

Verkeersveiligheids- en leefbaarheidssituaties, die dringend aandacht vragen in het bestuursgebied van Engelen, Bokhoven en de Haverleij.

Aan: Het hoofd afdeling Leefomgeving gemeente 's-Hertogenbosch.

Bijgaand een update m.b.t. de veiligheidssituaties, die steeds onderwerp van overleg/bespreking zijn, maar tot nu toe weinig concreets hebben opgeleverd.

Mede naar aanleiding van een schrijven door een groep verontruste bewoners uit Bokhoven, die aandacht hebben gevraagd voor gevaarlijke situaties in hun leefomgeving en de daaropvolgende vrij algemene reactie van het hoofd van de afd. Leefomgeving, is het voornemen om gezamenlijk met meer daadkracht oplossingen te vinden, in plaats van vooruitschuiven of afwijzen. (zie bijlagen)

Successievelijk willen we de navolgende situaties opnieuw onder de aandacht brengen en deze met het hoofd van de afd. Leefomgeving bespreken:

- Fietsstraat Bokhovense Maasdijk/Graaf van Solmsweg en omleiding gemotoriseerd verkeer (uitgezonderd aanwonenden) om Bokhoven heen;
- Resultaten en opvolging snelheidsmeters;
- Schoolstraat in Engelen,
- Kraanvogellaan (basisschool de Matrix)
- Verkeersdrempels bij in- en uitritten aan de Omloop
- Kruising Graaf van Solmsweg/ Engeler Schans.
- Effect GOL op sluipverkeer door Engelen.
- Voorrangssituatie rotondes Haverlij

Fietsstraat en omleiding gemotoriseerd verkeer:

Het plan is nog steeds actueel om de Maasdijk (vanaf de kom Bokhoven tot aan de onderdoorgang van de A59) deze straat autoluw te maken en zeker voor het recreatieve (auto/motorverkeer de snelheid tot 30 km te begrenzen. Het voornemen is ontwikkeld al vanaf medio de eeuwwisseling. De budgettaire plannen daartoe, om deze steeds maar weer door te schuiven naar het volgende kalenderjaar, zijn funest om het plan te realiseren. Ook het argument, dat er sprake is van dijkverzwaring/ophoging op korte termijn, waardoor het een desinvestering zou zijn om deze verbindingsweg aan te passen, geeft de suggestie, dat op lange termijn dit wel mogelijk moet zijn. Het tegelijkertijd realiseren van een nieuwe infrastructuur van de weg in combinatie met de dijk aanpassingen is naar onze mening wel juist, maar we zijn stellig van mening, dat verkeersmaatregelen- vooral in de zomerperiode – ook anders en eerder geregeld kunnen worden.

Ons voorstel is dan ook om het benoemde tracé met ingang van het mooi weer seizoen(medio mei) verkeerstechnisch als een fietsstraat te benoemen, waarbij de auto en motoren te gast zijn, er een maximumsnelheid toe te laten van 30 kilometer. Indien de dijk aanpassing lang op zich laat wachten, zijn belijningen en borden vooralsnog voldoende om dit hinderlijke verkeersgedrag enigszins aan banden te leggen. De inwoners van het dorp Bokhoven en die van Het Slot en de andere kastelen zijn de overlast meer dan beu en willen actie in deze.

In aansluiting hierop is het recreatieverkeer (motoren/auto's) een heet hangijzer onder de bewoners van het dorp Bokhoven. Overlast van geuren, geluid en drukte betekenen voor de aanpalende woningen een bron van grote ergernis. Men wil dit beteugelen door slechts het lokale verkeer toe te staan en het **overige verkeer te weren** uit de kom van dit mooie dorp.

De bewoners willen derhalve, dat er een voortvarend besluit genomen wordt, om deze verkeerssituaties voor de zomer van 2022 aan te passen. Wij, als bestuursraad, willen dit dringende verzoek benadrukken en hiervoor, indien gewenst, de nodige bijdrage leveren.

Bokhovense Maasdijk en Graaf van Solmsweg.

