



Aan de leden van de raad van de gemeente Roosendaal

contactpersoon :	Roosendaal	: 11-12-2023
onderwerp : Afdoeningsvoorstel motie 2020-M5 Verbeteren verkeerssituatie Onyxdijk – Flintdijk - Dijkrand	ons zaaknummer	: 744016
	griffie nummer	: 2020-M5
	bijlage(n)	: -

Geachte leden van de raad,

Tijdens uw vergadering van 16 januari 2020 heeft u de motie 2020-M5 Verbeteren verkeerssituatie Onyxdijk – Flintdijk - Dijkrand aangenomen.

Middels deze motie verzocht u het college nader onderzoek te doen naar de knelpunten en oplossingen op het doorgaande tracé Onyxdijk-Flintdijk-Dijkrand en hierbij expliciet de resultaten van de enquête van het bewonersplatform Kortendijk te betrekken en deze te laten beoordelen door de verkeerskundigen..

In de raadsvergadering van 16 januari 2020 is een motie ingediend die betrekking heeft op het verbeteren van de verkeerssituatie op de Onyxdijk-Flintdijk-Dijkrand. Het betreft de aangenomen gewijzigde motie 6. Verbeteren verkeerssituatie Onyxdijk-Flintdijk-Dijkrand. Uw raad verzoekt het college nader onderzoek te doen naar de knelpunten en oplossingen op het doorgaande tracé Onyxdijk-Flintdijk-Dijkrand en hierbij expliciet de resultaten van de enquête van het bewonersplatform Kortendijk te betrekken en deze te laten beoordelen door de verkeerskundigen.

In 2020 is hiervoor een werkgroep geformeerd met een onafhankelijk voorzitter en als deelnemers de 3 bewoners als initiatiefnemers , leden van het bewonersplatform Kortendijk, de verkeerskundigen en de adviseur milieu van de gemeente Roosendaal.

Bijgevoegd treft u aan het advies van de werkgroep dat tot stand is gekomen na uitvoerig beraad en uitvoerig onderzoek. Hierin zijn maatregelen opgenomen die de gemeente samen met de werkgroep gaat uitwerken. Eén van de voornaamste maatregelen voor de bewoners is het weren van landbouwverkeer. In dit kader is op 21 december j.l. een convenant ondertekend door de Provincie, diverse gemeenten in de westelijke regio en de landbouworganisaties ZLTO en Cumela waarin de deelnemers zich conformeren aan het gebruik van een vastgesteld netwerk. Voor het traject Onyxdijk-Flintdijk-Dijkrand betekent dit dat hier aanzienlijk minder landbouwverkeer doorheen zal rijden. Daarmee zal het voornaamste knelpunt van de bewoners zijn opgelost.

Hiermee stel ik voor motie 2020 M5 Verbeteren verkeerssituatie Onyxdijk-Flintdijk-Dijkrand af te doen.

Wij gaan ervan uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en stellen voor de motie 2020-M5 2020-M5 Verbeteren verkeerssituatie Onyxdijk – Flintdijk - Dijkrand af te doen.

Zaaknummer: 744016

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Roosendaal,
namens dezen,

Wethouder Vermeulen

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'S' followed by a 'V' and a horizontal line, likely representing the name Vermeulen.

GEMEENTE ROOSENDAAL



**BEWONERSPLATFORM
KORTENDIJK**

INITIATIEFNEMERS

**Wergroep
Flintdijk Onyxdijk Dijkrand
Advies inzake Verkeersoverlast**

3 augustus 2023



Samenvatting

In 2019 is op initiatief van bewoners een enquête gehouden over de verkeersproblematiek op het traject Flintdijk-Onyxdijk-Dijkrand in de wijk Kortendijk. De uitkomst gaf met name aan dat er een ernstige vorm van geluidsoverlast te zien is die vooral veroorzaakt wordt door de agrarische sector. Dit vormde na de coronapandemie voor de Gemeente aanleiding in te stemmen met de instelling van een ad hoc werkgroep. De opdracht was te komen met voorstellen tot het reduceren van de overlast voor bewoners langs het tracé.

Om de problematiek goed in beeld te brengen en van daaruit voorstellen te kunnen doen voor reducering van de overlast, zijn drie onderzoeken aanbesteed aan externe onderzoeksbureaus. Het betreft een onderzoek naar de verkeersintensiteit en de daarmee samenhangende geluidsbelasting en luchtkwaliteit, alsmede een onderzoek naar de status en inrichting van de Flintdijk en Onyxdijk.

De onderzoeken hebben opgeleverd dat er geen wettelijke normen worden overschreden op basis waarvan de gemeente verplicht is maatregelen te treffen op het traject. Echter de wethouder kan gezien de door de bewoners ervaren en de door het onderzoek bewezen geluidsoverlast hierin nog wel een andere bestuurlijke afweging maken. Daarom adviseert de Werkgroep om wel degelijk maatregelen te treffen, aangezien met name de geluidsoverlast al jaren een (te) zware wissel trekt op bewoners.

Verder is een belangrijke conclusie dat het tracé niet voldoet aan de criteria die passen bij een gebiedsontsluitingsweg met een snelheid van max. 50 km/u (GOW-50). In de toekomst kan het traject hier evenmin aan voldoen, omdat de benodigde profielbreedte simpelweg ontbreekt.

De Werkgroep komt in haar rapport met voorstellen aan de wethouder voor het treffen van maatregelen c.q. uit te voeren acties, waarvan de belangrijkste zijn:

1. Doe een aanvullend onderzoek naar een wijziging van de status van de weg te weten een GOW-30 met daarbij passende herinrichtingsmaatregelen. Voer alleen herinrichtingsmaatregelen uit voor zover deze een bijdrage leveren aan een substantiële vermindering van de geluidsoverlast voor de bewoners, door het direct en/of indirect ontmoedigen van doorgaand (landbouw)verkeer en het terugdringen van de snelheid;
2. Onderzoek de haalbaarheid van een verhoogd plateau over een lengte van 50-70 m bij het Dijkcentrum waarop fietsers en voetgangers voorrang genieten en andere snelheidsremmende maatregelen;
3. Maak afspraken met de agrarische sector over een beperkter gebruik van het tracé. In het kader van een “ideaal netwerk” voor het landbouwverkeer zijn al gesprekken gaande, waarbij de insteek is om zoveel mogelijk landbouwverkeer te weren uit woonwijken;
4. Onderzoek de mogelijkheden voor het invoeren van een tijdslot op die uren van de dag waarbij geluidsoverlast als meest storend wordt ervaren;
5. Doe onderzoek naar de effectiviteit en doelmatigheid van geluid reducerende maatregelen op die plaatsen waar dat het beste tot zijn recht komt;



6. Plaats (met regelmaat) matrixborden op zowel de Flintdijk als de Onyxdijk op een strategische plaats, die bestuurders attendeert op hun snelheid;
7. Verzoek de politie om extra aandacht te besteden aan handhaving van de maximumsnelheid, tegengaan van asociaal weggedrag (de zgn. verkeershuffers), controle op afmetingen van landbouwwerktuigen en het voeren van de juiste verlichting van landbouwverkeer.

