproken:

- de brief van dhr. Van der Zwiep, dd. 18-10-06
- de brief van het wijkpanel, dd. 21-11-06
- de brieven van dhr. Cuperus, dd. 7 december 2006

Samenvatting van de brief van dhr. Van der Zwiep:

Dhr. Van der Zwiep vraagt aan het College van B&W aandacht voor de toenemende verkeersdruk op Achter de Hoven (vanaf de Oostergoweg) en de Willem Lodewijkstraat (tot aan de rondweg). Het grootste bezwaar is gericht tegen het zware vrachtverkeer in beide richtingen, terwijl de weg hier niet op berekend is. Ook de snelheid van het (vracht)verkeer baart hem zorgen, in die zin dat fietsers soms in levensgevaarlijke situaties terechtkomen en het trottoir op moeten vluchten.

Voorts geeft dhr. Van der Zwiep aan dat deze route een sluipteg vormt om de rondweg te ontlopen. De aanwezigheid van zwaar vrachtverkeer kent geen enkele noodzaak in de Oranjewijk en levert veel lawaaihinder, luchtverontreiniging en fijnstofverontreiniging op. Dhr. Van der Zwiep stelt de vraag of er is voldaan aan de normen die de Europese regelgeving daar aan stelt.

Tenslotte verzoekt hij de volgende maatregelen te treffen:

- verbodsbord van beide zijden van route voor vrachtwagens. Eventueel bestemmingsverkeer wel toelaten
- Instellen van 30 km-zone
- Verkeersbelemmerende maatregelen, drempels en/of wegversmallingen.

Samenvatting van de brief van het wijkpanel.

Het wijkpanel ondersteunt de inhoud van de brief van dhr. Van der Zwiep. Daarnaast attendeert het wijkpanel het college op de volgende zaken:

- verkeersongeval dd. 25 oktober 2006, waarbij twee automobilisten zwaar gewond werden afgevoerd
- de ligging van de wijk > ingeklemd tussen het spoor en het Nieuwe Kanaal
- de wijkoverstijgende problematiek van vrachtverkeer en te hard rijdend autoverkeer en de filevorming
- het feit dat wijkbewoners zich al jaren zorgen maken over de onveilige verkeerssituatie

- het feit dat de gemeente zelf geen metingen verricht en het wijkpanel daarom is uitgeweken naar een andere instantie
- het feit dat de gemeenteambtenaren zelf geen oplossingen aandragen en het wijkpanel zich daarom nu richt tot het College
- het verzoek om het belang van deze problematiek in te zien en de intentie uit te spreken de oplossingen (mede) te financieren

Tijdens de gemeenteraadsvergadering van 27 november 2006 zijn deze brieven behandeld als ingekomen stukken en in handen gesteld van het College.

Op 11 december 2006 heeft het wijkpanel overleg gevoerd met wijkwethouder dhr. Sluiter, wijkmanager dhr. Van der Weg, stadsdeelbeheerder dhr. Santema. Dhr. Osinga van VVE De Hovenier was hierbij aanwezig, alsmede mw. Den Hollander (CDA-fractie en dhr. Zwart (PvdA-fractie): leden van de Commissie Stadsontwikkeling. Tijdens dit overleg is aangegeven dat het wijkpanel de reactie van de sector Ruimtelijke Ordening en Inrichting moest afwachten en dat de teamleider dhr. Cuperus op 8 januari 2007 aanwezig zou zijn bij het wijkpaneloverleg.

Op 11 december 2006 is ook aangegeven dat er in 2004 een fijnstofmeting heeft plaatsgevonden. Het desbetreffende rapport zou voor 8 januari 2007 beschikbaar worden gesteld aan het wijkpanel.

Op 22 december 2006 ontving het wijkpanel de schriftelijke reactie van dhr. Cuperus aan het wijkpanel, samen met een kopie van de reactie aan dhr. Van der Zwiep.

Samenvatting van de brief van dhr. Cuperus.

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP).

In 2003 is door de Raad het GVVP vastgesteld. In het GVVP zijn Achter de Hoven en de Willem Lodewijkstraat aangewezen als 'radialen'; wegen die de rondweg en de binnenring met elkaar verbinden. De wegen hebben een verbindende en ontsluitende functie met een maximumsnelheid van 50 km/u. Deze radialen zijn toegankelijk voor alle verkeer, inclusief vrachtverkeer. Uitgangspunt van het beleid is echter wel dat op deze radialen het langzaam en snelverkeer van elkaar worden gescheiden door afzonderlijke fietsvoorzieningen. De uitvoering hiervan wordt gecombineerd met het groot asfaltonderhoud en is gezien andere prioriteiten gepland na 2010.

