



gemeente **Oosterhout**

Fractie VVD Oosterhout

Datum	Uw kenmerk	Zaaknummer	In behandeling bij
21 november 2024		1057114	Buiten Projecten

Onderwerp

Beantwoording artikel 39 vragen inrichting Wilhelminakanaal Oost

Geachte heer Mertens,

1. *In hoeverre zijn de werkzaamheden aan Wilhelminakanaal Oost afgerond? Is de huidige inrichting de definitieve inrichting?*

De werkzaamheden aan de Wilhelminakanaal Oost zijn afgerond. De huidige inrichting is de definitieve inrichting. De groenvoorzieningen worden nog aangebracht in het komende plantseizoen en er moeten nog enkele verkeersborden worden geplaatst bij de brug Korenbocht.

2. *Bent u het met ons eens dat de weg nu **niet** ingericht is als een verbindingsweg voor doorgaand verkeer, waar op een veilige manier 50 km per uur gereden kan worden? Indien u het niet met ons bent, waarom niet?*

Wij zijn het niet met u eens. De weg is eerder op uw aangeven gecategoriseerd als gebiedsontsluitende weg, met een maximum rijsnelheid van 50 km/u. De weg bezit over de volgende kenmerken van een dergelijke weg:

- Een gesloten verharding (asfalt)
- Voorzieningen voor de fiets (rode fietsstroken met fietssymbolen)
- Zijstraten zijn aangesloten middels uitritconstructies
- Er zijn geen verticale snelheidsremmers (drempels/ plateau's) aanwezig.
- Parkeren vindt plaats in vakken buiten de rijbaan
- Het wegverloop (alignement) van de asverspining ter plaatse van de kruising met de Koningsdijk is passend bij een maximum rijsnelheid van 50km/u
- De rijbaan heeft een breedte van 6,0 meter, waarop tegemoetkomend vrachtverkeer elkaar veilig en voldoende vlot kan passeren.

3. *Waarom is gekozen voor deze inrichting en niet voor een inrichting die beter aansluit bij de functie van de weg? Bijvoorbeeld een breder wegprofiel, smallere of vrijliggende fietspaden etc. ?*

In het bestemmingsplan 'Zwaaiikom 2017' en 'Slotjes/ Oud West 2024' zijn de contouren van de functies verkeer en wonen/ tuinen reeds vastgelegd.

Voor de huidige inrichting is gekozen, omdat er aan deze weg gewoond wordt inclusief erfonthuizingen (opritten en garages). Omwille van de verkeersveiligheid, de leefbaarheid en de beperkte beschikbare ruimte is er gekozen voor wegprofiel zónder middenas, om zodanig de rijnsnelheid onder het wettelijk maximum te houden.

4. *Was het ruimtelijk wel mogelijk geweest een inrichting te realiseren die beter aansluit bij de functie van de weg? Bijvoorbeeld het handhaven van het breder wegprofiel of vrijliggend tweerichtingen fietspad?*

Tussen de insteek van het talud Wilhelminakanaal en het ontwikkelgebied Laverie is, in combinatie met langsparkeren en een trottoir, onvoldoende ruimte aanwezig voor een (aan weerszijden gelegen) vrijliggend fietspad.

De maat van de rijbaan is zoals aangegeven in ons antwoord op vraag 3 met redenen versmald tot een breedte die minimaal vereist is voor de inrichting van een 50 km/u-weg.

Het college kan zich voorstellen dat, indien er in de toekomst sprake is van toegenomen verkeersintensiteit, gekeken wordt naar aanvullende maatregelen en/of het verbreden van de weg.

