

Verslag overleg “Verbeterpunten Mathenessestraat” d.d. 07-11-2023

Aanwezig:

Namens de bewoners aan de Mathenessestraat:

- Loes Derksen
- Patrick Cornelissen
- Rob van Kempen

Namens de Gemeente:

- Michael Burm
- Pierre Beerens
- Rachael de Leeuw

Verslag: Betsie Kragting

Opening

Rachael heet een ieder van harte welkom.

Michael geeft aan dat er een lijvig rapport is ontvangen, waarvan de inhoud ook verder gaat als alleen de straat. Er zijn ook onderwerpen opgenomen die buiten dit overleg vallen, zoals de maatregelen op wijk- en stadsdeelniveau. Wel is Michael bereid met de aanwezigen op locatie de situatie ten aanzien van de verkeerssituatie te bekijken en te bespreken.

Michael geeft aan dat binnen de afdeling Uitvoering afgesproken is dat op korte termijn gestart wordt te onderzoeken hoe de Loevesteinstraat, vanaf de Heerbaan/Zuidelijke Rondweg tot aansluiting Mathenessestraat geoptimaliseerd kan worden om het verkeer beter af te wikkelen, waardoor ook verkeer op de Mathenessestraat minder wordt. Dit project zal naar verwachting in 2024 worden opgestart.

Doel van deze bijeenkomst is om maatregelen te bespreken die leiden tot het verbeteren van de verkeerssituatie en de veiligheid op de Mathenessestraat tot Groot IJpelaar, waarbij ook gekeken moet worden naar het beschikbare budget en wanneer wat kan gebeuren.

In het ontvangen rapport zijn drie soorten aandachtspunten opgenomen, t.w. punten die straatgericht zijn, die wijkgericht zijn en die stadsgericht zijn. In het kader van dit overleg worden de punten die straatgericht zijn besproken, alsmede de uitkomsten van de flyeractie. Het gaat hierbij om de volgende zorg- en verbeterpunten:

Zorgpunten

Snelheid: uit de verrichte metingen in de straat bleek dat er een duidelijk verschil was tussen Oost en West. De conclusie is dat de metingen in 2007 en 2017 ongeveer gelijk zijn, waarbij Oost (tussen Loevesteinstraat en Groot IJpelaar) uitkomt op een berekening van 40 en West (kant met weinig verkeersremmers en minder woningen) op 47. Bij een 30-km weg is 40 net aan de hoge kant en 47 is echt aan de hoge kant. Daarom is besloten om aan de oostkant naar optimalisatie te zoeken en aan de westkant naar maatregelen te zoeken, omdat de snelheid fors te hoog is.

Toename intensiteit: uit op verschillende momenten gehouden tellingen blijkt dat er aanzienlijk minder verkeer is. Westkant: beide metingen zijn ongeveer gelijk, ongeveer 1.500 voertuigen. Oostkant een vermindering van de intensiteit, namelijk in 2017 1.700 voertuigen tegen 2.200 in 2007. Wel wordt aangegeven dat er vanaf 2017 veel nieuwe bedrijven zijn gekomen, die geleid hebben tot een aanzienlijke toename van de weggebruikers, zoals bijvoorbeeld o.a. een orthodontist. Naar aanleiding hiervan wordt afgesproken een nieuwe telling te doen.

Aandeel doorgaand vrachtverkeer: dit is moeilijk te meten, maar het aantal vrachtwagens is wel te tellen. In 2017 was aan de westkant ongeveer 1,7% van het verkeer passerend vrachtverkeer en aan de oostkant was dat ongeveer 1,5%. Dit is voor een woonstraat erg weinig, want het gemiddelde aandeel van vrachtverkeer is 4,6%. Onderkend wordt dat de beleving anders is, want dan is elke vrachtauto te veel.

Verkeersveiligheid van fietsers, e.d: Uit de rapportage blijkt dat er in de afgelopen 5 jaar op het totale traject van oost naar west 5 ongevallen zijn gebeurd, waarvan 2 eenzijdige ongevallen, twee op het kruising Groot IJpelaardreef en één op het kruispunt Doenradestraat. Dit zijn de geregistreerde ongevallen, dus hoeven niet alle ongevallen te zijn. De conclusie is dan ook dat er geen ernstige ongevallen hebben plaatsgevonden en dat er qua veiligheid geen alarmbellen rinkelen.

