



Partij Gemeente Belangen
Zoom 69
5061 RB OISTERWIJK

Behandeld door Juriaan Donker afdeling Ruimte
Uw kenmerk Ons kenmerk GC15-03689
bijlagen
Onderwerp Reactie op artikel 34 vragen besluit spoorwegovergang Heusdensebaan
Datum 18 december 2015

Geachte heer Dankers,

In uw brief van 23 november 2015 stelt u negen vragen over het besluit om een verplichte rijrichting in te stellen bij de spoorwegovergang Heusdensebaan. Hieronder hebben wij de vragen kort herhaald en gaan wij achtereenvolgens daarop in:

1. Dit besluit raakt de leefbaarheid in de wijk Waterhoef. Waarom is er voorafgaand aan dit besluit geen inspraakmogelijkheid geweest voor de bewoners?
*Volgens deskundigen is de kans op een ongeval in de huidige situatie bij de overweg reëel. Het verbieden van het linksaf slaan maakt het mogelijk om de situatie zo in te richten dat de kans op een dodelijk ongeval vele malen kleiner wordt. Gezien de maatschappelijke impact en het belang van de veiligheid was het voor ons evident dat de maatregel wordt doorgevoerd. Wij vonden het daarom niet gepast ten opzichte van bewoners om hen inspraak te geven op het besluit.
We hebben vooraf goed gekeken naar de voor- en nadelen van de maatregel.
Het nadeel is dat er door een aantal straten meer verkeer komt. Het voordeel is een substantiële verbetering van de veiligheid en verkeersafwikkeling op de spoorwegovergang, waar elke dag meer dan 10.000 voertuigen passeren. De verhoging van het verkeer in de straten bleek na berekening verhoudingsgewijs niet heel veel meer te zijn. We zijn daarom van mening dat de voordelen zwaarder wegen dan de nadelen en omwille van vooral de veiligheid op de overweg hechten we er veel waarde aan dat de maatregel wordt doorgevoerd. We hebben daarom besloten te volstaan met het informeren van de bewoners.*
2. Waarom heeft u niet de wijkraad Waterhoef betrokken in dit traject?
Omdat het alleen ging over het informeren van de bewoners, zijn de bewoners rechtstreeks door middel van een brief en een publicatie uitgenodigd.
3. Waarom legt u de afspraken die u heeft gemaakt met de raad naast u neer?
Een verkeersbesluit is een verantwoordelijkheid van het college. Het is een belangenafweging die vooraf door ons is gemaakt. Zie antwoord bij vraag 1.

4. I.h.k.v. het Landelijk Verbeterplan Overwegen (LVO) is een studie verricht naar verbetermogelijkheden van alle Oisterwijkse spoorwegovergangen. Bij de verbetermogelijkheden wordt onderhavig besluit niet genoemd. Kunt u dat verklaren en toelichten?
Het linksaf verbod is inderdaad niet expliciet genoemd, maar zit in de mogelijke seintechische verbeterpunten op pagina 29 van de door genoemde studie. In het raadsvoorstel over Blokshekken, in de raadsvergadering van 2 juli 2015, is de maatregel wel genoemd. Daarin is aangegeven dat bij de overweg Heusdensebaan een grote verbetering valt te halen door invoering van een linksaf verbod en dat Prorail de gemeente heeft gevraagd daaraan medewerking te verlenen.
5. PGB was bij de inloopavond avond aanwezig. De gepresenteerde simulatie van verkeersbewegingen waar het effect op omliggende straten is gekwantificeerd (zie bijlage) roept vragen op. Met dit besluit zou de Nic. Van Eschstraat een afname van 1000 verkeersbewegingen per etmaal hebben en de Joh. Lenartzstraat een toename van ruim 300. Waar blijven de andere 700?
Dit verkeer zal niet meer via de Heusdensebaan naar Waterhoef rijden, maar op de Laarakkerweg blijven en via de oostzijde de wijk in rijden.
6. Daarnaast is de verwachting dat de 1000 verkeersbewegingen minder zich zullen gaan verdelen over de andere toegangswegen van de wijk (Boxtelsebaan, Peperstraat en Terburghtweg). Waarom worden bij de andere 3 straten die toegang geven tot de wijk Waterhoef maar een verhoging verwacht van 370 verkeersbewegingen. Ook hier de vraag waar de rest blijft?
Zie het antwoord bij vraag 5.
7. Waarom is de Oud Haareneweg niet meegenomen in het geheel, terwijl het o.i. een uitstekende sluiproute zou kunnen gaan worden? Vindt het college de Oud Haareneweg geschikt voor meer verkeersbewegingen? Zo nee, wat gaat u er aan doen zodat dit ook niet gebeurt? Zo ja, in welke mate verwacht u een verhoging van de verkeersbewegingen aldaar?
De verwachting is dat de verhoging op de Oud Haareneweg zeer beperkt zal zijn. Het grootste deel van de bewoners van Waterhoef wonen ten zuiden van de Nicolaas van Eschstraat. De verwachting is daarom ook niet dat verkeer dat de Boxtelsebaan in rijdt, terug naar de Nicolaas van Eschstraat rijdt om vervolgens weer bij de Caniusstraat terug richting de Boxtelsebaan te rijden. Verkeer dat de Boxtelsebaan in rijdt zal op de Boxtelsebaan blijven.
8. Is het college van mening dat de in vraag 6 genoemde straten geschikt zijn voor verhoging van het aantal verkeersbewegingen? Zo ja, waarom bent u die mening toegedaan?
Zoals eerder genoemd zijn de verhogingen verhoudingsgewijs niet veel. Daarnaast zit de verhoging van het verkeer maar in één richting: de wijk in. Met huidige intensiteiten van de Boxtelsebaan, Peperstraat en Terburghtweg kunnen die straten gezien worden als rustige woonstraten. Dat kan ook opgemaakt worden door het feit dat landelijk wordt geadviseerd om in 30km/u straten pas bij intensiteiten van 4.000/5.000 motorvoertuigen per etmaal motorvoertuigen te scheiden van het fietsverkeer. Wij zijn er van bewust dat of een straat wel of niet druk is ook voor een deel subjectief is en door de bewoners daar anders over gedacht kan worden. Echter in vergelijking met andere straten en kijkend naar landelijke

richtlijnen bestempelen we de genoemde straten als rustig. Het verwachte extra verkeer doet daar niet veel aan af.

9. Zijn er alternatieven voor deze wijziging overwogen?

Ja, er is een alternatief overwogen. Het alternatief was de voorrangssituatie wijzigen. De voorrangsweg zou dan de Heusdensebaan-Nicolaas van Eschstraat worden. Links afslaand verkeer zou dan voorrang hebben op rechtdoorgaand verkeer op de Heusdensebaan. Een vergelijkbare situatie is de voorrangssituatie bij de Alrijdstraat en Ambachtstraat. Om twee redenen is daar niet voor gekozen:

- 1. Dit doet geen recht aan de huidige verkeersstromen. Het rechtdoorgaand verkeer op de Heusdensebaan – Johannes Lenartzstraat is veruit de grootste verkeersstroom. Op het kruispunt Johannes Lenartzstraat – Nicolaas van Eschstraat zelf ontstaat dan een vreemde en ongewenste verkeerssituatie.*
- 2. Het doorgaande verkeer over de Johannes Lenartzstraat wordt dan de wijk in gestuurd.*

Met vriendelijke groet,
het college



Ineke Depmann
secretaris



Hans Janssen
burgemeester