

Rijnsburg, 7 november 2018

Aan: College van burgemeester en wethouders gemeente Katwijk  
Van: De fractie van het CDA  
Betreft: Vragen ex. Art.41 RvO over veiligheidsmaatregelen en overlast Brouwerstraat

Geacht college,

Zoals u weet speelt het dossier Brouwerstraat al jaren. Een kort overzicht van de geschiedenis van dit dossier. Op 28 mei 2009 heeft de gemeenteraad besloten (raadsbesluit 2009-008761) in te stemmen met het pakket van maatregelen die zijn beschreven in het rapport "Bouwen en Verkeer Rijnsburg". Eén van de maatregelen die in dit rapport beschreven staat is de herinrichting van de Brouwerstraat tot erftoegangsweg, een 30 km/uur straat waar auto en fiets gezamenlijk rustig rijden.

De herinrichting van de Brouwerstraat vindt plaats vanaf 12 februari 2013 en wordt weer opengesteld voor verkeer op 19 juli 2013. Zowel in het najaar van 2013 als in 2014 zijn diverse verkeerstellingen uitgevoerd om de ontwikkeling van de verkeersstroom door de Brouwerstraat te blijven volgen. In 2013 is een afname van de snelheid geconstateerd ten opzichte van de oude situatie, en deze ontwikkeling heeft zich in 2014 gestabiliseerd.

Mensen ondervinden nog dagelijks hinder op de Brouwerstraat, vooral de grote vrachtwagens die de Brouwerstraat gebruiken leveren gevaarlijke situaties op. Een groot aantal bedrijven heeft inmiddels het personeel geïnstrueerd de Brouwerstraat te mijden en rijden via de N206. Even een uurtje bij de Brouwerstraat observeren laat zien dat er nog steeds veel vrachtverkeer gebruik maakt van deze straat en daarom is er nu toch echt actie nodig want een groot deel van deze vrachtwagens zijn geen bestemmingsverkeer.

De vorige wethouder had beloofd actie te ondernemen maar het was wachten op een rapport. Het nieuwe college zit er nu bijna vier maanden en het CDA wil graag weten wanneer en welke acties kunnen worden verwacht op het dossier Brouwerstraat.

Daarom heeft onze fractie de volgende vragen:

1. Wanneer kunnen we het beloofde rapport over een vrachtwagenverbod verwachten?
2. Zoals te lezen valt in de memo van 22-09-2009 (memo betreffende de beantwoording vragen n.a.v. vragen commissie Ruimte 13-05-2009) is de Brouwerstraat een grijze weg, wat wil zeggen dat deze een dubbelfunctie heeft:
  - het is één van de drie ontsluitingswegen van Rijnsburg (de verkeersfunctie van de weg)

- daarnaast is ook een belangrijke rol weggelegd voor de woon- of verblijfsfunctie, zeker in 2020 wanneer bestemmingsplan De Horn gerealiseerd is.

Door deze dubbelfunctie valt de Brouwerstraat in het grijze gebied tussen een erftoegangsweg (30km/uur) en een gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur). Dit betekent ook dat de verkeersintensiteit op deze weg hoger ligt dan bij een standaard erftoegangsweg het geval is waar alleen de woon- of verblijfsfunctie centraal staat. Voor de weginrichting betekent dit dat het fietsverkeer vanuit veiligheidsaspecten idealiter een duidelijke eigen plek op de weg moet krijgen. Daar is op de Brouwerstraat weinig tot geen ruimte voor. Wat vindt het College van het functioneren van de Brouwerstraat in de huidige vormgeving?

3. Vanuit het gedachtegoed van Duurzaam Veilig is het niet wenselijk om twee functies te verenigen (zie vraag 2). Immers, een verkeersfunctie suggereert zoveel mogelijk verkeer, zodat de omliggende wijken verkeersluw zijn. Een woon-/verblijfsfunctie suggereert zo weinig mogelijk verkeer. Is het College bereid om deze inherente tegenstrijdigheid op te lossen door één van de functies weg te nemen? Bijvoorbeeld: met de Pioniersbaan zou de verkeersfunctie kunnen worden verplaatst van de Brouwerstraat naar de Pioniersbaan, waardoor de Brouwerstraat alleen nog een verblijfsfunctie heeft en dan eindelijk écht als een erftoegangsweg kan worden gebruikt.
4. Tijdens de raadsvergadering op 28-5-2009 werden onder punt 12 de vragen van de commissie Ruimte betreffende de vragen over het eindrapport Bouwen en verkeer Rijnsburg van Mobycon behandeld. Hierin werd op blz. 3 aangegeven dat de intensiteiten op de Brouwerstraat zouden afnemen met 38% (van 11.500 mvt/etm naar 7.100 mvt/etm).

Tijdens de raadsvergadering op 18-6-2015 werd onder de ingekomen stukken nr 9 de monitoring van de heringerichte Brouwerstraat behandeld. Op blz. 3 is aangegeven dat de intensiteiten licht verkeer zijn afgenomen van 10.480 mvt/etm voor herinrichting (2012) naar 10.396 mvt/etm na herinrichting (2014), dat is een reductie van 1%.

Geconcludeerd kan worden dat de herinrichting van de Brouwerstraat niet het beoogde effect heeft gehad op de verkeersintensiteiten op de Brouwerstraat. Dat was ook te verwachten, omdat er geen gelijkwaardige alternatieven zijn voor de Brouwerstraat. In de eerstgenoemde memo wordt op blz.5 aangegeven: "Zaak dus om tot een 30km/uur inrichting te komen die het beoogde effect wel behaalt!". Indachtig deze opmerking: Is het college het met ons eens dat het verstandig is om alle opties te overwegen die de verkeersdrukke kunnen verminderen, zodat het oorspronkelijk verwachte effect alsnog kan worden gerealiseerd.