N.a.v. de genoemde maatregelen van dhr. Van der Zwiep:

- Plaatsen verbodsborden voor vrachtverkeer:

Het verbieden van vrachtverkeer op deze wegen past niet bij de functie van de 'radialen'. In het verleden (lees 2002) zijn er afspraken gemaakt met Friesland Foods om niet meer met grote vrachtwagencombinaties (melkauto's, containervervoer) over genoemde wegen te rijden. Recentelijk is deze afspraak weer met Friesland Foods besproken.

- Instellen 30 km zone.

Het instellen van een 30 km zone past niet bij de functie van de 'radialen'. Hier is een maximumsnelheid van 50 km toegestaan.

- Verkeersbelemmerende maatregelen.

Maatregelen zoals drempels en wegversmallingen passen niet bij de functie van de 'radialen'.

In 2007 zullen de volgende maatregelen worden getroffen:

1. In 2007 wordt het profiel van de Willem Lodewijkstraat middels markering aangepast. Aan beide zijden zal er een fietsstrook zijn, voorzien van een rode slijtlaag. Hierdoor wordt de rijbaan smaller, waardoor de snelheid afneemt en de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers zal toenemen.
2. In 2007 wordt de verkeersregelinstallatie op het kruispunt Willem Lodewijkstraat – Julianastraat vervangen. De verkeersregeling wordt aangepast en onderzocht zal worden in hoeverre bepaalde rijrichtingen kunnen worden opgeheven. Verwacht wordt dat de verkeersdruk op genoemde wegen zal verminderen.
3. In 2006 is de Blokhuisbrug opengesteld. Verwacht wordt dat de bereikbaarheid van de binnenring in twee richtingen tot een vermindering van verkeersdruk leidt op de genoemde

wegen. Echter, er zijn geen recente gegevens van de verkeersintensiteit op Achter de Hoven en de Willem Lodewijkstraat. Het wijkpanel heeft 3VO ingeschakeld om tellingen te verrichten. De gemeente zal contact opnemen met 3VO om de tellingen op elkaar af te stemmen, omdat ook de gemeente belang hecht aan recente telcijfers in combinatie met snelheidsgegevens.

Ten aanzien van de criteria voor een goede en gezonde leefomgeving (geluidhinder en luchtkwaliteit):

In 2005 is voldaan aan de normen voor de luchtkwaliteit, zoals vastgelegd in het "Besluit Luchtkwaliteit 2005". T.a.v. de geluidhinder is in het kader van het bestemmingsplan Tulpenburg/Klanderijbuurt een akoestisch rapport opgesteld waarin onder andere Achter de Hoven is onderzocht. Uit het onderzoek is gebleken dat de woningen een hogere geluidsbelasting op de gevel hebben dan de voorkeurswaarde zoals gesteld in de Wet Geluidhinder, maar dat er wordt voldaan aan de hoogst toelaatbare gevelbelasting.

Opmerkingen naar aanleiding van de brief van dhr. Cuperus.

1. Uit de brief kan niet worden opgemaakt dat er sprake is van enig begrip voor de onveilige situatie. Dhr. Van der Zwiep voelt zich 'met een kluitje in het riet gestuurd', aangezien er geen enkele concrete oplossing wordt geboden voor de problematiek. Er is geen enkele plausibele reden voor om zwaar vrachtverkeer over deze wegen te laten rijden, aangezien ze niets in deze woonwijk te zoeken hebben. Alleen vrachtverkeer voor het vleesverwerkende bedrijf "De Klasse" in de Gijsbert Japicxstraat zou aangemerkt kunnen worden als 'bestemmingsverkeer'. Ook al zijn deze wegen aangewezen als 'radialen', dit zware vrachtverkeer heeft hier niets te zoeken. Het wordt slechts gebruikt om de rondweg (vanwege de rotondes) te omzeilen, aangezien de snelste route van oost naar west (en vice versa) voert langs de Willem Lodewijkstraat, het centrum en de Tesselschadestraat.
2. Het feit dat maatregelen zoals het plaatsen van een verbodsbord, het instellen van een 30 km zone en het treffen van verkeersbelemmerende maatregelen niet mogelijk zijn omdat de wegen aangemerkt zijn als 'radialen', is te kort door de bocht. Uiteraard is er begrip voor dat het verkeer moet doorstromen, maar dat houdt niet in dat er teveel zwaar vrachtverkeer kan rijden en dat er te hard mag worden gereden. Ook al heeft de gemeenteraad het beleid vastgesteld in 2003, en geldt het beleid voor de komende 20 jaar, het kan toch niet zo zijn dat er geen tussentijdse maatregelen kunnen worden getroffen of dat het beleid wordt aangepast. We citeren hierbij nog maar even de uitgangspunten van het GVVP:
 - een helder, logisch en begrijpelijk vervoersysteem
 - een verkeers- en vervoersysteem dat bereikbaarheid garandeert
 - een verkeers- en vervoersysteem dat duurzaam verkeersveilig is
 - een verkeers- en vervoersysteem dat past bij een duurzame samenleving
 - een verkeers- en vervoersysteem dat een sterke en bescheiden groei van Leeuwarden aan kan
 - inrichting van verkeersruimtes met respect voor en in harmonie met de omgeving
 - een haalbaar, realiseerbaar en betaalbaar verkeers- en vervoersysteem