5. *Hoe vindt u dat de inrichting van de weg zich verhoudt tot het veelvuldig gebruik van de weg door vuilniswagens, strooiwagens en ander groot materieel van gemeente en ondernemers? Met name als het gaat om de verkeersveiligheid?*

De inrichting van de weg verhoudt zich prima tot vrachtverkeer. Juist door het smallere wegprofiel, de asverspringing en de aanwezigheid van rode fietsstroken blijft de rijnsnelheid voldoende laag en is er extra attentie op de aanwezigheid van de fiets. Meer ruimte bieden aan het gemotoriseerde verkeer zou een verhoging van de rijnsnelheid tot gevolg hebben. Juist omdat er geen ruimte is voor vrijliggende fietsstroken is daar niet voor gekozen.

6. *Doet volgens u ook de gekozen inrichting suggereren dat auto's en vrachtauto's te gast zijn in deze straat? En is dit niet tegenstrijdig met de aangenomen motie om het een verbindingsweg te laten zijn?*

Wij zijn niet van mening dat gesuggereerd wordt dat auto's en vrachtwagens op deze weg 'te gast' zijn. Er zijn geen drempels aanwezig, er mag 50km/u worden gereden en de weg ligt geheel in de voorrang. Alleen als er zich fietsers op de fietsstroken begeven, neemt het passeren van tegemoetkomend verkeer iets meer tijd in beslag. Aangezien de verkeersintensiteit relatief laag is (< 3000 mvt/ etmaal) is dit acceptabel.

7. *Bent u het met ons eens dat de weg niet breed genoeg is om op soepele wijze twee tegemoetkomende vuilniswagens, vrachtwagens of ander groot materieel van de gemeentewerf te laten passeren met 40 of 50 km per uur? Zo niet, waaruit blijkt dat dit wel kan?*

Wij zijn het niet met u eens. De rijbaan heeft een breedte van 6,0 meter waarop tegemoetkomend vrachtverkeer elkaar veilig en voldoende vlot kan passeren.

8. *Is er advies gevraagd aan de gemeentewerf over de inrichting van de straat? Zo ja, wat was dit advies en kunnen we dit advies ontvangen? Zo niet, waarom is de collega-afdeling niet betrokken bij de inrichting van deze weg als grootverbruiker en belanghebbende?*

De gemeentewerf is niet afzonderlijk betrokken over de inrichting van de straat, aangezien bekend is met welk materieel gereden wordt.

9. *Is er advies gevraagd aan politie, brandweer en ambulance over de inrichting van de weg? Zo ja, wat hebben zij geadviseerd en kunnen wij dit advies ontvangen?*

Zoals wettelijk bepaald is er advies gevraagd aan de lokale politie op het verkeersbesluit. Zij hebben aangegeven de nieuwe verkeerssituatie te kunnen handhaven. Er is geen separaat overleg geweest met brandweer en ambulance. Hiervoor was geen aanleiding, aangezien wij bekend zijn met de 'Beleidsregels bereikbaarheid en bluswatervoorziening van de veiligheidsregio'. Een brandweerauto (vrachtwagen) is maatgevend. Een ambulance heeft een kleinere maatvoering.

10. *Hoe verhoudt zich deze inrichting tot andere straten die ook als 50 km zijn ingericht? Bijvoorbeeld de nabijgelegen Wilhelminalaan, een 50 km weg met twee rijbanen en vrijliggende fietspaden.*

De Wilhelminakanaal Oost is wat betreft inrichting niet vergelijkbaar met de Wilhelminalaan, waar vrijliggende fietsvoorzieningen én een tweezijdige geleidende bomenlaan aanwezig zijn. Hier is veel meer ruimte beschikbaar en de verkeersintensiteit is veel hoger (ong. 6000 mvt/ etmaal)

11. *Zijn er 50 km verbindingswegen die afgelopen 10 jaar binnen de bebouwde kom op vergelijkbare wijze zijn ingericht? Zo ja, welke straten?*

De Leijzenhoek (tussen Mathildastraat en Abdis van Thornstraat), de Mathildastraat, Keiweg (noordelijk deel) en Ridderstraat (tussen Keiweg en Bouwlingstraat) zijn als principe vergelijkbaar. Anders is dat er op de Keiweg, Mathildastraat en Ridderstraat open bestrating is toegepast (klinkers) en dat de weg iets breder is (vanwege parkeren aan weerszijden). De Ridderstraat heeft op het smalste deel een vergelijkbare breedte met Wilhelminakanaal Oost.

