
Van:
Verzonden: maandag 29 april 2024 16:22
Aan: Secretariaat B&W
Onderwerp: FW: Brief aan gemeenteraad en college Vught dd 19 04 2024 def
Bijlagen: Brief aan gemeenteraad en college Vught dd 19 04 2024 def.docx

Van:
Verzonden: vrijdag 19 april 2024 17:01
Aan:
CC:

Onderwerp: Brief aan gemeenteraad en college Vught dd 19 04 2024 def

Let op: Deze mail komt van buiten onze organisatie. Help mee om onze organisatie veilig te houden en denk na voordat je op een link klikt of een bijgevoegd bestand opent.

Aan de leden van gemeenteraad van Vught
i.a.a. aan burgemeester van de Mortel en de wethouders van de gemeente
Vught

Onderstaand treft u aan een brief van de mevrouw en de heren en ondergetekende over de zorgelijke ontwikkeling van het verkeer in Vught-Noord, in het bijzonder op en rond de Postweg. Deze brief hebben wij geschreven nadat wij enkele weken geleden gesproken hebben met wethouder du Maine. De inhoud spreekt voor zich met dien verstande dat wij graag op een zo kort mogelijke termijn met de gemeenteraad hierover in gesprek willen gaan. Wij kijken hier naar uit. Ik ben bereikbaar op mijn huisadres , telefonisch of whatsapp via

Met vriendelijke groet
Namens

VERKEERSSITUATIE 2023 – 2024 VUGHT-NOORD

Vught, 19 april 2024

Aan de Gemeenteraad
en haar College van Wethouders van de gemeente Vught

Geachte dames en heren,

In vervolg op ons recente gesprek met wethouder Du Maine willen wij ons graag wenden tot uw Raad en de raadsleden afzonderlijk over de verkeersontwikkeling rond de Postweg in VUGHT-Noord. Dit betreft in het bijzonder de situatie op de kruising Postweg/Kampdijklaan en de ontsluiting van het Isabellaveld en het Fort Isabella.

Daar komt bij dat in een relatief korte periode het aantal verkeersbewegingen fors is gegroeid en bovendien nog zal toenemen door de verdere ontwikkeling van het Isabellaveld en Fort Isabella evenals de aanstaande verkoop door ENEXIS van het voormalige Essent Sportcomplex.

Omdat wij hebben moeten vaststellen dat dit tot een aantal ongewenste en onveilige situaties leidt, een samenhangende ontwikkeling ontbreekt en er de facto sprake is van een losse optelsom van verkeerstechnische knelpunten die nog steeds in omvang toenemen, richten wij ons nu rechtstreeks tot u.

In maart 2023 hebben wij ons voor de eerste maal gewend tot uw ambtelijke vertegenwoordigers met een overzicht van de door onsesignaleerde knelpunten. In dezelfde periode hebben B&W besloten extern advies in te winnen om – naar wij aannemen - tot een samenhangend en veilig plan te kunnen komen. Helaas bleek het voor ons niet mogelijk om rechtstreeks met de onderzoekers in gesprek te gaan. Sterker nog, het betreffende bureau liet weten dat dit niet gebruikelijk was en zij daar geen reden toe zagen. Ook het ambtelijk contact stopte in deze periode in afwachting van het externe advies dat inmiddels was voorzien voor september/oktober 2023.

Eind oktober hebben wij een eerste versie van het onderzoeksverslag van onderzoeksbureau DTV ontvangen, waarop wij op 6 november een reactie hebben gestuurd, waarin wij zowel ingaan op de in de rapportage genoemde knelpunten als op de mogelijke oplossingen, zie bijlage.

Nadat wij uit ambtelijke kringen hadden vernomen dat inmiddels was besloten om in het licht van het multidisciplinaire karakter van de problematiek naar een bredere aanpak en werkwijze te gaan. Wij willen deze aanpak graag ondersteunen met dien verstande dat bewoners dan ook als directe belanghebbenden betrokken worden in deze aanpak.

Helaas werd de presentatie van de definitieve versie van dit advies nog een keer vertraagd en hebben wij deze onlangs - gedateerd 4 maart 2024 - mogen ontvangen.

Inhoudelijk bevat deze definitieve versie o.i. geen substantiële wijzigingen ten opzichte van de eerdere door ons ontvangen versie. Kortom, het heeft een jaar moeten duren alvorens wij

onze visie op de situatie en vervolgens dit advies met wethouder du Maine hebben kunnen bespreken.

In het recente gesprek met de wethouder werd belangstellend naar onze ideeën en voorstellen geluisterd en de door ons geschetste problematiek onderkend. Gesproken is over de onwenselijke en deels ook gevaarlijke situaties. Echter de afsluitende conclusies waren telkens dat de situatie “op en rond” de Postweg nu geen prioriteit heeft en dat daarvoor de financiële middelen ontbreken.

Nu gebleken is dat wethouder du Maine geen mogelijkheden ziet om op korte termijn de door ons gesignaleerde knelpunten op te lossen zijn wij genoodzaakt ons te wenden tot uw Raad met het verzoek om op korte termijn passende maatregelen te treffen om een veilige verkeerssituatie in Vught-Noord te kunnen realiseren. Wij hebben onze een recent geactualiseerde versie van onze visie en voorstellen ter informatie bijgevoegd en staan klaar om dit met u te kunnen bespreken.