Parkeren: gevraagd wordt de aangelegde parkeerstrook bij Laurentius weer weg te halen, omdat er totaal geen zicht is op het kruispunt en dus niet veilig is. Afgesproken wordt dat een eventueel parkeerverbod met Laurentius te bespreken om te kijken wat de mogelijkheden zijn. Wel wordt opgemerkt dat als deze parkeerplaatsen weggehaald worden, er meer in de wijk geparkeerd wordt. Afgesproken wordt dat Rachael een afspraak zal maken met Laurentius.

Aangegeven wordt dat in de praktijk geparkeerd wordt op plekken waar het eigenlijk niet mag en ook niet kan en overlast veroorzaakt voor weggebruikers. De parkeerplekken die opgenomen zijn in het plan, zijn een stukje tegemoetkoming zodat er wel veilige parkeerplekken zijn en de weggebruikers, met name fietsers en voetgangers er minder hinder van hebben. Pierre geeft aan dat hij bereid is om mee te denken aan een oplossing.

Ruimte tussen haaks parkeren en langs parkeren: geklaagd wordt dat de ruimte bij haaks parkeren te klein is, maar uit metingen blijkt dat er 13 meter beschikbaar is om te manoeuvreren, terwijl de norm voor "parkeervak en rijbaan t.b.v. van het manoeuvreren" 11 meter is. Ook als er een parkeerstrook wordt gemaakt en er twee meter wordt afgehaald is de afstand nog 11 meter, dus voldoende ruimte. Onderkend wordt dat het op papier inderdaad klopt, maar bij het uitrijden van het Mathenessehof – als er auto's op de stoep staan – is er onvoldoende ruimte voor het manoeuvreren/uitrijden van vrachtauto's; deze moeten soms drie keer steken voordat ze weer verder kunnen. Hoewel dit niets met het haaks parkeren te maken wordt, wordt wel afgesproken voor deze specifieke locatie te bekijken of de situatie aangepast kan worden.

Een ander punt is de uitritten bij de oudere woningen. Voor een deel geldt alleen parkeerverbod, maar voor het eerste stuk niet. De ervaring is dat het zicht bij de uitritten belemmerd wordt door de geparkeerde auto's en dat leidt tot gevaarlijke situaties. Er wordt een foto getoond van de situatie. Opgemerkt wordt dat door het aanbrengen van een bepaalde markering, de auto's wellicht al gestuurd kunnen worden naar een andere parkeerplek. Aangegeven wordt dat een aangepaste markering ook een mogelijkheid zou kunnen zijn ten westen van Groot IJpelaar.

Half op het trottoir parkeren: aangegeven wordt dat als de auto's gewoon op de weg staan, er in de basis voldoende ruimte is om te manoeuvreren en er voldoende ruimte voor de voetgangers is. Opgemerkt wordt dat de voetgangers zich zeer ergeren dat de stoepen geblokkeerd zijn en de tegels los liggen. Aangegeven wordt dat parkeren op de stoep niet gedoogd wordt; er wordt zelfs gewerkt aan een strenger handhavingsbeleid. Ook is het voor fietsers niet veilig; zij zigzaggen om de auto's heen.

Onderhoud: geadviseerd wordt om onderhoud te melden want de gemeente heeft een onderhoudsplicht. Melding kan gedaan worden via de Buitenbeter-app of via telefoonnummer 14076.

Opgemerkt wordt dat in het laatste stukje van de Valkenierslaan bij gebrek aan parkeerplaatsen veel op de stoep geparkeerd wordt en er wordt ook hard gereden. Gevraagd wordt hoe de gemeente staat tegenover het voorstel om parkeerplaatsen te maken ten koste van het trottoir. Opgemerkt wordt dat hier al lang discussie over gevoerd wordt. Dit is een afzonderlijk stuk, los van de delen oost en west en dit is meer een problematiek voor de hele wijk en niet alleen voor de straat. Wel wordt dit probleem genoteerd door Pierre om in een later stadium nog eens goed te kijken naar het binnenkomende verkeer.