De Werkgroep realiseert zich dat partijen die een rol spelen in deze adviezen door de gemeente betrokken zullen worden, voordat maatregelen worden doorgevoerd.

Met deze voorstellen is de Werkgroep van mening dat er sprake is van een evenwichtig pakket aan (potentiële) maatregelen dat recht doet aan de overlast die al jaren door de bewoners wordt ervaren.



Inhoudsopgave

Samenvatting	2
1. Inleiding	5
2. Inrichting en aanpak van de Werkgroep	7
3. Onderzoeken en resultaten.....	9
3.1. Uitgevoerde onderzoeken	9
3.2. Verkeersveiligheid	10
3.2. Conclusies akoestisch onderzoek.....	12
3.3. Conclusies onderzoek luchtkwaliteit.....	13
3.4. Conclusies GOW50	14
3.6. Toekomstige ontwikkelingen van invloed op wijk Kortendijk	15
4. Conclusies en aanbevelingen Werkgroep	16
5. Vervolg.....	20

De volgende bijlagen zijn onderdeel van deze rapportage:

Bijlage 1 Plan van aanpak “Werkgroep Flintdijk Onyxdijk Dijkrand Onderzoek Verkeersoverlast 14 maart 2022”

Bijlage 2 Rapport “Resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek ter hoogte van Onyxdijk – Flintdijk te Roosendaal.” 10 mei 2023, Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant

Bijlage 3 Rapport “Akoestisch onderzoek geluidmissie Onyxdijk, Flintdijk en Dijkrand in Roosendaal” 12 juni 2023, Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant

Bijlage 4 Notitie “Inrichtingsadvies Onyxdijk-Flintdijk-Dijkrand” van 1 juni 2023, kenmerk BJ3853-MI-ME-230523-1355, Royal HaskoningDHV



1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Bewoners aan weerszijden van de Onyxdijk en de Flintdijk (ruwweg vanaf de rotonde Zundertseweg tot aan de rotonde Dijkrand), ervaren al vele jaren ernstige overlast van het verkeer. De overlast die zij verwoorden bestaat uit geluidsoverlast, een gevoel van onveiligheid voor fietsers, fijnstof en trillingen. Bewoners melden dat het daarbij vaak om zwaar doorgaand transportverkeer en lawaaierige auto's en motoren, brede tractoren met uitstekende delen en landbouwverkeer dat regelmatig tot diep in de nacht (1-2 uur) en in de vroege ochtend (vanaf 5-6 uur), op zaterdag, zon- en feestdagen doorgaat.

Het traject Flintdijk - Onyxdijk – Dijkrand ("FOD"), dat volgens de bewoners eigenlijk alleen bestemd zou moeten zijn voor de afwikkeling van het eigen wijk gebonden verkeer uit de wijk Kortendijk, inclusief de deelwijken Sterrebos en De Landerije, is in de loop der jaren door aanpassingen/aansluitingen ook als "stroomweg" gaan fungeren ofwel als bovenlokale gebiedsontsluitingsweg (GOW). Deze verkeersontwikkeling trekt al jaren een te zware wissel op de bewoners met een huis/tuin langs het tracé.

1.2. Rol initiatiefnemers en BPK

De in toenemende mate ervaren overlast en de irritatie die hierdoor is ontstaan, is in 2018 aanleiding geweest voor bewoners om een comité van initiatiefnemers te vormen (hierna te noemen de initiatiefnemers). De initiatiefnemers willen in overleg met alle betrokkenen en de Gemeente werken aan oplossingen. Als eerste stap is contact opgenomen met het Bewonersplatform Kortendijk (BPK), omdat BPK de hele wijk vertegenwoordigt richting de Gemeente.

In goed overleg is vervolgens besloten om een enquête te houden onder alle bewoners van woningen langs het tracé. Het doel was:

- goed inzicht te krijgen in de breedte van de problematiek;
- meer objectief te kunnen duiden wat de belangrijkste vormen van overlast zijn, en
- mogelijke suggesties te krijgen voor oplossingen.

De enquête is in april 2019 verspreid onder 275 gezinnen; daarvan zijn 120 ingevulde formulieren terugontvangen. 94 % van de respondenten heeft aangegeven in meer of mindere mate ernstige overlast van het verkeer te ervaren. Geluidsoverlast, een gevoel van onveiligheid van fietsers en verstoring van de nacht- en weekendrust scoren hoog.

Als meest gewenste maatregelen gelden handhaving op maximaal toegestane snelheid en een algeheel verbod voor landbouwverkeer. Dit laatste is opvallend, omdat het hierbij gaat om een drastische en ingrijpende maatregel voor de landbouw.

Alle respondenten geven aan dat nader onderzoek door de Gemeente gewenst is.



1.3. Overleg met de agrarische sector

Op 18 februari 2020 hebben de gemeente, BPK en de initiatiefnemers overleg gehad met de agrarische sector, bestaande uit de ZLTO (die aangaf ook RAPO en loonwerkers te vertegenwoordigen) en de drie agrarische ondernemers langs de Krampenloop. Doel was om enerzijds de resultaten van de enquête te bespreken en anderzijds op vrijwillige basis te bekijken of er mogelijkheden zijn die zouden kunnen bijdragen aan vermindering van de ervaren overlast. De agrarische sector heeft aangegeven dat door hen al het nodige aan maatregelen is gedaan, zoals niet op het traject te rijden tijdens het halen en brengen van leerlingen bij de scholen, af en toe een andere route te nemen en langzamer te rijden. Andere mogelijkheden zagen zij niet in dit overleg. Er bestond wel commitment over de wenselijkheid van nader onderzoek door de Gemeente.