Een ander aspect willen we zeker ook onder de aandacht brengen. De gehele dijkweg, vanaf de kruising met de Henneweide tot aan de afslag naar de bebouwing van Engelen (Schoolstraat) m.u.v. het gedeelte nabij de sluis, is in de avonduren in zijn geheel niet verlicht. De rijbaan is vrij krap, zodat passeren van voetgangers of fietsers slechts door één voertuig mogelijk is. Overdag is dit te overzien, echter in de avonduren is dit een hachelijke situatie. Voertuigen maken veel gebruik van groot licht en bij het signaleren van voetgangers en/of fietsers dimt men normaliter, maar dan is het overzicht slecht. Ondanks dat de fietser en voetgangers veelal verlichting bij zich hebben, is dit toch een zeer ongewenste situatie.

Ons voorstel is om **belijning** – stippellijn of liefst lijnen aan de zijkant - aan te brengen om de enigszins slingerende dijkweg goed te kunnen vervolgen. Immers de rijbaan is op een dijklichaam gelegen en het talud is een duidelijke reden voor voertuigen om hiervan weg te blijven.

Resultaten en opvolging snelheidsmeters:

Om de verkeerssnelheid terug te brengen zijn eind 2020 snelheidsmeters geplaatst in het 30 km gebied in Bokhoven. Gestart is met het kruispunt Baron van de Aaweg- Baronesse van Egmondweg. Na de nodige aanloopproblemen werken de huidige meters goed. Het verzoek om een afspraak om de verkregen informatie te bespreken en op basis daarvan verdere maatregelen of acties te ondernemen, heeft tot op heden niets opgeleverd. Het al dan niet **verplaatsen** naar een volgende locatie zou ook op diezelfde agenda dienen te staan.

Schoolstraat Engelen.

De afrit vanaf de Graaf van Solmsweg naar de Schoolstraat betekent een snelheidsvermeerdering van menig weggebruiker en met name de automobilisten.

De drempels in de Schoolstraat zijn voldoende, maar van een dermate fysiek laag gehalte, dat dit de gemiddelde automobilist niet zal hinderen. Ook de duiding van de 30 km kilometergrens op de dijk voor nadering van de bebouwde kom staat absoluut niet in relatie met de aanwezigheid van bebouwing. De bebouwde kom grens aanpassen hoeft niet, maar een herhaling of een duiding van **30 km op de helling** is al voldoende om de weggebruiker op deze maximumsnelheid te duiden. Tevens zou de **eerste drempel**, juist aan de voet of begin van de oprit, iets verhoogd kunnen worden.

Zelfs is het idee geopperd om deze straat op termijn ook aan te wijzen als een fietsstraat;

Vooralsnog: Twee ingrepen, die relatief eenvoudig zijn te realiseren en waarmee we het veiligheidsgevoel bij de aanpalende woningen kunnen verbeteren.

Kraanvogellaan(Basisschool de Matrix)

Door het gedrag van de ouders, bij het afzetten en ophalen van de kinderen, wordt het stopverbod links en rechts van het begin van de straat nabij de school , niet nagekomen.

Het projectplan – LEKKER ANDERS DAG - is een eerste stap om de ouders bewust te maken van hun gedrag, dat de verkeersveiligheid niet ten goede komt. Ouderwets handhaven wordt vooralsnog niet voorgestaan, maar dit zou wel het voorbeeldgedrag kunnen geven, dat e.e.a. niet vrijblijvend is.

De ontwikkeling laat zien dat het afzetten en ophalen van scholieren meer op de Schoolstraat plaats vindt. Dit zal ook nog door de directie aan de ouders onder de aandacht gebracht kunnen worden.

Verzoek is dan ook dat de Wijkmanager met de schooldirectie zo snel mogelijk overleg heeft en de actie naar de ouders uitzet. Ook de wijkagent zal in deze situatie een rol kunnen spelen.

Verkeersdrempels bij in- en uitritten aan De Omloop

Een onverwacht voornemen bereikte ons dit voorjaar om in de wegen van uit het buitengebied drempels aan te leggen. De provincie had hiervoor een gelabeld budget beschikbaar. Normaliter wordt er eerst door de gemeente gemeten, wat het snelheidsprofiel is en is dat vervolgens uitgangspunt voor het al dan niet nemen van maatregelen.

