

Aan de leden van de Raad

Stadhouderslaan 200
Postbus 15
6170 AA Stein
T +31 (0)46 435 93 93
info@gemeentestein.nl
www.gemeentestein.nl

BTW NL 0017.31.105.B.02
KvK 5198 4997 0000
IBAN NL20 BNGH 0285 008 110
BIC BNGH NL2G

Datum: 2 april 2026
Uw kenmerk:
Zaaknummer: 20260209162742
Behandeld door: S. Dohmen
Betreft: Raadsvragen CMB inzake diverse perikelen omtrent verkeersveiligheid Elsloo

Geacht fractie,

Het college van burgemeester en wethouders heeft van u een brief ontvangen met daarin enkele vragen over diverse perikelen omtrent verkeersveiligheid in Elsloo. Voor de helderheid zullen de gestelde vragen worden herhaald en beantwoord.

Stationsstraat Elsloo

1. Is uw College op basis van bovenstaande bereid om met omwonenden opnieuw het gesprek aan te gaan teneinde te bezien welke verkeersmaatregelen passend zijn? Zo ja, wanneer?

Ja, directe omwonenden worden dan betrokken bij een participatieproces. Hierin kunnen zij vragen stellen en suggesties doen ter verbetering.

Kruising Michiel de Ruytersstraat en Rembrandtstraat & Jacob Catsstraat Elsloo

Eerst zal de context worden geschetst van de totstandkoming van deze kruisingen: Vervolgens zullen de bijbehorende vragen worden beantwoord:

De Michiel de Ruyterstraat is ingericht als ETW 30 km/h met een profiel van 5,80 m volgens CROW-richtlijnen en eerdere participatie. Fietssuggestiestroken zijn normaal niet gebruikelijk bij ETW 30, maar hier wel toegepast vanwege intensief fietsverkeer. Omliggende straten (±6 m profielbreedte) hebben geen fietssuggestiestroken; auto's blijven daar doorgaans achter de fietser, wat de verblijfsfunctie en lage snelheid benadrukt. In woonstraten ETW 30 leren bestuurders, tijdens de rijopleiding, dat zij ook bij afslaan achter fietsers blijven om te passeren.



**Dat maakt
Stein voor mij...**

Tijdens de afsluiting van de rotonde Koolweg is waargenomen dat het aantal afslaan bewegingen tussen de Michiel de Ruyterstraat en de Rembrandstraat (en vice versa) is toegenomen. Daarbij blijkt dat verkeer vanuit de Michiel de Ruyterstraat richting Rembrandstraat vaak met een hogere oprijnsnelheid de bocht neemt dan verkeer vanuit de Rembrandstraat. Hierdoor wordt de bocht ruimer genomen dan bedoeld, wat kan leiden tot hinder voor tegemoetkomend verkeer, mede door de verhoogde verkeersintensiteit in deze richting.

De verwachting is dat dit probleem na heropenstelling van de rotonde zal afnemen. Mocht dat niet het geval zijn, dan kan worden overwogen de paaltjes te verwijderen en te vervangen door grasbetontegels, zodat het ontwerp vergevingsgezinder wordt en uitwijkende voertuigen geen wegmeubilair kunnen raken.

2. Is Uw College bekend met bovenstaande problematiek?

Ja

3. Is Uw College bereid om in samenspraak met omwonenden tot passende oplossingen te komen, teneinde de verkeersveiligheid te verbeteren?

De verwachting is dat na heropenstelling van de rotonde dit probleem zal afnemen. Mocht dat niet het geval zijn, dan kan worden overwogen om samen met inwoners te zoeken naar een passende oplossing. Het is wel goed om te benoemen dat de landelijke inrichtingseisen wel ten alle tijden gehandhaafd dienen te blijven.

4. Waarom is er bij de reconstructie er niet voor gekozen om deze kruising gelijkwaardig te maken?

De Jacob Catsstraat en de Rembrandtstraat zijn gelijkwaardig aangesloten op de Michiel de Ruterstraat.

-> Mocht met gelijkwaardigheid bedoeld worden voorrangregeling: Bij kruising tussen ETW 30 km/h en een andere ETW 30 km/h is de voorrang niet geregeld en dient men altijd van rechts voorrang te verlenen.

5. Is Uw College bereid om in samenspraak met omwonenden tot passende oplossingen te komen, teneinde de verkeersveiligheid te verbeteren?

Zie antwoord vraag 3

6. Ontbreekt in de raadsvragen

Spoorwegovergang Beek-Elsloo

7. Kunt u ons een feitenrelaas doen toekomen vanaf datum beantwoording raadsvragen tot op heden omtrent wat Uw College aan deze problematiek in de tussenliggende periode heeft gedaan?