1.4. Aangenomen motie

Door de Gemeenteraad is op 16 januari 2020 een motie aangenomen waarbij het college van B&W wordt opgedragen nader onderzoek te doen naar de knelpunten en oplossingen op het traject FOD en hierbij expliciet de resultaten van de enquête van het Bewonersplatform Kortendijk te betrekken en deze te laten beoordelen door verkeerskundigen.

Vanwege de uitbraak van het coronavirus heeft de uitvoering van de motie en het proces de nodige vertraging opgelopen.

Om weer voortgang in het proces te brengen heeft in de zomer van 2021 een bespreking plaatsgevonden van BPK en de initiatiefnemers met de destijds verantwoordelijk wethouder, mevr. Inge Raaijmakers. De wethouder is akkoord gegaan met het voorstel van de initiatiefnemers tot het instellen van een ad hoc Werkgroep met als single issue het reduceren van de ervaren overlast voor bewoners op het tracé.



2. Inrichting en aanpak van de Werkgroep

2.1. Inrichting Werkgroep

De Werkgroep die bestaat uit twee vertegenwoordigers van de initiatiefnemers, twee vertegenwoordigers van BPK, een senior-projectleider Verkeer en een adviseur Milieu van de Gemeente wordt voorgezeten door een onafhankelijke procesbegeleider.

Als taken van de Werkgroep zijn genoemd:

- Inventariseren knelpunten;
- Formuleren onderzoekwensen en randvoorwaarden (wat, wanneer, hoe);
- Inventariseren oplossingsmogelijkheden die bijdragen aan het verminderen van de problematiek op de korte en langere termijn;
- Communicatie intern en extern;
- Rapporteren aan de wethouder van bevindingen en doen van voorstellen.

Door de wethouder is de heer René Mol, eigenaar van adviesbureau JoJeMa Advies te Roosendaal, voorgesteld als onafhankelijke procesbegeleider. Na een kennismakingsronde zijn alle partijen eind november 2021 met zijn aanstelling akkoord gegaan. Vervolgens heeft de heer Mol een plan van aanpak gepresenteerd aan partijen, waarbij de insteek is om de problematiek nader te onderzoeken en vervolgens met elkaar tot overeenstemming te komen over de aanpak en de inzet op oplossingen op de korte en de langere termijn.

2.2. Aanpak van de Werkgroep

Nadat de Werkgroep goedkeuring had verkregen van de wethouder voor haar opdracht en aanpak¹ is zij gestart met het voorbereiden van nader feitelijk onderzoek naar de verkeersoverlast. Voor de uitvoering van de onderzoeken heeft de Werkgroep een plan van aanpak uitgewerkt. Daarvoor is de Werkgroep een aantal malen bijeengekomen en zijn er afspraken met de Gemeente gemaakt met betrekking tot de te onderzoeken onderwerpen en de wijze van onderzoek. Het betreft hier onderzoek naar de luchtkwaliteit, geluidshinder en de intensiteit en snelheid van het verkeer. Voor al deze aspecten is het voor de Werkgroep van belang om het aandeel van het landbouwverkeer hierin te kunnen achterhalen. De Gemeente heeft vervolgens partijen opdracht gegeven het onderzoek uit te voeren en daarover te rapporteren aan de Werkgroep.

In deze onderzoeksperiode heeft de Werkgroep ook een speciale bijeenkomst gewijd aan oplossingsmogelijkheden voor de verkeersoverlast voor de langere termijn. Na door de Gemeente geïnformeerd te zijn over de ontwikkelingen rondom de wijk de Kortendijk en de Schneiderlaan is de Werkgroep tot adviezen gekomen, die ook in deze notitie zijn meegenomen.

¹ Zie bijlage 1 “Werkgroep Flintdijk Onyxdijk Dijktrand Onderzoek Verkeersoverlast 14 maart 2022”



De Gemeente heeft namens de Werkgroep nog een aanvullende onderzoekopdracht bij een gespecialiseerd bureau uitgezet, en die opdracht luidde: “adviseer met betrekking tot status en inrichting van het traject FOD als GOW-50 met als doel de overlast te verminderen”.

Begin juni 2023 heeft de Werkgroep de conceptrapporten voor beide bovengenoemde onderzoekopdrachten ontvangen. De Werkgroep heeft op haar verzoek daarbij ook een toelichting gekregen van de onderzoeker op het geluidsonderzoek.

De Werkgroep had geen aanvullende vragen aan de onderzoekers over het luchtkwaliteitsonderzoek en het onderzoek met betrekking tot de inrichting van het traject als GOW-50.

De Werkgroep, en dan met name de initiatiefnemers en BPK, zijn van mening dat er voldoende onderzoek naar de verkeersoverlast onder leiding van de Gemeente is gedaan en is de Gemeente daarvoor erkentelijk.

De Werkgroep heeft vervolgens besloten dat verder overleg met andere stakeholders om tot dit advies te komen in deze fase niet noodzakelijk is. Vervolgens is de Werkgroep tot deze eindrapportage gekomen met bevindingen en voorstellen.



3. Onderzoeken en resultaten

3.1. Uitgevoerde onderzoeken

De Gemeente heeft voor de geluids- en luchtkwaliteitsonderzoeken in het voorjaar van 2022 een opdracht verstrekt aan de Omgevingsdienst Midden-West Brabant (“OMWB”). Op verzoek van de Werkgroep hebben de metingen in de periode 23 augustus 2022 tot en met 21 december 2022 plaatsgevonden. De OMWB heeft in deze periode gelijktijdig de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit gemeten en inzichtelijk gemaakt. De dienst heeft daaruit conclusies getrokken in haar rapportages².

OMWB en de Werkgroep hebben gezamenlijk de twee locaties (op de Onyxdijk en Flintdijk) vastgesteld waar metingen op het traject hebben plaatsgevonden (zie afbeelding pagina 11). De meetlocaties zijn zo gekozen dat rekening werd gehouden met de route van het landbouwverkeer teneinde een representatief beeld te kunnen schetsen van de situatie op het tracé.