De heer Osinga heeft op 8 januari zelfstandig een meting verricht gedurende 1 uur:

Resultaat (op Achter de Hoven):
12 zware vrachtwagens (inclusief oplegger)
7 vrachtwagens
5 bussen (2 stadsbussen, 3 touringcars)
2 shovels
570 personenauto's

3. In 1980 zijn er verbodsborden ("verboden voor vrachtverkeer") geplaatst op de Willem Lodewijkstraat (besluit Gemeenteraad 21 september 1980). Deze borden zijn begin jaren '90 verwijderd aangezien er een laad- en losmogelijkheid moest zijn voor de fabrieken gelegen

aan Achter de Hoven (ATOGLAS). In februari 2006 heeft het wijkpanel aan de gemeente gevraagd te onderzoeken om – ingeval ATOGLAS zou vertrekken – het mogelijk zou zijn om de verbodsborden daar weer te plaatsen. Het wijkpanel heeft daar nimmer een antwoord op gekregen. Kennelijk is het GVVP wederom 'leidend' in deze situatie.

4. Er wordt opgemerkt dat het GVVP in 2003 is vastgesteld en dat daar allerlei inspraakrondes aan vooraf zijn gegaan, waarop de wijkbewoners en het wijkpanel hadden kunnen reageren. Zoals bekend is er iets niet goed gegaan met de uitnodigingen, zodat bewoners en panel niet op de hoogte waren. Desalniettemin was de onvrede van de bewoners bij de gemeente bekend. Wij refereren hierbij aan de gesprekken die gevoerd zijn met de toenmalige wethouder mw. Waanders en de afspraken die gemaakt zijn met Friesland Foods in 2002. De problematiek was er dus eerder dan het GVVP. Bovendien stond het gebouw De Hovenier er toen nog niet. Datzelfde geldt voor de woningen die nu gebouwd zijn op het voormalige terrein van Douna. Die woningen staan nog dichterbij aan de weg, dus de overlast daar zal ook navenant groter zijn. Des te meer reden om de bepalingen van het GVVP niet (meer) als leidraad te beschouwen, maar een nieuwe afweging te maken aan de hand van de eigen doelstellingen en uitgangspunten van het GVVP.
5. Door de aanwezigen wordt geopperd om een onderzoek te doen naar de bewegingen van het zware vrachtverkeer in de stad. Gezien onze bevindingen (de sluiproute Willem – Lodewijkstraat / Tesselschadestraat) is het toch niet de bedoeling dat het zware vrachtverkeer dwars door het centrum rijdt. De andere 'radialen', zoals Het Vliet en de Groningerstraatweg zijn in dat kader minder uitnodigend dan de eerder genoemde wegen.
6. Ten aanzien van de Blokhuisbrug kan er worden vastgesteld dat het niet heeft geleid tot minder verkeer. In ieder geval niet tot minder vrachtverkeer. Bovendien valt het te verwachten dat de binnenroute (Hoveniersstraat – Romkeslaan) steeds vaker als sluiproute gehanteerd zal worden. Uiteraard ook door de eigen wijkbewoners. De enige uitvalswegen voor bewoners zijn immers de Willem Lodewijkstraat en de Oostergoweg. De Spoorstraat wordt de laatste jaren veelvuldig gebruikt als sluiproute om de files te ontwijken. Er wordt geopperd om de Eerste Kanaalsbrug weer open te stellen voor autoverkeer. Gezien onze bevindingen rijden hier toch al regelmatig auto's (lees: met name politieauto's) over. Bovendien staat dat in het GVVP aangegeven als mogelijke oplossing voor een duidelijke en heldere verkeersstructuur van de Binnenring: Zuiderplein, Wirdumerdijk/Beurs, Blokhuisplein. Het zou in ieder geval voor de wijkbewoners (en de daar gevestigde bedrijven) een prettige optie zijn.
7. In het GVVP staat aangegeven dat een 'radiaal' moet zijn voorzien van een afgescheiden en vrijliggende voorziening voor fietsers. De uitvoering hiervan wordt gecombineerd met het groot asfaltonderhoud en is gezien andere prioriteiten gepland na 2010. Als tijdelijke (3 jaar!) maatregel worden in 2007 op de Willem Lodewijkstraat fietsstroken gemarkeerd, middels een rode slijtlaag. De rijbaan zou dan visueel worden versmald. De aanwezigen vragen zich af of er onderzoek is gedaan naar het effect van een dergelijke maatregel. Bovendien wordt gevraagd hoe zich dat verhoudt met auto's die aan beide zijden geparkeerd staan. Het lijkt de aanwezigen geen haalbare optie. Zeker niet op Achter de Hoven. Uit ervaring is gebleken dat een fietser daar het meest veilig is als hij of zij midden op de rijbaan fietst. Op die manier loopt men het minste risico om aan de kant geschoven te worden. Daarnaast verwijzen we graag weer naar de suggestie van wijkwethouder Sluiter: een afgescheiden fietsstrook in beide rijrichtingen aan de huizenkant en insteekparkeerhavens aan de spoorkant. De problematiek voor fietsers op Achter de Hoven is daarmee echter niet opgelost, dus dat vergt een andere aanpak.
8. Er wordt opgemerkt dat het erg verbazingwekkend is om uit de krant te vernemen dat een actie van wijkbewoners wel tot snelle maatregelen kan leiden. Er wordt hierbij verwezen naar de 'straatbarbecue' op de Spanjaardslaan. Ook is het verbazend dat er op diverse plaatsen in de stad metingen zijn verricht (Spanjaardslaan, Valkstraat etc), terwijl de Oranjewijk tot op heden te horen kreeg dat de gemeente zelf geen metingen kon verrichten. Vandaar dat het wijkpanel het budget van 2006 en het extra budget heeft aangewend om zelf onderzoek te laten verrichten. In 2005 is 3VO ingeschakeld om dat te doen, maar in afwachting van de nieuwe Blokhuisbrug is het onderzoek uitgesteld. In het najaar van 2006 is 3VO opnieuw gevraagd, maar aangezien deze instantie op geen enkele wijze heeft gereageerd is het