Verbetersuggesties vanuit de bewoners

- Fietsstroken komen regelmatig terug, maar een fietsstrook in een woonstraat heeft geen voorkeur, daarnaast mag je niet in een fietsstrook parkeren, waardoor er geen parkeergelegenheid is in de straat. De weg is niet geschikt om een fietsstrook aan te leggen; het is ook een toegangsweg. De gedachte was om dat door het aanleggen van deze strook er meer parkeergelegenheid gecreëerd kon worden en de weg optische smaller wordt en dit zou een goede oplossing zijn voor de problemen die besproken worden. Pierre zegt dat de Gemeente vrij strikt is in het categoriseren van "duurzaam veilig", waarbij met de uitstraling van de weg wordt gestuurd naar gebruik van de mensen. Het aanleggen van fietsstroken is niet de oplossing is; er zijn andere maatregelen, die beter zijn.
- As-streep: Pierre geeft aan dat in principe op de toegangswegen geen as-streep gezet wordt omdat juist door een as-streep de snelheid gaat toenemen. In de praktijk blijkt dat als er geen as-streep aanwezig is, de mensen voorzichtiger rijden. De hoeveelheid fietsers heeft geen invloed op.
- Versmallingen: in principe akkoord als er een geschikte locatie gevonden wordt, maar aangegeven wordt dat versmalling in de lengte van de straat veel ruimte kost. Afsproken wordt een nieuwe afspraak te maken voor het bespreken van de locatie.
- Drempels en plateaus: de drempels aan de oostkant liggen er al en die liggen op de juiste afstand en voldoen aan de gestelde eisen. Aan de westkant ligt niets en hier zal wel iets moeten gebeuren, omdat de snelheid hier erg hoog ligt. Toegezegd wordt dat snelheidsverminderende maatregelen uitgewerkt gaan worden, maar nog niet bekend is hoe dit precies er uit gaat zien en waar dit zal worden aangelegd. Ook staat het hiervoor beschikbare budget los van de eventuele maatregelen die tijdens deze bijeenkomst worden besproken.
- Angst voor trillingen: aangezien de drempels conform de richtlijnen zijn aangelegd, zou er in principe geen schade of hinder aanwezig kunnen zijn, tenzij er bijzondere omstandigheden zijn, zoals afstand tot gevels, afstand tot gevoelige objecten en/of de fundatie van de woningen.
- Borden en signalering: opgemerkt wordt dat bebording en signalering in principe twee weken werken en "dan ziet niemand ze meer staan".

Wel wordt afgesproken om de “smileys” – die ongeveer vier weken effect hebben – voor de Mathenesestraat in het roulatiesysteem van de Gemeente op te nemen.

Opgemerkt wordt dat de Math Mathenesestraat er ook niet uitziet als een 30 km-weg; veel mensen denken dat het een 50-km weg is. Pierre zegt dat dit komt door het profiel van de weg en wordt niet opgelost door het wegzetten van meer borden, maar moet opgelost worden met andere middelen, zoals drempels, versmalling, markering, e.d.

Opgemerkt dat het bord van de overgang van de 50 km zone naar 30 km zone vanaf het Valkeniersplein richting de Mathenesestraat vrij hoog gemonteerd is en vraagt of hier iets aangedaan kan worden. Pierre zegt toe dat hij hier naar zal (laten) kijken.