Gelijktijdig en op dezelfde punten zijn camerabeelden gemaakt om inzicht te krijgen in de (totale) hoeveelheid verkeer, de verdeling hiervan (lichte, middelzware- en zware motorvoertuigen) en het aandeel landbouwverkeer.

Over het gehele traject hebben verkeerstellingen (inclusief lengte en snelheid) plaatsgevonden en voor de afvang van potentieel omrijdend verkeer ook op de Zundertseweg. In het onderzoek is aansluiting gezocht met de verkeerstellingen uit 2016 door op dezelfde 6 locaties op het traject gedurende de onderzoeksperiode opnieuw metingen (aantal, lengte en snelheid) uit te voeren.

Met behulp van gecombineerde camerabeelden en geluidsopnames zijn de afzonderlijke passages landbouwverkeer geanalyseerd en is de impact hiervan op de geluidssituatie bepaald.

Daarnaast is de luchtkwaliteit gemeten met behulp van een sensor netwerk op een locatie op het tracé en een locatie op enige afstand van het tracé, maar wel binnen de wijk. Op deze wijze van onderzoek kon onderscheid worden gemaakt in de luchtkwaliteit op het tracé met landbouwverkeer en een representatieve omgeving zonder landbouwverkeer.

Het onderzoek voor het gevraagde advies (adviseer met betrekking tot status en inrichting van het traject FOD als GOW- 50 met als doel de overlast te verminderen) is in mei 2023 door Royal HaskoningDHV uitgevoerd en de rapportage aan de Werkgroep is begin juni 2023 opgeleverd.³ De belangrijkste verkeerskundige kenmerken van de route Onyxdijk-Flintdijk-Dijktrand zijn allereerst in beeld gebracht, om de omvang van de problematiek te duiden. Vervolgens is de vormgeving van de route Onyxdijk-Flintdijk-Dijktrand beoordeeld door de huidige situatie op basis van

² Zie bijlage 2 Rapport “Resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek ter hoogte van Onyxdijk – Flintdijk te Roosendaal.” 10 mei 2023, Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant; en bijlage 3 Rapport “Akoestisch onderzoek geluidimmissie Onyxdijk, Flintdijk en Dijktrand in Roosendaal” 12 juni 2023, Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant

³ Zie bijlage 4 Notitie “Inrichtingsadvies Onyxdijk-Flintdijk-Dijktrand” van 1 juni 2023, kenmerk BJ3853-MI-ME-230523-1355, Royal HaskoningDHV



situatietekeningen, (lucht)foto's en een veldverkenning te toetsen aan de gangbare richtlijnen voor de vormgeving en inrichting van gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. De veldverkenning is uitgevoerd door een verkeersveiligheidsspecialist (verkeersveiligheidsauditor) van Royal HaskoningDHV.