12. *Hoe verhoudt zich deze inrichting van deze 50 km verbindingsweg tot andere straten die als 30-km zijn aangewezen maar stelselmatig niet ingericht worden als 30 km zones?*

Een groot aantal woonstraten in de gemeente zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg met een maximum rijsnelheid van 30 km/u én hebben een bijpassende inrichting. Ondanks de richtlijnen kunnen wij niet overal kiezen voor één wijze van inrichting. Dit is sterk afhankelijk van de ruimtelijke omgeving, de verkeersintensiteit van gemotoriseerd verkeer en fietsers, de samenstelling van het verkeer én de opvatting van aanwonenden.

13. *Hoe verhoudt zich deze inrichting van deze 50 km verbindingsweg tot 30 km straten waar slechts met veel moeite bewoners voor elkaar gekregen hebben enkele maatregelen gerealiseerd te krijgen, zoals de Keiweg en de Warandelaan?*

De basiskenmerken tussen 30km/u en 50km/u wegen zijn wezenlijk verschillend.

- Op 30km/u wegen moet in principe voorrang worden verleend aan bestuurders van rechts en worden fietsers gemengd met het gemotoriseerde verkeer.
- 50km/u wegen zijn vaak voorrangswegen en er zijn speciale voorzieningen voor de fiets (stroken of paden) aanwezig. Parkeren vindt plaats buiten de rijbaan.

De Keiweg is, sinds een kleine 20 jaar, ingericht als een 30km/u straat. Ondanks de aanwezige drempels en het krappe straatprofiel lag de rijsnelheid toch nog te hoog én er bleek sprake van sluijverkeer. In overleg met bewoners zijn in 2020 enkele aanvullende (reguliere) verkeersmaatregelen getroffen, welke uiteindelijk onvoldoende effecten hebben gehad op de snelheid. Uiteindelijk is in 2023 gekozen voor verdergaande maatregelen. Dit zijn de huidige wegversmallingen.

De Warandelaan is aangewezen als 30km/u weg en op verzoek van de aanwonenden is er voor gekozen géén drempels aan te brengen, maar alléén op het meest noordelijk deel waar de sportvelden liggen. Op de kruisingen zijn minirotondes aangebracht als remmers. Na ongeveer 15 jaar zijn er door nieuwe bewoners meldingen ontvangen over te hoge rijsnelheden. Als reactie daar op zijn ook hier plaatselijke wegversmallingen aangebracht.

14. Klopt het dat de politie snelheid niet wil handhaven als een 30 km straat niet als zodanig is ingericht?

Het standpunt van het Openbaar Ministerie is dat erftoegangswegen, met een maximum rijsnelheid van 30 km/u, zelfhandhavend moeten zijn. In beginsel wordt er dus inderdaad niet gehandhaafd op rijsnelheid op deze wegen. Wel kan er, tijdens reguliere surveillance, gehandhaafd worden op andere zaken zoals roekeloos rijgedrag (excessen).

15. Bent u het met de Oosterhoutse VVD eens dat het tegenstrijdig lijkt om een 50-km verbindingsweg in te richten als zijnde een 30 km straat, terwijl de 30 km zones niet als 30 km straten worden ingericht?

Nee, dit zijn we niet met u eens. De zojuist heringerichte Wilhelminakanaal Oost voldoet aan de kenmerken van een gebiedsontsluitende weg, waarop maximaal 50 km/u mag worden gereden en is wel afgestemd op de naastgelegen woonwijk De Laverie omwille van verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Oosterhout

, burgemeester,

, secretaris.