5. Vanaf hoek Brouwerstraat/Oegstgeesterweg moet de Oegstgeesterweg tot de rotonde Splitsing nog worden heringericht tot 30 km zone. Omdat de auto's dan al vanaf de rotonde 30 km/uur moeten rijden zou dit mogelijk een positief effect hebben op de snelheid op de Brouwerstraat. De rotonde zou kunnen fungeren als een 'poort': een herkenningspunt waarmee het voor de weggebruiker duidelijk is dat hij/zij een

anderssoortige weg betreedt die een ander rijgedrag vereist. Deze functie zou de splitsingsrotonde ook kunnen vervullen wanneer de Oegstgeesterweg tussen de rotonde en de Brouwerstraat een 30-km zone wordt. Voor wanneer staat herinrichting van dit weggedeelte gepland?

6. Van sommige zebrapaden zijn de strepen reeds aan het verdwijnen (slijten). Is het college het met ons eens dat de zebra's weer duidelijk zichtbaar moeten worden voor automobilisten?
7. De snelheid is sinds de herinrichting omlaag gegaan maar nog steeds te hoog. Bewoners zijn bang dat wanneer er een vrachtwagenverbod komt de snelheid weer zal toenemen. Wat zijn de mogelijkheden om ervoor te zorgen dat de snelheid niet weer zal toenemen en liefst zelfs nog verder omlaag gaat?
8. Is het mogelijk om net als op de Hoofdstraat in Valkenburg een poller (inzinkbare paal) te plaatsen? Zo kunnen de bus, hulpdiensten en bestemmingsverkeer (bevoorrading winkels) toch doorgang vinden en zorgt deze meteen voor een snelheidsremmend effect omdat de doorgang smaller wordt. Sinds de aanleg van de rotonde bij de Noordwijkerweg/Waardlaan/Voorhouterweg is het mogelijk dat vrachtwagens zonder problemen kunnen keren en is dat geen belemmering meer voor een vrachtwagenverbod.
9. Er zijn verschillende inrichtingsmaatregelen mogelijk om het verblijfskarakter van de Brouwerstraat te benadrukken, één daarvan is brede fiets(suggestie)stroken (1,50 – 1,75 meter), waardoor de rijbaan smaller lijkt. Bovendien verhoogt een fiets- of suggestiestrook het fietscomfort, omdat de fietser zich minder gedwongen voelt om in de goot te fietsen. De auto rijdt niet langer naast, maar achter de fiets. Het is ons bekend dat tijdens de ontwerp- en monitoringsfasen van de herinrichting werd beargumenteerd dat fiets- of suggestiestroken volgens de Duurzaam Veilig-principes niet passen bij een erftoegangsweg (30 km zone). Echter, door de dubbelfunctie zijn de auto-intensiteiten hoger dan bij een 'normale' erftoegangsweg, en de Brouwerstraat is breder dan de richtlijnen voor een erftoegangsweg voorschrijven. Daarom achten wij fiets- of suggestiestroken toch wenselijk. Is het college het hiermee eens en is het bereid te onderzoeken of dit te realiseren is?
10. In Leiderdorp is men bezig met het in kaart brengen van de verkeersbewegingen van auto's en vrachtwagens door het dorp door middel van kentekenherkenning, zie Leidsch Dagblad 11-09-2018. Is een dergelijk onderzoek mogelijk in Katwijk? Het CDA zou dan graag willen laten onderzoeken hoe auto's en vrachtwagens, die de afrit Oegstgeest/Rijnsburg (Afrit 7) en de afrit Leiden/Valkenburg (Afrit 8) van de A44 nemen, zich door de dorpen verplaatsen. Een dergelijk onderzoek kan ook belangrijke informatie verschaffen voor het verkeer wat gebruik maakt van de Sandtlaan in Rijnsburg, Rijnstraat in Katwijk en de Hoofdstraat in Valkenburg. Met informatie over herkomsten en bestemmingen kan een inschatting worden gemaakt van de potentie van de Pioniersbaan om de verkeersdruk in de Brouwerstraat te verlagen.

11. Wat is de status van de Pioniersbaan? Gezien de grote bouwopgave die de gemeente Katwijk en ook omringende gemeenten zoals Noordwijk hebben en grote projecten die nu op de rol staan zoals PLV of reeds ten uitvoering worden gebracht (Offem Zuid) zal de druk op het lokale wegennet alleen nog maar toenemen. Extra wegen die ervoor zorgen dat lokale wegen niet dicht slibben zijn daarvoor nodig. Bovendien zou de Pioniersbaan de verkeersdruk in de Brouwerstraat kunnen verlichten. Er moet meer aandacht voor de Pioniersbaan komen. Is het college bereid om zich in te zetten dit project bij de Provincie hoger op de agenda te krijgen?
12. Veel van de hierboven gestelde vragen en suggesties gaan weer tijd kosten om uit te zoeken en dat is natuurlijk begrijpelijk maar mensen voelen zich in de steek gelaten en willen actie zien. Is er een mogelijkheid voor een tijdelijke maatregel zodat de mensen gaan merken dat de gemeente eindelijk dit dossier tot een goed einde wil brengen?

Met vriendelijke groet,

namens de CDA-fractie,

Jonathan de Mooij