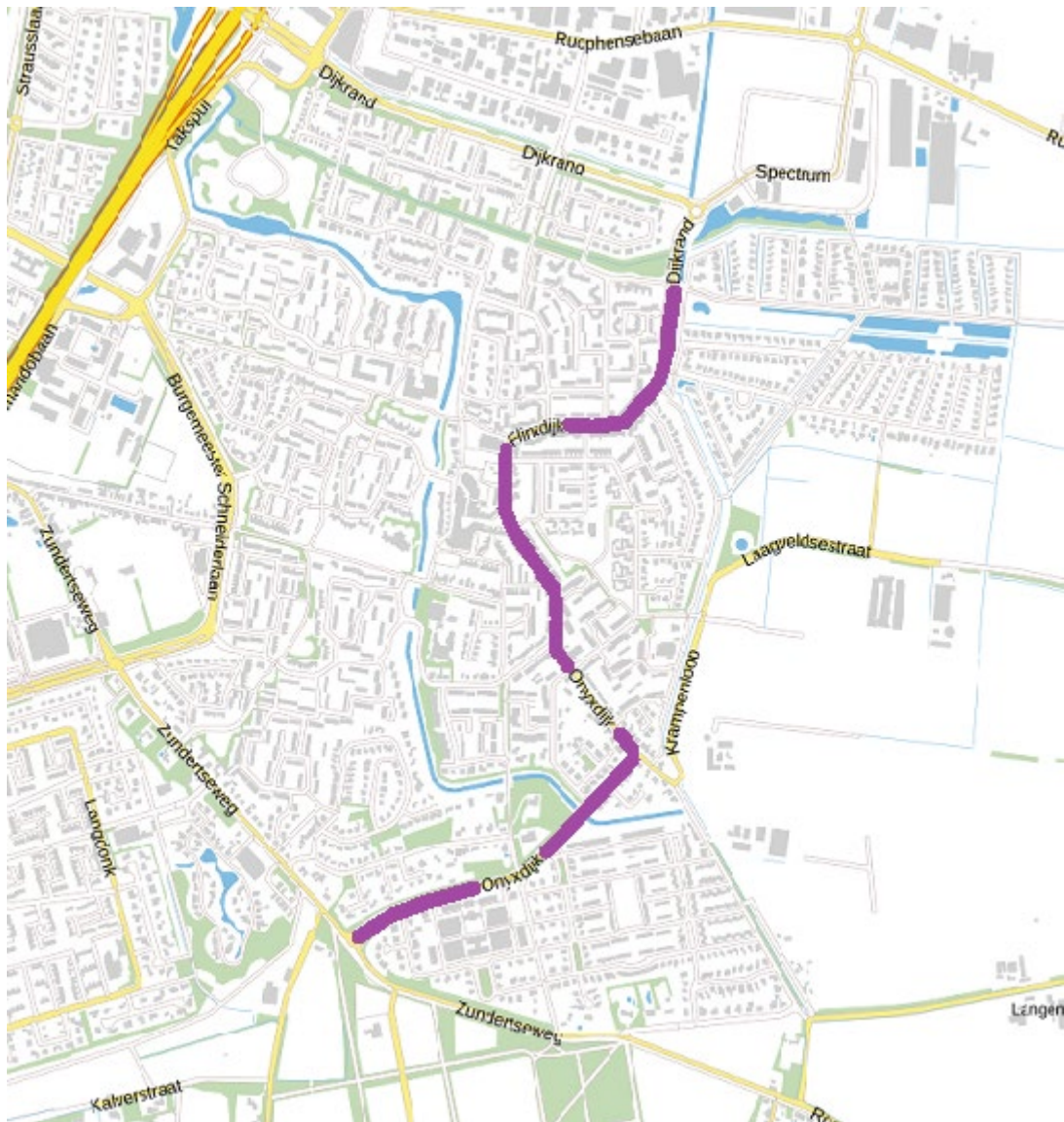
3.2. Verkeersveiligheid

Het verkeer dat gebruik maakt van Flintdijk en Onyxdijk is zeer divers. Het varieert van voetgangers en fietsers (waaronder de nodige schoolkinderen), personenauto's en motoren, frequente busdiensten (4x per uur), busjes, vrachtauto's, en het nodige landbouwverkeer. Het landbouwverkeer kan intensief zijn en veel overlast betekenen buiten de reguliere arbeidsuren van 8.00 – 17.00 uur. Het tracé wordt gebruikt voor het transport van producten van en naar de Rucphensebaan; het gaat meestal om trekkers met twee aanhangers met plantenbakken erop. In perioden is dit verkeer zeer intensief. Ander landbouwverkeer gebruikt vaak zeer omvangrijke machines (zwaar transport met uitstekende delen en soms afwaaiende producten zoals bij de maisoogst).

Al deze verschillende groepen maken gebruik van het tracé dat smal is, geen vrijliggende fietspaden en middenstreep heeft, geen aparte passeerstroken heeft en waarbij huizen rechtstreeks een uitgang hebben op de weg. Dit levert de nodige risico's op voor de verkeersveiligheid en die is dan ook regelmatig in het geding.

Ernstige, geregistreerde ongelukken zijn tot nu toe gelukkig beperkt gebleven. De ongevallenregistratie van de Gemeente Roosendaal op het traject FOD laat het volgende zien: het aantal geregistreerde ongevallen in de periode 2009-2013 (5 jaar) is 10 en dit aantal is in de periode 2014-2020 (7 jaar) 7.

Dit alles neemt niet weg dat de verkeersveiligheid op de Flintdijk en Onyxdijk voor de wijkbewoners een issue blijft dat zorgen baart.



Figuur: het traject FOD

3.3. Conclusies akoestisch onderzoek

De onderzoekers van de OMWB komen tot de volgende conclusies:

Op basis van onderhavig onderzoek kan met betrekking tot de actuele akoestische situatie in de omgeving van de Onyxdijk en Flintdijk in Roosendaal het volgende geconcludeerd worden. Ter plaatse van de eerstelijnsbebouwing a/d Onyxdijk en Flintdijk bedraagt de gemeten (gemiddelde) geluidbelasting Lden respectievelijk 58 dB en 62 dB. De bijdrage van het landbouwverkeer is hierbij verwaarloosbaar. Dit neemt niet weg dat de afzonderlijke passages (pass-by) van het landbouwverkeer wel duidelijk hoorbaar zijn.



Ofschoon de geluidbelasting op beide punten ruimschoots hoger is dan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder t.w. $L_{den} = 48$ dB zijn maatregelen ter beperking van de geluidbelasting of het hiertoe overwegen, niet geboden. Dit is uitsluitend voorgeschreven indien er binnen de geluidzone sprake is van nieuwbouw van woningen dan wel een wijziging (reconstructie) of aanleg van een nieuwe weg plaatsvindt. De Wet geluidhinder biedt echter geen mogelijkheden om in bestaande (ongewijzigde) situaties in te grijpen bij een toegenomen geluidbelasting (van meer dan 48 dB) als gevolg van autonome groei van het verkeer (of wijziging in samenstelling daarvan). Geluid reducerende maatregelen zijn in dat geval altijd het resultaat van een bestuurlijk afwegingsproces.

Bij de door het OMWB getrokken conclusies plaatst de Werkgroep de volgende kanttekening.

De volgens OMWB voorgeschreven onderzoeksanpak berekent een gemiddelde geluidsbelasting over de dag. De pieken die zijn waargenomen zijn daarmee opgenomen in het gemiddelde en niet duidelijk zichtbaar. De afzonderlijke passages van het landbouwverkeer zijn wel duidelijk hoorbaar, waarmee het onderzoek de door de inwoners ervaren overlast bevestigt. Het gaat hier namelijk om hinder die ervaren wordt door verkeersbewegingen van en naar de agrarische inrichtingen.

De gemiddelde geluidsbelasting op de meetpunten bedraagt resp. L_{den} 58 en 62 dB. Maatregelen kunnen dan weliswaar op basis van wettelijke normen niet afgedwongen worden, maar zijn een gevolg van een bestuurlijke afweging. De werkgroep is van mening dat maatregelen vanuit algemeen maatschappelijk welzijn wel degelijk nodig zijn.

De in de Werkgroep betrokken bewoners stellen verder dat de kans aanwezig is dat het landbouwverkeer, al dan niet beïnvloed door het gebruik van de camera's en meetapparatuur in de onderzoeksperiode, minder gebruik heeft gemaakt van het FOD-traject, met name in de avond, vroege ochtend en de weekenden.

De conclusie van de OMWB gaat als volgt verder.

“De Wet geluidhinder biedt echter geen mogelijkheden om in bestaande (ongewijzigde) situaties in te grijpen bij een toegenomen geluidsbelasting (van meer dan 48 dB) als gevolg van autonome groei van het verkeer (of wijziging in samenstelling daarvan). Geluid reducerende maatregelen zijn in dat geval altijd het resultaat van een bestuurlijk afwegingsproces”.

De Werkgroep vindt de stelling dat in het onderhavige geval sprake zou zijn van autonome groei van het verkeer en een ongewijzigde samenstelling, op zijn minst discutabel is. Er zijn namelijk ongeveer 10 jaar geleden twee rotondes aangelegd aan het Spectrum (resp. aan de Dijkrand en de Rucphensebaan). Toen is een rechtstreekse verbinding tot stand gebracht tussen tracé Flintdijk/Onyxdijk en de A58. De overlastsituatie van het landbouwverkeer is vanaf dat moment tot stand gekomen. Daarvóór nam dit verkeer andere routes. Nu kiest dit landbouwverkeer voor het tracé Flintdijk/Onyxdijk, daarbij niet gehinderd door enig stoplicht of kruispunt (de Flintdijk en Onyxdijk hebben voorrang op alle zijwegen en kruisende fietspaden).

