

Fractie DUS Weert

Weert, 6 september 2023

Onderwerp: vragen art. 40 RvO m.b.t. wijkgerichte aanpak riolering Moesel 1e fase
Uw kenmerk: 10 augustus 2023
Ons kenmerk: 495477 / 2186973

Beste meneer Weekers,

Op 10 augustus 2023 heeft u een aantal artikel 40 RvO – vragen gesteld met betrekking tot de wijkgerichte aanpak riolering Moesel 1e fase zoals vastgesteld in de gemeenteraad van 14 april 2021. Met deze brief geven wij u antwoord op uw vragen.

1. Ergens in 2020 heeft men besloten om het concept definitief ontwerp te wijzigen naar het definitief. De breedte van de rijbaan versmalt van 5,50 meter naar 5,00 meter.
 - a) Welke argumenten liggen ten grondslag aan deze wijzigingen?
 - b) Op wiens initiatief zijn deze wijzigingen doorgevoerd en is dit een gemandateerd besluit of een collegebesluit geweest?
 - c) Wat zijn de beoogde effecten van het smaller maken van de rijbaan en welke beweegredenen en onderbouwingen liggen hieraan ten grondslag?
 - d) Welke maatregelen neemt men indien zal blijken dat de doorstroming in de straten wordt belemmerd, er verkeersonveilige situaties en/of parkeerproblemen ontstaan a.g.v. de gekozen weginrichting?

1. Antwoord:

- a. *De argumenten hiervoor zijn;*
 - *Vergroening van de wijk in het kader van uitstraling, biodiversiteit en klimaatadaptatie.*
 - *Verharding vervangen door groen. In de meeste gevallen kan dit niet gevonden worden in de trottoirs vanwege de ligging van kabels- en leidingen.*
 - *Verkeersveiligheid. In een vrij smalle straat, waarin automobilisten af en toe op elkaar moeten wachten en om geparkeerde auto's heen moeten rijden, wordt de snelheid aanmerkelijk verlaagd. Het 30 km/u snelheidsregime wordt op deze manier beter afgedwongen.*

- b. *De wijzigingen zijn doorgevoerd op initiatief van de interne gemeentelijke projectgroep in overleg met de verkeerskundige.*
- c. *Zie a.*
- d. *Er wordt vanuit gegaan dat genoemde problemen zich niet zullen voordoen omdat bij een rijbaanbreedte van 5 meter vrachtauto's (breedte ontwerpvoertuig 2.55 m) geparkeerde personenauto's (ontwerpbreedte 2.00 m) kunnen passeren.
Indien dat wel het geval zou zijn kan aan één zijde van de weg een verkeersverbod worden ingesteld. De mogelijkheid van parkeren wordt hierbij niet verminderd, maar een rijdende auto hoeft niet zigzaggend om links en rechts geparkeerde auto's. Omdat het beoogde effect van snelheidsverlaging tot max 30 km/u dan niet wordt bereikt is daar (nog) niet voor gekozen.*

2. In de eerste voortgangsrapportage Gebiedsontwikkeling van juni 2023 staat "Communicatie is belangrijk onderdeel van project, gelet op lange voorbereidingstijd (plannen dateren van 2019-2020), niet alle bewoners kennen het plan".

- a) *Wanneer is er over aanpassingen in de maatvoering van de wegprofielen (wegbreedte, stoepen, groenstroken, parkeerhavens) van concept ontwerp naar definitief ontwerp, vooraf en/of achteraf gecommuniceerd richting gemeenteraad, wijkraad, klankbordgroep en bewoners? Graag een overzicht van alle communicatiemomenten met bijbehorende data.*

2a. *Antwoord:*

05 februari 2019 – eerste bewonersavond (nog geen ontwerp laten zien, alleen info opgehaald over de bestaande situatie).

20 maart 2019 – eerste klankbordgroepoverleg (nog geen ontwerp laten zien. Wel mogelijke principeprofielen per straat laten zien en besproken met de bewoners).

09 juli 2019 – tweede klankbordgroepoverleg (tijdens dit overleg is per straat een eerste schetsontwerp getoond, met bijhorende principeprofielen). Tevens is er al iets aangegeven over materiaalgebruik)

09 september 2019 – derde klankbordgroepoverleg (Tijdens dit overleg is een concept voorlopig ontwerp aan de klankbordgroepleden getoond).

18 september 2019 – Inloopavond (Inloopavond voor alle bewoners, waar het voorlopig ontwerp kon worden bekeken).

