



Datum: 1 september augustus 2014 **Nr.:**
Van: het college van burgemeester en wethouders
Aan: de raad van de gemeente Roosendaal
Kopie aan: Weth. C. Lok, H. Devue, J. Kleinhaarhuis, L.v.d. Wiel
Onderwerp Verkeersproblematiek Klein Brabant – Willem Dreesweg – Bergrand
Bijlage: Beantwoording 24-uursvraag PvdA verkeersproblematiek Klein – Brabant – Willem Dreesweg - Bergrand

Inleiding

Op 25 februari 2014 hebben wij u geïnformeerd over de aanpak van de verkeersproblematiek Klein Brabant – Willem Dreesweg – Bergrand zoals verwoord in de brief van Wim Arts. Met deze raadsmededeling informeren wij u over het resultaat hiervan.

Informatie

In overleg met Wim Arts is de volgende onderzoeksopzet bepaald:

1. Het uitvoeren van een verkeersmeting in de periode 16 juni t/m 30 juni 2014;
2. Het uitvoeren van observaties op diverse momenten/dagen in de periode 16 juni t/m 30 juni 2014;
3. Het voeren van gesprekken met vertegenwoordigers van de bewoners van Klein Brabant en van Waterland;
4. Het verwerken van de verzamelde informatie in de maand juli/augustus 2014 en het vertalen naar mogelijke oplossingsrichtingen;
5. Het bespreken van de resultaten met de initiatiefnemer en het maken van vervolgspraken in september 2014.

Ad 1. verkeersmeting

Bij de meting is gekeken of de intensiteiten op de diverse wegvakken aanleiding gven tot problemen in de afwikkeling. Gezien de functies van de betreffende wegen en de daarbij behorende capaciteiten is dat niet het geval. Verder is gekeken naar de snelheid op de Willem Dreesweg. De snelheid richting Tolberg is bij een maximum toegestane snelheid van 50km/uur zeer acceptabel (85% rijdt niet harder dan 54km/uur). De snelheid richting Kroeven ligt iets hoger (85 % rijdt niet harder dan 59km/uur).

Ad 2. observaties

Gedurende de observaties valt op dat buiten de spitsuren de afwikkeling op zowel de aansluiting van Klein Brabant op de Willem Dreesweg als van de Bergrand op de Willem Dreesweg op een overwegend ordentelijke manier plaatsvindt. In de spitsuren is de afwikkeling van het verkeer vanuit Klein Brabant en de Bergrand moeizamer.

De verkeersstroom vanaf het kruispunt Pr.Kennedylaan-Willem Dreesweg is vanwege de afstelling van de verkeerslichten zodanig constant dat er weinig hiaten vallen. Deze hiaten zijn nodig om vanaf Klein Brabant en vanaf de Bergrand de Willem Dreesweg op te kunnen rijden. Bij de Bergrand speelt mee dat het autoverkeer eerst voorrang moet verlenen aan (brom)fietsers uit twee richtingen. Daarbij speelt de snelheid van het verkeer vanuit Tolberg waarschijnlijk ook een rol bij de (veiligheids)beleving van de automobilist komende uit de Bergrand.

Ad.3. gesprekken

Uit de gesprekken met vertegenwoordigers van de VVE en de huurdercommissie van Klein Brabant blijkt de smalle middenberm het grootste probleem te zijn om vanuit Klein Brabant richting het centrum te rijden. Automobilisten (met name de oudere) vinden de opstelruimte in de middenberm te krap. Hierdoor moet men schuin staan en kan men het verkeer vanuit de richting Tolberg slecht zien. Dit geeft een zeer onveilig gevoel.

Vanuit Waterland geeft men aan dat met name de snelheid van het doorgaande verkeer op de Willem Dreesweg het gevoel van onveiligheid vergroot bij het oprijden van de Willem Dreesweg.