3.4. Conclusies onderzoek luchtkwaliteit

De onderzoekers van de OMWB komen tot de volgende conclusies:



Beoordeling luchtkwaliteit

De gemiddelde concentratie van fijnstof PM_{2,5} in de leefomgeving van wegtraject Onyxdijk – Flintdijk bedraagt 10 µg/m³ en is daarmee lager dan de (jaargemiddelde) grenswaarde van 25 µg/m³. De gemiddelde concentratie van fijnstof PM₁₀ aldaar bedraagt 18 µg/m³ en is daarmee lager dan de (jaargemiddelde) grenswaarde van 40 µg/m³. Tijdens de meetperiode is twee dagen een 24-uurs gemiddelde concentratie van PM₁₀ hoger dan 50 µg/m³ vastgesteld. Met bepaalde zekerheid mag gesteld worden dat het aantal toegestane dagen van 35 dagen op jaarbasis waarbij een daggemiddelde stofconcentratie hoger dan 50 µg/m³ is toegestaan, niet zal worden overschreden. Op basis van bovenstaande kan geconcludeerd worden dat de gemeten concentraties fijnstof ruimschoots lager zijn dan de vastgestelde jaargemiddelde grenswaarden voor fijnstof op leefniveau volgens de Wet milieubeheer, titel 2, luchtkwaliteitseisen. Deze grenswaarden zijn overeenkomstig de EU-grenswaarden.

Beoordeling invloed wegverkeer op de luchtkwaliteit (fijnstof)

De leefomgeving wordt het meeste belast door het wegverkeer tussen 7 en 20 uur. Gedurende dit tijdvak zijn de gemeten fijnstof concentraties ter plaatse van het traject niet significant hoger of lager dan de achtergrondconcentraties fijnstof gemeten op minimaal 135 meter afstand van het wegtraject (meetpunt Jadedijk 11) en niet significant hoger of lager dan de gemeten concentraties fijnstof ter plaatse van het meest nabijgelegen referentie meetstation van het landelijk meetnet luchtkwaliteit (meetstation Ossendrecht). De windroosanalyses tonen dat het verkeer op het wegtraject niet significant bijdraagt aan de heersende achtergrondconcentratie fijnstof in de leefomgeving. Over het algemeen kan gesteld worden dat de luchtkwaliteit in de omgeving van Flintdijk – Onyxdijk niet significant slechter wordt tijdens een verhoogde verkeersbelasting op dit traject.

De werkgroep ziet het als een positief resultaat dat de metingen laten zien dat er geen toename is van het fijnstof door het landbouwverkeer. Uit de enquête is echter gebleken dat diverse bewoners zich toch zorgen maken over de luchtkwaliteit, vanwege de zware diesel aangedreven voertuigen. Nieuwe, strengere Europese regelgeving zal uiteindelijk moeten leiden tot een verbetering van de algehele luchtkwaliteit in binnenstedelijke gebieden.

3.5. Conclusies GOW-50

De onderzoeker van RoyalHaskoning DHV komt in zijn advies tot de volgende conclusies en aanbevelingen:

De belangrijkste kenmerken waarop de vormgeving van de route Onyxdijk-Flintdijk-Dijktrand niet voldoet aan de richtlijnen voor een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (met een snelheidslimiet van 50 km/u) zijn:

- *Een fysieke rijrichtingscheiding of (ononderbroken) asstreep ontbreekt;*
- *De vormgeving van voorzieningen voor overstekende fietsers en voetganger op wegvakken is in het algemeen onvoldoende;*
- *Erftoegangen sluiten rechtstreeks aan op de rijbaan zonder attentieverhogende voorzieningen, soms zonder aanliggend trottoir;*



- *Op een deel van de Onyxdijk ontbreekt eenzijdig een voetpad of trottoir, eerst links, daarna rechts;*
- *Fietsstroken (of vrijliggende fietspaden) ontbreken;*
- *De langspaarkeervakken zijn te smal.*

Om deze tekortkomingen te herstellen is extra ruimte nodig in het dwarsprofiel. Die ruimte is niet beschikbaar. In Nederland komt dit soort wegen veel voor: Wegen die functioneel gebiedsontsluitingswegen zijn, maar die onvoldoende ruimte hebben om het daarbij passende wegprofiel te kunnen realiseren. Dit type weg wordt ook wel “grijze wegen” genoemd.

Landelijk wordt momenteel veel nagedacht over de ontwikkeling van een nieuwe wegcategorie, de gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een snelheidslimiet van 30 km/u (GOW30). Het idee is dat deze nieuwe wegcategorie een oplossing kan bieden voor de “grijze wegen”. Voorlopige richtlijnen gaan uit onder andere van voorrang voor het verkeer op de GOW30 op verkeer uit aansluitende erftoegangswegen en maken gebruik van open verharding (klinkers) mogelijk of zelfs wenselijk, al dan niet in combinatie met fietsstroken die in (rood) asfalt uitgevoerd kunnen worden. De profielbreedte kan, afhankelijk van de verkeersintensiteiten, beperkt worden door de fysieke rijbaanscheiding of asstreep te laten vervallen.

Geadviseerd wordt om een voorstel te (laten) ontwikkelen voor de vormgeving en inrichting van de route Onyxdijk-Flintdijk-Dijkrand op basis van de voorlopige richtlijnen GOW30. Het ligt daarbij voor de hand de route te compartimenteren op basis van omgevingskenmerken en de wegkenmerken daarmee in overeenstemming te brengen. Te denken valt aan het definiëren van een “centrumgebied Kortendijk”, waar relatief veel oversteekbewegingen en wegrand-activiteiten plaatsvinden en waar daarom verdergaande snelheidsremmende en attentieverhogende maatregelen worden genomen dan in de aanloopgebieden.

3.6. Toekomstige ontwikkelingen van invloed op de wijk Kortendijk

Structurele oplossingen van de overlast zijn uiteraard ook mede afhankelijk van de vraag hoe de wijk Kortendijk zich in de nabije toekomst gaat ontwikkelen. Om die reden heeft de Werkgroep met een specialist van de Gemeente daar aandacht aan gegeven.