wijkpanel uitgeweken naar het kenniscentrum van de NHL. Het wijkpanel is daarom erg verheugd met het aanbod van dhr. Cuperus om in maart metingen te laten verrichten op de 'radiaal', te weten op de Willem Lodewijkstraat (ter hoogte van nummer 105) en op Achter de Hoven (ter hoogte van de Kanaalstraat).

9. Daarnaast is het wijkpanel positief over de suggestie van dhr. Cuperus om de verkeerssituatie op de Julianastraat aan te passen, in die zin dat vrachtverkeer afkomstig van Friesland Foods alleen nog maar rechts- of linksaf kan slaan. Dat neemt niet weg dat het vrachtverkeer naar Friesland Foods niet meer door onze wijk zou rijden. Het voorstel is dan ook om een verbod voor vrachtwagens (met uitzondering van bestemmingsverkeer) te plaatsen aan het begin van de Gardeniersweg en aan het begin van Achter de Hoven (ter hoogte van de Maria Louisestraat).
10. Op 11 december 2006 is toegezegd dat het rapport over de fijnstofmeting dat in 2004 is gehouden voor 8 januari 2007 beschikbaar zou worden gesteld aan het wijkpanel. Dat is niet het geval geweest. Bovendien verbaast het de aanwezigen dat er een meting heeft plaatsgevonden in 2004 en dat de resultaten getoetst zijn aan de normen uit het 'Besluit Luchtkwaliteit 2005'. De aanwezigen zouden ook graag in bezit komen van dat besluit om het te kunnen toetsen aan de Europese wetgeving op dat gebied. Ook stellen de aanwezigen voor om na de verkeersmetingen opnieuw een fijnstofmeting te laten plaatsvinden.
11. In overleg is nu vastgesteld dat de gemeente in maart 2007 metingen gaat verrichten (zie punt 8). Daarna wordt bekeken welke maatregelen er kunnen worden getroffen en of er nog verdere onderzoeken moeten plaatsvinden. Gezien de wijkoverstijgende problematiek achten wij het wenselijk dat dit onderwerp ook de agenda van de Commissie Stadsontwikkeling zal worden geplaatst.

Wijkpanel Oranjewijk/Tulpenburg,
12 januari 2007.