Ad 4. oplossingsmaatregelen

Uit zowel de observaties als de gesprekken wordt geconcludeerd dat het verbreden van de middenberm t.h.v. de aansluiting van Klein Brabant een aanzienlijke bijdrage levert aan het vergroten van een veilige afwikkeling. Deze verbreding zorgt namelijk aan de ene kant voor een veilige opstelruimte voor verkeer vanuit Klein Brabant en aan de andere kant voor het verlagen van de snelheid van het verkeer op de Willem Dreesweg komende vanuit Tolberg.

Als de verkeerslichten op het kruispunt Pr.Kennedylaan-Willem Dreesweg zodanig worden afgesteld dat er meer hiaten vallen in de verkeersstroom richting Tolberg dan zal daarmee de afwikkeling van het verkeer vanuit Klein Brabant en vanuit de Bergrand verbeteren. Deze andere afstelling zal geen grote nadelige gevolgen hebben voor de afwikkeling op het kruispunt Pr.Kennedylaan-Willem Dreesweg. Het betreft hier eenvoudige relatief goedkope maatregelen die op korte termijn zijn uit voeren.

De ongevallanalyse geeft geen aanleiding om te stellen dat er hier sprake is van een structureel onveilige situatie. Over de jaren 2006 tot en met 2009 (voor de bouw van Waterland) hebben er gemiddeld 3 incidenten per jaar plaatsgevonden. In de jaren 2010 tot en met 2013 (tijdens de bouw van Waterland) hebben er gemiddeld 3,75 incidenten plaatsgevonden. Op dit moment is het nog te vroeg om op basis van ongevallencijfers een uitspraak te doen over de nieuwe huidige situatie aangezien deze pas net voltooid is. Wij zullen de situatie uiteraard wel monitoren.

Ad 5. Bespreking resultaten

Op 26 augustus jl. zijn bovengenoemde resultaten en oplossingsmaatregelen besproken met Wim Arts. Hij gaf aan de toelichting te begrijpen maar vindt dat de oplossingen geen recht doen aan het verzoek van 263 mensen om te komen tot één kruispunt i.p.v. twee T-splitsingen.

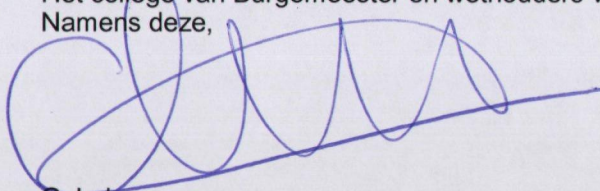
Vervolg (procedure)

De gemeente zal de betrokken partijen schriftelijk informeren en is voornemens de uitwerking en uitvoering van de genoemde maatregelen in gang zetten.

Afsluiting en ondertekening

Wij vertrouwen erop U hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Het college van Burgemeester en wethouders van Roosendaal,
Namens deze,



C. Lok
Wethouder Verkeer en Vervoer.

Datum verzoek: 21 februari 2014

Betreft: Verkeersproblematiek Klein Brabant - Willem Dreesweg – Bergrand

Geacht College,

U heeft kennis kunnen nemen van het initiatief van een bewoner van Klein Brabant, ondersteund door 263 betrokkenen, om te komen tot een overzichtelijke en verkeersveilige verkeersafwikkeling voor alle verkeersdeelnemers ter hoogte van de verkeersontsluiting Klein Brabant, Willem Dreesweg, Bergrand. De initiatiefnemer heeft wethouder Verbraak hier ook al afgelopen week over gesproken. Deze verkeerssituatie is door de PvdA ook vorig jaar al onder uw aandacht gebracht. Ten aanzien van het aanpassen van een verkeerssituatie heeft u vorig jaar aangegeven dat er geen expliciete verkeerskundige criteria worden gehanteerd.