Een uitgebreid contact met de omliggende boerderijen leerde, dat men drempels in hun leefomgeving ongewenst achtte en de verkeerssnelheid minder bezwaarlijk vond dan evt aan te leggen drempels in hun dagelijkse aan-en afvoergebied. Derhalve is de reactie van uit de Bestuursraad geweest om dit plan op de daartoe bestemde wegen, niet uit te voeren. Wel willen we aandacht vragen voor De Omloop, die nu toegangsweg is geworden voor 4 kastelen (een in aanbouw). Eerder is al aangegeven dat deze weg zich leent om flink snelheid te verhogen. Zelfs zijn er al enkele “straatracers” gesignaleerd. De in-uitritten van deze kastelen worden veelvuldig gebruikt door bewoners en bezoekers en het verbaast ons nog steeds, dat hier geen aanrijdingen ontstaan, maar hierop kan gewacht worden.

Het voorstel is om – analoog aan De Bellaard, bij de in-en uitritten van de vier kastelen drempels aan te brengen, zodat het verkeer geen gelegenheid krijgt om snelheid te maken. Ook de aanwezigheid van twee bushaltes vraagt om een aangepaste snelheid van de weggebruikers. Immers deze weg ontsluit het verkeer naar Haarsteeg en Heusden. Met name in de zomerperiode wordt door recreatieverkeer hiervan frequent gebruik gemaakt.

Verzoek is om uiteindelijk op de Omloop 4 verkeersdrempels aan te leggen bij de in-en uitritten van de kastelen.

Kruising Graaf van Solmsweg / Engeler Schans.

In de openbare zitting van de Bestuursraad van oktober is door een inwoner van De Graaf van Solmsweg een pleidooi gehouden om de kruising met de Engeler Schans te verbeteren of aan te passen. Aanleiding was het blokkeren van deze kruising door een grote oplegger. Met veel moeite en tijd en schade is het uiteindelijk gelukt dit voertuig uit deze knelpositie vrij te maken. Ook zijn er diverse eerdere meldingen van incidenten op de betreffende hoek.

In een gesprek met de desbetreffende bewoner zijn een aantal voorstellen gekomen om dit voorgoed op te lossen.

Sluit de Graaf van Solmsweg af voor vrachtverkeer (nu wel toegestaan voor bestemmingsverkeer). De zijstraat van de Graaf van Solmsweg is de Engeler Schans. Het inrichten als een **eenrichtingsstraat** vanaf de Engeler Schans zou de situatie goed verbeteren. Dus een verbod om de Engeler Schans in te rijden vanaf de Graaf van Solmsweg.

Ook overwogen kan worden om **een links- en rechts afslaan verbod** te realiseren op de Graaf van Solmsweg. Tevens een optie waaraan wordt gedacht, is het **plaatsen van barrières** in de Engeler Schans (tussen Achterstraat en Graaf van Solmsweg), afwisselend links en rechts. Deze zijn dusdanig, dat vrachtverkeer er niet door kan en klein (vracht)verkeer voldoende gehinderd wordt en daardoor er voorzichtiger gereden wordt. Een parkeerverbod instellen vanaf de kruising richting het viaduct van de A59 is eveneens een optie.

Naast de overlast en onveilige situatie, zijn er al diverse schades toegebracht aan de woningen en tuinen van o.a. nr. 89 en 91. Bij het meest recente geval heeft de oplegger voor ruim € 6000 schade veroorzaakt aan erfafscheiding en tuin.

Een combinatie van genoemde opties kan uiteraard ook.

Effect GOL op sluipverkeer door Engelen.

Door een samenwerkingsverband van een aantal gemeenten, waaronder Den Bosch, is de paraplu van de provincie het Gemeenschappelijk Overleg Langstraat (GOL) opgezet met als doel een betere toegankelijkheid van de aangesloten gemeenten, minder sluipverkeer en verbetering van de groene component in het betreffende gebied. De BREB heeft steeds haar zorgen geuit over het te verwachten sluipverkeer vanuit Vlijmen/Heusden door haar bestuursgebied. Omdat de GOL haar taakstelling eindigt bij afslag West, was er binnen de gemeente Den Bosch weinig begrip en affiniteit met ons probleem. Maar de gemeente Den Bosch heeft toegezegd budget te zoeken voor maatregelen, die dit sluipverkeer zullen ontmoedigen. Inmiddels zijn als gevolg van de bouw van nieuwe kastelen de door eigen inwoners gegenereerde verkeersstromen al toegenomen en zal het te verwachten sluipverkeer vooral in de ochtend en avondspits hier tot ongewenste verkeerssituaties leiden. Daarom zijn door de BREB eerder een drietal rotondes voorgesteld om op de kruisingen van Bellaard/Steenbeemden, van Bellaard/Haverlij en van Haverlij/Langekamp aan te leggen. Na enige discussie en herbeoordeling is de aanvraag voor een rotonde Haverlij/Langekamp door ons teruggetrokken.