Voor de komende jaren wordt voor de Kortendijk en omgeving geen grote toename van woningbouwvolumes voorzien. Wel zal er sprake zijn van de nodige uitbreiding van bedrijvigheid aan de oostzijde van de wijk (o.a. het 9 ha grootte terrein aan het Spectrum waar Cloetta zich mogelijk gaat vestigen) en de aanpalende terreinen aan weerszijden van het Spectrum richting A58. Dit proces is thans reeds in volle gang en betekent extra verkeersdruk aan de rand van de Kortendijk. Wat dit voor de verkeersdruk in- en de verkeersafwikkeling van de Kortendijk betekent, is niet helemaal duidelijk. Ofschoon de Gemeente verwacht dat de afwikkeling van het bedrijfsmatige verkeer zal plaatsvinden via de Dijkrand en het Spectrum richting de A58, zal er in de praktijk altijd sprake zijn van extra verkeersbewegingen van voertuigen die gebruik gaan maken van tracé Flintdijk/Onyxdijk. Dat alleen al vanwege bijvoorbeeld een ongeluk/calamiteit op de hoofdwegen, persoonlijke factoren op basis waarvan mensen een andere route kiezen (sluipverkeer vanuit gebieden ten zuiden van Roosendaal en België (Horendonk, Essen, Wuustwezel e.d.).



De Werkgroep houdt er dan ook rekening mee dat het verkeer door de wijk, met name op de Flintdijk, Onyxdijk en Dijkrand, de komende jaren kan gaan toenemen; hoeveel extra verkeersbewegingen dit in de praktijk zal betekenen, valt niet te zeggen. De overlast zal mogelijk groter worden.

De Gemeente heeft ook besloten tot een herinrichting van de Schneiderlaan. De situatie van de huidige 2x 2 rijstroken wordt naar verwachting teruggebracht tot 2x 1 rijstrook met een brede groene middenberm. In de bijeenkomst met de Gemeente, hebben de initiatiefnemers als zorgpunt uitgesproken dat dit mogelijk ten koste gaat van de capaciteit van de Schneiderlaan als GOW-50 voor doorgaand verkeer. Deze zorg wordt door de Gemeente echter niet gedeeld. Gesteld wordt dat ook met 2x 1 rijstrook de capaciteit ruim voldoende blijft om doorgaande verkeersstromen op te vangen. De Gemeente beoogt met de herinrichting van de Schneiderlaan de wijk als geheel een aantrekkelijker aanzien te geven.

De werkgroep merkt op dat op de lange termijn een nieuwe ontsluitingsweg, die direct aansluit op afslag Zegge het meest ideaal is voor de wijk Kortendijk. Mede door de mogelijke uitbreiding van woningbouw op de lange termijn, zoals in de Omgevingsvisie van de gemeente is aangegeven, zal een nieuwe ontsluitingsweg dan mogelijk nodig zijn.



4. Conclusies en aanbevelingen Werkgroep

Deels heeft de Werkgroep hiervoor al duiding gegeven bij de onderzoeken en daarmee komt zij tot de volgende conclusies en aanbevelingen:

1. Geluidsoverlast (landbouw)verkeer beperken

De conclusie van het geluidsonderzoek is dat het aandeel van het landbouwverkeer in de totale meting (met gemiddelde geluidswaarden) te verwaarlozen is. Uit de bewoners-enquête naar de verkeersoverlast is echter gebleken dat de agrarische sector voor de meeste geluidsoverlast zorgt. Dit beeld wordt ook bevestigd door de resultaten van het geluidsonderzoek waarbij in de onderzoeksperiode incidentele hoge pieken in het geluid gemeten zijn van zelfs L_{Amax} 83-87 dB⁴.

Een onderzoek in overleg met de stakeholders naar wijziging van de status van Flintdijk/Onyxdijk van een GOW-50 naar een GOW-30 aangevuld met traject specifieke inrichtingsmaatregelen, moet aantonen in welke mate een GOW-30 zal bijdragen aan een substantiële vermindering van de ervaren geluidsoverlast. Immers het agrarisch verkeer mag in de huidige situatie van een GOW-50 al niet harder dan het wettelijk maximum van 25 km/u. De aanleg van eventueel drempels of chicanes houdt voor de agrarische sector niet of nauwelijks een beperking in. Alles overwegende lijkt het voor de hand liggend dat met name een afname van het agrarisch verkeer een substantiële vermindering van de overlast kan bewerkstelligen.

Ideaal landbouwnetwerk

De Werkgroep heeft kennisgenomen van het feit dat door de Gemeente momenteel met de overkoepelende organisaties van de landbouwsectoren besprekingen gaande zijn om te komen tot een "ideaal landbouwnetwerk"; de afwikkeling van het agrarisch verkeer zou via dit netwerk van wegen moeten plaatsvinden. Hiervan zijn woonwijken zoveel mogelijk uitgesloten. Bij een akkoord zou dit voor een belangrijk deel van de geluidsproblematiek een oplossing betekenen.

Invoeren tijdslot

Tot het moment dat andere mogelijkheden om het landbouwverkeer te beperken zijn ingevoerd op het FOD-traject, stelt de Werkgroep voor om in overleg met de agrarische sector de mogelijkheden te onderzoeken van het invoeren van een tijdslot voor het landbouwverkeer.

Geluid reducerende maatregelen

Gezien in het licht van deze discussie beveelt de Werkgroep onderzoek aan naar het effect van eventueel te nemen geluid reducerende maatregelen, zoals de aanleg van een geluidswal waar de ruimte dat toelaat. Als het in de gegeven situatie een bijdrage kan leveren aan de

⁴ Zie voor een toelichting pagina 10 van het Akoestisch onderzoeksrapport OMWB



vermindering van de problematiek, zou de Gemeente serieus moeten overwegen om dergelijke maatregelen uit te voeren.

Beperkter gebruik van tracé door de landbouw

De Werkgroep adviseert de wethouder om gezamenlijk de resultaten van dit onderzoek met de betrokken landbouworganisaties te gaan bespreken met als doel tot vrijwillige afspraken te komen over een beperkter gebruik van het tracé. De Werkgroep is er zich van bewust dat economische (bedrijfs)belangen mee gewogen moeten worden.