Ten aanzien van bijvoorbeeld te komen tot het aanleggen van een rotonde op het kruispunt Spectrum-Rucphensebaan speelt het aantal en ernst van de ongevallen een belangrijke rol. Voorts heeft u aangegeven dat ook signalen uit bijvoorbeeld wijken of dorpen (wijkgericht werken) voor de gemeente overwegingen kunnen zijn om een verkeerssituatie te wijzigen. Als het gaat om de fysieke uitwerking van de verkeerssituaties / kruispuntoplossingen in relatie tot duurzaam veilig hanteert de gemeente zo veel mogelijk de landelijke aanbevelingen cq. richtlijnen van het CROW.

Verder gaf u aan dat in de regel het zo is dat bij meldingen inzake verkeersveiligheid eerst objectief (d.m.v. snelheidsmetingen en/of ongevalanalyses) wordt onderzocht of er sprake is van structurele verkeersonveiligheid. Op basis van de resultaten hiervan wordt vervolgens gekeken of en zo ja welke (fysieke) maatregelen (ook financieel) mogelijk c.q. noodzakelijk zijn.

Gelet hierop heeft de PvdA de volgende vragen:

1. Wat is uw reactie op het initiatief t.a.v. de verkeersontsluiting Klein Brabant, Willem Dreesweg, Bergrand?
2. Welke stappen gaat u ondernemen gelet op uw toetsingskader bij meldingen inzake verkeersveiligheid t.a.v. de verkeersontsluiting Klein Brabant, Willem Dreesweg, Bergrand?

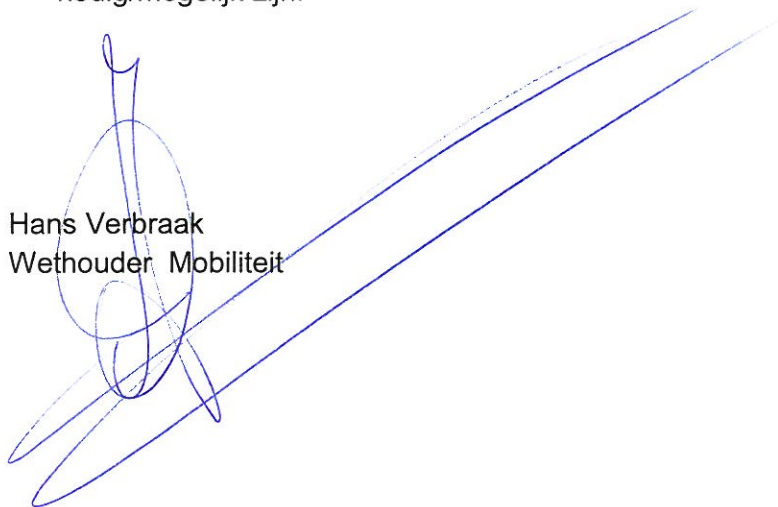
Alvast dank voor uw antwoorden.

PvdA Roosendaal

Michael Yap

Wij beantwoorden de vragen als volgt:

1. Het betreffende initiatief dat ondersteund wordt door 263 betrokkenen vraagt om een zorgvuldige behandeling in nauw overleg met de initiatiefnemer. Het betreft hier twee T-aansluitingen die volgens onze informatie naar behoren functioneren. Echter gedurende de bouw van het wooncomplex Waterland is de verkeerssituatie t.h.v. de T-aansluiting Willem Dreesweg-Bergrand niet altijd optimaal geweest.
2. Eerst dient in overleg met de initiatiefnemer vastgesteld te worden welke (onveilige) situaties op deze twee locaties nou precies aanleiding zijn voor dit initiatief. Om te onderzoeken welke oplossingsmaatregelen nodig/mogelijk zijn, is namelijk eerst een goed inzicht in de problematiek noodzakelijk. Het project Waterland is bijvoorbeeld nog niet helemaal afgerond en speelt een belangrijke rol in de verkeerssituatie op deze locatie. Op basis daarvan wordt vervolgens gekeken welke aanvullende onderzoeken eventueel nodig zijn en welke (eventuele korte en lange termijn) maatregelen nodig/mogelijk zijn.



Hans Verbraak
Wethouder Mobiliteit