

Fractie DDO

T.a.v. de heer Duijs, mevrouw De Graaff

E-mail gemeente@oss.nl
www.oss.nl

Postbus 5
5340 BA Oss

Wilt u bij uw reactie de
datum van deze brief en
ons kenmerk vermelden?

Datum	Ons kenmerk	Behandeld door	Doorkiesnummer
12 maart 2024		IBOR	
Onderwerp			Aantal bijlagen
Artikel 41 vervolgvragen van de fractie DDO over drempels Hertogensingel.			

Geachte heer Duijs, mevrouw De Graaff,

U hebt het college op 29 februari 2024 vervolg-artikel 41 vragen gesteld over de drempels aan de Hertogensingel te Oss. In deze brief beantwoord ik uw vragen puntsgewijs.

1. *Hoe is de wethouder omgegaan met de klachten m.b.t. de onlangs geplaatste drempels aan de Hertogensingel (mede n.a.v. de berichten in het BD en DTV)?*

De klachten zijn beantwoord conform de beantwoording van de eerdere art 41 vragen.

2. *Hoe kan het college na het lezen en bekijken van meerdere artikelen en items die hierover gemaakt zijn door o.a. BD en DTV en de vele reacties hierop volharden in de gedachte dat deze drempels passend zijn en geen gevaarlijke situaties opleveren en de doorgang niet stagneren?*

Dergelijke drempels liggen veelvuldig in Oss en overal in Nederland. Als men deze met gepaste snelheid passeert komen hier geen gevaarlijke situaties van. Het stagneren van de doorgang is alleen maar goed bij een kruispunt. Ook al heeft men groen moet de weggebruiker toch een kruispunt met gepaste snelheid passeren.

3. *Hoe kan het college volharden in de gedachte dat de ovale drempels, die vaak slechts stapvoets genomen kunnen worden, 'passend zijn' op een weg waar de max. snelheid 50 km/h is? Welk onderzoek en advies ligt daaraan ten grondslag en welke kosten brengt dit met zich mee?*

Deze drempels zijn op verzoek van de Nicolaas school gekomen en in samenspraak met Veilig Verkeer Nederland. De kosten van deze tijdelijke maatregelen zijn op verzoek van school en worden ten laste gebracht van de nieuwbouw Nicolaasschool.

4. *Hoe kan het college volharden in de gedachte dat ovale drempels, die vaak slechts stapvoets genomen kunnen worden, nét voor verkeerslichten 'passend zijn'?*

Zie antwoorden hierboven.

5. *Is de wethouder het met DDO eens dat er direct na plaatsing toch op zijn minst gewaarschuwd had moeten worden voor de ovale drempels middels een bord dat aan de juiste kant (rechts) van de weg staat (vgl. BABW, punt 10) ? Zo nee, waarom niet?*

Tijdens de plaatsing zijn er borden geplaatst. De weg breedte laat het toe dat de bebording ook aan de linker kant van de weg mag staan. Omdat het hier gaat om een aanliggend fietspad is de linkerzijde van de weg beter.

6. *Waarom is er gekozen voor een bord aan de linkerkant van de weg en niet (ook) aan de rechterkant zoals het BABW aangeeft?*

Zie hierboven.

7. *Wanneer zal volgens het college de herinrichting van de Hertogensingel gereed zijn?*

De planning van de uitvoeringsperiode is pas bekend na een aanbesteding. Die is nog niet bekend.

Wel is bekend dat wij nu aan de gang gaan met een visualisatie van de inrichtingsprincipes. Gepland is om vóór de bouwvak een informatieavond voor bewoners te houden en hierna volgt het vaststellen van de projectopdracht. Daarna is wel zicht op de planning voor de verdere voorbereiding, aanbesteding en uitvoeringsperiode van het project.

8. *Klopt het dat dezelfde ovale drempels ook geplaatst gaan worden op de Singel 40-45 met de kruising Prof. Regoutstraat? Zo ja, is dit ook een tijdelijke plaatsing?*

Dit is ons niet bekend.

9. *Hoe kan het college antwoorden dat de maatregel 'passend' wordt geacht terwijl veel verkeersdeelnemers aangeven dat er filevorming ontstaat doordat verkeersdeelnemers eerst sterk moeten afremmen, vervolgens de ovale drempel stapvoets moeten nemen om daarna snelheid te moeten maken om het groene verkeerslicht te halen?*

Als men iets langer moet wachten op elkaar is er niet meteen sprake van filevorming.

10. *Welke invloed heeft het eerst sterk afremmen en daarna weer optrekken om het verkeerslicht te halen op het milieu?*

Is niet bekend.

11. *Hoe kan het college zo resoluut in haar beantwoording aangeven dat eventuele schade die is opgelopen door de betreffende ovale drempels 'wordt afgewezen' terwijl er aan het begin geen deugdelijke bebording bestond en waarschuwing vooraf is gegeven?*

Zie antwoord 5.

12. *Bovenstaande (vraag 10) verhoudt zich niet met de Algemene Beginselen van Behoorlijk Bestuur. Hoe gaat de wethouder dat herstellen?*

Er hoeft niet hersteld te worden. Deze tijdelijke maatregelen zijn genomen op verzoek van de Nicolaasschool en in samenspraak met Veilig Verkeer Nederland. Afspraken maken betekent ook afspraken nakomen.

13. *Is het college het met DDO eens dat wanneer verkeersdeelnemers schade aan hun voertuigen hebben opgelopen deze moet worden vergoed, al is het maar omdat het direct na plaatsing aan deugdelijke bebording en daarmee waarschuwing ontbrak? Zo nee, waarom niet?*

Zie antwoord 5.

14. *Is het college het met DDO eens dat dergelijke drempels onze hulpverleningsvoertuigen onnodig en te sterk hinderen en dat daarmee het risico voor mensen die snel hulp nodig hebben toeneemt? Zo nee, waarom niet?*

Nee, we vinden de veiligheid op het kruispunt van hoger belang.

15. *Welke gevolgen hebben de maatregelen voor de aanrijtijden van hulpverleners?*

Niet bekend.

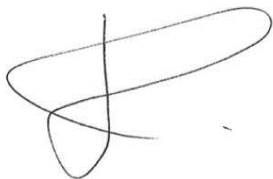
16. *Ook bestuurders van de buurtbus hebben DDO laten weten dat de betreffende drempels niet passend zijn en dat de buurtbussen bij het passeren van de drempels sterk heen en weer schudden en dat dat alles behalve comfortabel is voor de passagiers. Wat zegt het college tegen de bestuurders van de buurtbus?*

Ook de buurtbus zal deze drempels met gepaste snelheid moeten passeren.

17. *Heeft de wethouder in zijn afwegingen ook aan alternatieven gedacht, zoals bijvoorbeeld camera's o.i.d. die rendement opleveren en de verkeersveiligheid en het milieu van dienst zijn in plaats van belasten? Zo nee, waarom niet?*

Zie het antwoord bij vraag 12.

Met vriendelijke groet,



Dolf Warris

Wethouder Openbare Ruimte