4 november 2019 – Separaat overleg met bewoners van de Henricus Wouterstraat (Tijdens dit overleg is met de bewoners van de Henricus Wouterstaat separaat gesproken over de inrichting van deze straat aan de hand van het voorlopige ontwerp, zoals gepresenteerd tijdens de inloopavond van 18 september).

12 november 2019 – 4^e klankbordgroepoverleg (Tijdens dit overleg is het concept definitief ontwerp besproken met de klankbordgroepleden).

18 februari 2021 Presentatie in infobijeenkomst raad van het voorlopig definitief ontwerp.

2 maart 2021 Behandeling voorlopig definitief ontwerp in college B&W.

16 maart 2021 Bewonersbrief in plaats van inloopavond, vanwege geldende maatregelen COVID-19.

31 maart 2021 Behandeling voorlopig definitief ontwerp in raadscommissie Ruimte en Economie.

12 april 2021 – vijfde klankbordgroepoverleg (Tijdens dit online overleg is het definitieve ontwerp welke is goedgekeurd door het college met de klankbordgroepleden besproken en is er aangegeven welke wijzigingen er nog zijn geweest).

14 april 2021 – Goedkeuring definitief ontwerp door gemeenteraad.

Naast deze overleggen/bewonersavonden zijn op de website van plangroep Heggen BV ook nog het door het college goedgekeurde definitieve ontwerp en de uiteindelijke bestekstekening van de nieuwe situatie verharding gepubliceerd.

<https://plangroepheggen.nl/herinrichting-wijk-moesel-weert-plannen/>

- b) *Waarom hebben bewoners nooit de definitieve inrichtingsplannen kunnen inzien op een inloopbijeenkomst? Op het laatst georganiseerde inloopmoment heeft men alléén inzage gehad in de voorlopige ontwerpen (VO) en het concept definitief ontwerp (cDO) die géén definitieve status hebben?*

2b Antwoord:

Vanwege de geldende coronabeperkingen kon op dat moment helaas geen inloopbijeenkomst worden gehouden. Er is toen voor gekozen de mensen per brief te informeren en te verwijzen naar de tekeningen op de website.

3. In enkele straten worden bij woningen zonder eigen oprit, de 3- of 4-onder-1-kappers, parkeerhavens aangelegd. Het betreft de Ernst Casimirstraat nrs. 21 en 22 en de Margrietlaan nrs. 42, 44 en 45. Bij de 3-onder-1-kapper van de Irenelaan nr. 42 komt echter geen parkeerhaven. Kan men aangeven op basis van welke argumenten er hier geen parkeerhaven wordt aangelegd terwijl het wel een vergelijkbare situatie betreft?

In de ontwerpfase zijn in alle straten parkeerdrukmetingen gehouden. Hierbij wordt met name 's nachts gekeken hoeveel auto's in openbaar gebied zijn geparkeerd. Hieruit bleek dat in de Irenelaan voldoende ruimte op de rijbaan aanwezig is om het parkeren te faciliteren. Bij de Ernst Casimirstraat en Margrietlaan bleek dat niet het geval, zodat daar extra parkeervakken zijn toegevoegd.

4. Is het college bereid om een (nieuwe) klankbordgroep in het leven te roepen die in de uitvoeringsfase kan/mag meedenken over zaken die tijdens de uitvoering voor de wijk van belang kunnen zijn?

Deze klankbordgroep is aan het begin van de uitvoeringsfase al in het leven geroepen en komt iedere 4 weken bij elkaar.

5. Houdt het college vast aan de huidige plannen wanneer in de uitvoeringsfase al blijkt dat de gekozen maatvoering van de rijbaan in een of meerdere straten voor problemen gaat zorgen?

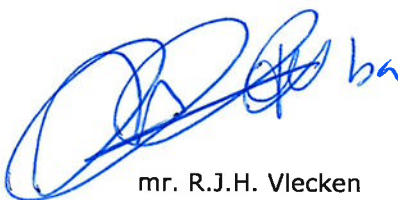
Het college is betrokken bij de uitvoeringsfase en monitort samen met het ambtelijk apparaat de gekozen indeling van de rijbaan. Op dit moment wordt een aantal alternatieven bestudeerd voor het geval zich problemen voordoen.

Wij hopen dat hiermee uw vragen voldoende zijn beantwoord.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders



drs. H.M.J. van den Berg
gemeentesecretaris



mr. R.J.H. Vlecken
burgemeester

Bijlagen: geen