De twee rotondes Bellaard/Steenbeemden en Bellaard/Haverlij staan nog steeds op het verlanglijstje van de BREB om daarmee niet alleen het sluipverkeer te ontmoedigen en bewoners van Vlijmen/Heusden te verleiden om bij de te modificeren aansluiting West te kiezen om de A59 te nemen in plaats van zich door Engelen te wringen. Deze twee rotondes zullen daarnaast zorgen voor een beperking van de aangehouden snelheden en daarmee de verkeersveiligheid duidelijk

verbeteren. De twee nieuwe rotondes in de Haverlij hebben toch veelal tot een verbetering van de verkeerssituatie geleid, zowel wat betreft doorstroming als veiligheid.

De BREB blijft van mening, dat de voorgestelde rotondes juist een goede, zo niet de enige, oplossing zijn om het sluipverkeer te beperken, de doorstroming van motorvoertuigen te verbeteren en de verkeersveiligheid daarbij te verhogen.

Daarbij zouden de maximumsnelheden op zowel de Bellaard als de Steenbeemden zeker enige honderden meters voor betreffend kruispunt verlaagd moeten worden naar 50 km/u zoals ook op de Haverlij tussen de A59 en de Kraanvogellaan is gebeurd. Het begin zou geaccentueerd moeten worden door een drempel, ontworpen op de 50 km/u.

Voorrangssituatie rotondes Haverlij

Wellicht ten overvloede zou het volgende knelpunt benoemd kunnen worden: Het gaat om de twee rotondes die je tegenkomt, komende vanaf Den Bosch. Rotonde 1 is bij afslag Beverspijken, rotonde 2 is bij afslag De Vutter. Op beide rotondes hebben fietsers geen voorrang en dat is niet alleen jammer maar ook verwarrend en onveilig.

Ik bespreek beide rotondes vanaf het perspectief van de fietser. Je komt met een lekkere vaart van de brug over de A59 af en moet daar als fietser stoppen omdat auto's voorrang hebben. Maar, soms krijg je als fietser ineens wel voorrang van een automobilist, bijvoorbeeld van een auto die van links komt, en even vaak ook niet. Of je krijgt wel voorrang van links maar niet van rechts of omgekeerd. Het is verwarrend en dat leidt tot onduidelijkheid en onveiligheid.

In het verleden is er veel te doen geweest over de grenzen van de bebouwde kom en de verkeersmaatregelen, die hiervoor gelden. Het gaat in feite toch over de verkeersveiligheid en deze is niet gediend met een verwarrend beeld welke de drie rotondes te weeg brengen.

Resumé:

Bovenstaande situaties vragen om een oplossing. Momenteel is geen zicht op erkenning van de situatie of op meedenken in oplossingen. De veiligheid is continue in het geding, al geeft cijfermatige analyse een ander beeld, gezien door de ogen van de verkeersdeskundigen. De beleving van de inwoners en de ervaring in hun leefomgeving is duidelijk anders. Daarom is gezamenlijk overleg geboden om te komen tot oplossingen. Tijdens de fietstocht met ambtenaren gemaakt door ons bestuursgebied op 3 november jl. is hiervoor de basis gelegd. Een afspraak (mag zeker digitaal) met hoofd Leefomgeving, betrokken ambtenaren en een delegatie van de bestuursraad dient hiervoor z.s.m. te worden gemaakt.

In afwachting van uw reactie, tekenen wij,

Engelen, 6-12-2021

Namens de bestuursraad,

John Branderhorst

Margo van den Oord