- Aanbrengen bloembakken en chicanes: Pierre geeft aan dat de Gemeente geen bloembakken wenst en de chicanes kosten erg veel ruimte; dit is dus geen ultieme oplossing. Een versmalling is een betere optie; tijdens een nieuwe afspraak zal gezamenlijk bekeken worden waar en wat de beste oplossing is.
- Eenrichtingsverkeer: in de basis wil de Gemeente dit niet; de snelheid gaat omhoog omdat er geen tegenliggers zijn. Daarnaast genereert het extra voertuigkilometers, omdat een ieder toch naar huis moet en dus moet omrijden, waardoor de problemen wellicht verschuiven naar andere straten. De doorbraak van de middenberm kan wel van invloed zijn oplossing zijn en dit wordt onderzocht voor de rijrichting in de Loevesteinstraat.
- Parkeerverbod: aan de ene kant wordt gevraagd om meer te handhaven op het parkeerverbod in de straat, dus op de plekken waar geen auto's mogen staan, maar er wel staan. Daarnaast wordt ook gevraagd om meer parkeerplekken. Afgesproken wordt het ingediende voorstel voor extra parkeerplekken tijdens een vervolgspraak te bespreken.
- Zebra's: de Gemeente wil geen zebra's in een 30 km zone, omdat een ieder overal moet kunnen oversteken. Op de vraag of er eventueel andere mogelijkheden zijn, omdat er geen mogelijkheid tot het doorlopen is tussen Stack tot het deel tot aan de nieuwbouw. Pierre merkt op dat een versmalling op een goede locatie met een oversteekmogelijkheid, eventueel in combinatie met een snelheidsverlagende maatregel een betere oplossing is.

Gevraagd wordt om ook de stoep door te kunnen trekken, zodat de Stack beter bereikbaar is. Genoemd wordt het stukje tussen huisnummer 71 tot 83. Afgesproken wordt om in het kader van de verkeersveiligheid te bekijken wat er mogelijk is.

Gezien het tijdstip van de vergadering wordt afgesproken de nog genoemde punten te vermelden, maar dat op een ander tijdstip een nieuwe afspraak gemaakt wordt om deze punten nader te bespreken.

- Toezicht: dat kan, dat betekent wel dat de mensen die op de stoep geparkeerd staan, ook bekeurd worden. Wellicht dat het beter is om eerst te kijken naar een goede inrichting, dus eerst fysiek aanpassen.

- Vereniging van Eigenaren: wensen dat de afspraken uit het verleden met de Gemeente gehandhaafd blijven.
- Extra parkeergelegenheid: afgesproken wordt dat de bewoners een voorstel maken, waarna de Gemeente zal beoordelen of zij hier in mee kunnen gaan. Voor de stad geldt wel het uitgangspunt “groen voor grijs”, dus groen opofferen voor parkeerplaatsen is geen optie.
- Flitspalen: is geen gemeentelijke beleid

Sluiting

Afgesproken wordt dat er een vervolgspraak gemaakt wordt om een en ander verder te bespreken en te concretiseren. Met een woord van dank aan de aanwezigen voor de constructieve inbreng, sluit Rachael om circa 18.15 uur deze bijeenkomst.

Actie- en besluitenlijst

Datum vergadering	Actie	Actiehouder
07-11-2023	Situatie ter plaatse Mathenesestraat bekijken	Michael
	Nieuwe telling doen van het aantal auto's per uur	Gemeente
	Afspraak maken met Laurentius in verband met weghalen parkeerstrook	Rachael
	Meedenken over oplossing van parkeerproblematiek	Gemeente
	Manoeuvrerruimte bekijken bij Mathenesehof	Gemeente
	Eventueel aanbrengen aangepaste markering ten westen van Groot Ijpelaar	Gemeente
	Situatie rond binnenkomend verkeer Valkenierslaan t.z.t. bekijken	Gemeente
	Juiste locatie vaststellen voor aanleggen wegversmalling	Gemeente / bewoners
	Uitwerken snelheidsverminderende maatregelen aan de Westkant	Gemeente
	Signalering "smileys" opnemen in roulatiesysteem	Gemeente
	Maatregelen nemen, zodat Mathenesestraat een 30 km-weg lijkt	Gemeente
	30-km bord bij Valkeniersplein lager hangen	Gemeente
	Voorstel extra parkeerplekken bespreken in volgende vergadering	Gemeente/bewoners
	Locatie voor versmalling en oversteekmogelijk vaststellen nabij Stack	Gemeente/bewoners
	Mogelijkheden doortrekken trottoir bij Stack bekijken	Gemeente
	Voorstel maken voor extra parkeergelegenheid	Bewoners
	Voorstel uitwerken voor nieuwe datum overleg	Rachael