De werkzaamheden in de periode februari-maart 2025 hadden geen betrekking op het hoogteverschil in het asfalt. Deze bevindt zich namelijk zo dicht op de spoorweg dat hiervoor een Buiten Dienst Regeling nodig zal zijn.



In mei 2025 is gezamenlijk (Regio enerzijds en ProRail en haar (onder)aannemer anderzijds) geconstateerd dat de aangebrachte asfaltconstructie niet voldeed aan de eisen zoals opgenomen in de standaard RAW bepaling 2020 van het CROW. Het asfalt is afgekeurd omdat het niet aan de eisen voor vlakheid voldeed, de deklaag schraal is en rafeling vertoond en de onderlagen niet (goed) zijn verdicht. Hiermee is het asfaltwerk niet opgeleverd en overgedragen.

ProRail (en haar aannemer) is toen verzocht door de regiopartners om een herstel plan op te stellen voor het asfalt te vervangen. Echter de aannemer was van mening dat hoewel het asfalt niet voldeed, het niet dusdanig slecht was dat vervanging nodig was. De berekeningen die de aannemer hiervoor presenteerde werden door de Regiopartners als onvolledig en onjuist beoordeeld.

ProRail heeft uiteindelijk een onafhankelijk rapport door Arcadis laten opstellen waaruit blijkt dat het asfalt inderdaad van dusdanige kwaliteit is, dat vervanging de enige oplossing is. ProRail heeft inmiddels ook haar aannemer formeel aansprakelijk gesteld. Hen is verzocht een herstelplan aan te leveren om de asfaltconstructie op het juiste kwaliteitsniveau te krijgen.

*De aannemer van ProRail heeft toegezegd het asfalt te vervangen.
De raadsinformatiebrief van 1 april wijdt hier verder over uit.*

8. Wanneer is er formeel opgeleverd en welke gebreken zijn er toen aan de uitvoerder (schriftelijk) medegedeeld

*De officiële oplevering LVO oplevering heeft nog niet plaatsgevonden. Tijdens de opname voor openstelling van het wegverkeer in mei 2025 is geconstateerd dat de kwaliteit en vlakheid van het aangebrachte asfalt niet voldeed. De kwaliteit van het asfalt voldoet zowel niet aan de HR(holle ruimte) en verdichting.
Hiermee is de oplevering niet geaccepteerd, en is de LVO nog niet officieel opgeleverd.*

9. Is de uitvoerder inmiddels formeel aansprakelijk gesteld voor dit gebrek c.q. deze gebreken?

ProRail heeft haar aannemer ondertussen in gebreken gesteld, en verzocht een herstelplan op te stellen.

10. Hoeveel van het oorspronkelijk begrote budget is tot nu toe besteed en is er thans sprake van overschrijdingen?

Van het oorspronkelijke budget is in maart 2026, in totaal 1,8miljoen euro uitgegeven door de gemeente van het oorspronkelijke budget van 2,5miljoen. Daarmee is er een restantbudget van € 700.000 voor 2026. Het projectbudget is niet overschreden. Belangrijk om te melden is dat de herstelkosten van het asfalt gedragen worden door de aannemer van ProRail.



11. Is met Uw College de uitvoeringsperiode waaraan ProRail refereert afgestemd? Zo ja, waarom wordt er geen rekening gehouden met het feit dat de rotonde bij de Koolweg tot eind juni 2026 is afgesloten?

ProRail heeft in 2024 aangekondigd te gaan werken aan het spoor. Tijdens deze werkzaamheden wordt de spoorwegovergang Beek/Elsloo afgesloten in verband met werkzaamheden aan de overweg en het asfalt. Met die reden heeft gemeente Stein aan ProRail verzocht om een verkeerskundige berekening (verkeersmodel) te maken. Deze berekening had als doel om te beoordelen of deze spoorwegafsluiting samengaat met andere werkzaamheden in deze periode.

Uit de berekening blijkt dat de werkzaamheden samengaan. Er zijn wel aanvullende verkeersmaatregelen benodigd. Die maatregelen worden door ProRail gecoördineerd en op straat geplaatst. Ook ProRail zal in deze periode aanspreekpunt zijn voor inwoners. Dat is per brief gecommuniceerd aan omwonenden.

De raadsinformatiebrief van 1 april wijdt hier verder over uit.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Stein,
namens dezen,

ValidSigned door Danny Hendrix
op 02-04-2026

Wethouder fysieke leefomgeving
drs. ing. D.M.M. Hendrix