2. Inrichten als een GOW-30

De aanbeveling van Royal Haskoning/DHV om onderzoek te doen naar een mogelijke wijziging van de status van het traject FOD in een GOW-30 neemt de Werkgroep over. De Werkgroep plaatst hierbij wel een aantal kanttekeningen.

Kanttekeningen

De Werkgroep vindt dat het onderzoek vooral gericht dient te zijn op de vraag in hoeverre een statuswijziging met daarbij passende inrichtingsmaatregelen, bijdraagt aan een substantiële vermindering van de door de bewoners ervaren overlast, met name geluidsoverlast veroorzaakt door de agrarische gebruikers van het tracé.

Hierover bestaan op voorhand de nodige twijfels. Immers zoals in het voorgaande betoogd, mogen agrarische gebruikers in de bestaande situatie al niet harder rijden dan 25 km/u. De inrichting als GOW-30 kent voor de agrarische gebruikers daarbij niet of nauwelijks beperkingen; het veroorzaakt mogelijk alleen maar meer overlast.

Voor auto's geldt min of meer hetzelfde. Op de Flintdijk zijn momenteel al allerlei voorzieningen aanwezig die harder rijden zouden moeten ontmoedigen (scherpe knik in de weg ter hoogte van de voormalige Carambole, slalom en zebra bij Dijkcentrum, zebra-pad en 90-gradenbocht bij Apotheek en verderop wegversmallingen. Dat zal ongetwijfeld helpen om de snelheid af te remmen, maar de praktijk laat helaas ook zien dat ook hier regelmatig onverantwoord hard wordt gereden.

Een open wegverharding (klinkers), meer drempels en chicanes leveren naar verwachting eerder meer dan minder geluidsoverlast op en het is zeer wel denkbaar dat het merendeel van de bewoners langs het tracé helemaal niet zitten te wachten op dergelijke inrichtingsmaatregelen. Ondanks bovengenoemde bestaande snelheidsremmende maatregelen blijken diverse stroken in het traject FOD uit te nodigen om harder dan 50km/uur te rijden. Daarom dient onderzoek te worden gedaan naar specifieke maatregelen in het licht van de verkeersveiligheid, snelheidsbeperkende maatregelen en de gewenste vermindering van geluidsoverlast.

Aanvullende maatregelen

De werkgroep stelt voor dat in het onderzoek naar de GOW-30 ook de haalbaarheid wordt betrokken van een verhoogd plateau over een lengte van 50-70 m bij het Dijkcentrum waarop fietsers en voetgangers voorrang genieten.



De gemeente kan ook meenemen tijdens het opstellen van het Integraal Fietsplan of met het traject FOD kruisende fietspaden voorrang kunnen krijgen.

Draagvlak voor eventuele herinrichtingsmaatregelen

Belangrijk bij het treffen van eventuele herinrichtingsmaatregelen, is het draagvlak onder zowel de bewoners van een huis langs het tracé als de stakeholders. Daarover zal sowieso vooraf goed moeten worden gecommuniceerd en dient te worden gepeild of er voldoende draagvlak voor de maatregelen is.

3. Inrichting Burgemeester Schneiderlaan

De functie van de Burgemeester Schneiderlaan als gebiedsontsluitingsweg GOW-50, die in alle opzichten aan de daaraan gestelde criteria voldoet (of gezien de beschikbare profielbreedte daartoe geschikt gemaakt kan worden), zou zodanig versterkt moeten worden dat deze een groot deel van met name het doorgaande landbouwverkeer van de Flintdijk/Onyxdijk kan overnemen. De gemeente zal ervoor zorgen dat de Schneiderlaan de verkeersbelasting aan kan. Ofwel als het traject FOD een GOW-30 wordt, dan moet de capaciteit van de Schneiderlaan voldoende zijn.

De Werkgroep beveelt daarom aan om de gevolgen van de herinrichting van de Burgemeester Schneiderlaan vooraf zo goed mogelijk te beoordelen en na de herinrichting de verkeersstromen in de gaten te houden door middel van monitoring op de Burgemeester Schneiderlaan en het traject FOD.

4. Handhaving

Ter vermindering van de geluidsoverlast en de verbetering van de verkeersveiligheid bevelen de bewoners aan meer prioriteit te geven aan handhaving van maximumsnelheid, tegengaan van asociaal weggedrag (de zgn. verkeershufters), en controle op afmetingen van landbouwwerktuigen en het voeren van de juiste verlichting van landbouwverkeer. Dit zal naar de mening van de Werkgroep zowel bijdragen aan de verkeersveiligheid als aan vermindering van de geluidsoverlast.

In de onderzoeksperiode zijn twee camera's geplaatst geweest op strategische locaties langs het tracé; hiervan is naar de beleving van de bewoners een positieve en preventieve werking uitgegaan. De werkgroep zou willen adviseren dat de gemeente bij het Openbaar Ministerie bevordert om op deze locaties een permanente camera te plaatsen, maar is zich ervan bewust dat de verkeerscijfers daar onvoldoende aanleiding toe geven. De werkgroep bepleit dan de plaatsing van twee matrixborden (DSI) waarop de gereden snelheid staat aangegeven met daarbij een smiley in groen of een afkeurend signaal in rood.



5. Vervolg

De Werkgroep zal dit rapport aanbieden aan de wethouder. Daarnaast zal zij de bewoners, die ook benaderd zijn voor de enquête, informeren over de werkzaamheden en conclusies van de Werkgroep.

Verder is de Werkgroep bereid om in de vervolgstappen te participeren of initiatief te nemen. Dit in overleg met de wethouder, die bestuurlijk het voortouw hierin heeft.

Deelnemers aan de Werkgroep waren:

Wiebo de Boer, Initiatiefnemer/bewoner

Pieter Hopmans, Initiatiefnemer/bewoner

Willem Nooijens, Initiatiefnemer/bewoner (vervanger bij afwezigheid)

Ben Buursteer, voorzitter Bewonersplatform Kortendijk

Fon Verbogt, bestuurslid Bewonersplatform Kortendijk

Harold Devue, Senior Verkeerskundige gemeente Roosendaal

Mitchel Konings, Milieu Adviseur gemeente Roosendaal

René Mol, JoJeMa Advies, onafhankelijk procesbegeleider