De problematiek rond de Postweg en omgeving, die vooral op de kruispunten wringt, wordt niet ontkend door de wethouder. Dat bevestigde hij ook. Het lijkt er echter op dat hij niet preventief wil werken aan de verkeersveiligheid. Daarnaast wordt het argument aangevoerd dat de gemeente het al veel te druk heeft met de projecten Laagstraat en Vijverbosweg waar vrij liggende fietspaden horen te liggen gezien de verkeersdrukke en de snelheidslimiet ter plaatse. Vervolgens worden we ‘doorverwezen’ naar de actualisatie van het Mobiliteitsplan over een paar jaar.

Wij delen uw urgentie om de Laagstraat en Vijverbosweg aan te pakken maar zijn enorm geschrokken van de houding van de wethouder ten aanzien van de verkeerssituatie in Vught-Noord. Het ontwerp voor de beide wegen is lang geleden volgens eenzelfde vergelijkbaar ontwerp gemaakt. In de tussentijd is de functie en het gebruik na de aanleg niet veranderd. Betekent deze trage manier van werken dat andere verkeersveiligheid vraagstukken nu blijven liggen met het risico dat deze ook een vergelijkbaar lange periode moeten wachten op een oplossing? We zijn geschrokken door de lakse manier van omgaan met verkeersonveilige situaties en vinden dit niet acceptabel. Schijnbaar moeten er eerst ernstige ongevallen gebeuren.

Vandaar ons directe verzoek aan de Raad: ‘grijp in en versnel de verkeersveiligheid in de projecten en werk risico-gestuurd om ongevallen te voorkomen’. Een en ander in het vertrouwen dat u alles in het werk zult stellen de sterk groeiende onveilige situatie(s) ongedaan te maken. Wij zien uw antwoord graag op een zo kort mogelijke termijn tegemoet.

Mede namens
Kampdijklaan en Postweg teken ik deze brief

en de bewoners van de

met vriendelijke groet

Opmerkingen, kanttekeningen en voorstellen namens de buurtbewoners van de Kampdijklaan, Postweg en Isabellaveld over de Rapportage van Adviesbureau DTV d.d. aug. 2023

Vught- Noord, d.d. 3 november 2023

1. Beschrijving en analyse van de huidige situatie

Een deel van de gepresenteerde cijfers, met name met betrekking tot het verkeer op de Kampdijklaan, is relatief oud (2019, 2021), zijn niet geactualiseerd en hebben voor een deel slechts betrekking op het deel van de Kampdijklaan gelegen tussen de Reutsedijk en de Postweg.

Onduidelijk blijft hoe de gepresenteerde cijfers zich verhouden tot een aantal actuele en toekomstige ontwikkelingen:

- ✓ De herinrichting van de Kampdijklaan als fietsstraat en opname daarvan in de snelfietsroute tussen Den Bosch en Eindhoven. Weliswaar wordt opgemerkt dat naar verwachting door de herinrichting van de Kampdijklaan als fietsstraat het aantal fietsers zal toenemen, de orde van grootte van deze toename wordt echter niet vermeld.
- ✓ Over de groeiende verkeersaantallen van en naar Fort Isabella wordt niet gesproken. Dit, terwijl al het gemotoriseerd verkeer van en naar Fort Isabella plaatsvindt via de Kampdijklaan en het kruispunt met de Postweg.
Zoals opgemerkt in onze eerdere notitie is met name de laatste twee jaar het aantal bewoners, de bedrijvigheid en de organisatie van uiteenlopende evenementen op Fort Isabella fors toegenomen, en in het verlengde daarvan ook het aantal verkeersbewegingen van en naar het Fort. Dat zal zeker niet verminderen maar eerder nog verder groeien.
- ✓ De verdere bebouwing van het Isabellaveld en de toekomstige bebouwing en *ontsluiting* van Sportterrein De Kamper. *(Met name dit laatste punt lijkt een blinde vlek. Hoewel bebouwing van het terrein, zoals het zich nu laat aanzien, in de komende jaren plaats zal vinden, lijkt in het geheel nog niet te zijn nagedacht over de ontsluiting van dit gebied en de gevolgen hiervan voor het verkeer in de directe omgeving, waaronder de Kampdijklaan en Postweg.)*

Ondanks de invloed die van deze ontwikkelingen uitgaat en in de komende tijd verwacht mag worden, wordt hier in de beschrijving en analyse van de situatie op het kruispunt geen rekening mee gehouden.

Voorts wordt gesteld dat voor 2040 een *afname* van verkeersaantallen op de Postweg wordt verwacht. Niet duidelijk is waarop deze prognose gebaseerd is en in hoeverre deze rekening houdt met bovengenoemde ontwikkelingen. Ook over bijvoorbeeld de gevolgen van recente ontwikkelingen rond de N65 voor het verkeer op de Postweg en in de Kampdijklaan wordt in het geheel niet gesproken. Bronvermelding, evenals elders in de rapportage, ontbreekt hierbij.

Opgemerkt wordt dat op het kruispunt geen ongevallen zijn geregistreerd. Bij omwonenden zijn echter wel degelijk ongevallen bekend, waaronder een aanrijding die plaats heeft gevonden ten tijde van het onderzoek (zie bijlagen). Maar ook uit de openbare ongevallenkaart, met dezelfde politiecijfers als DTV gebruikt, blijkt dat er in 2019 een ongeval heeft plaats gevonden tussen een snorfiets en personenauto.

En tenslotte wordt in het geheel geen melding gemaakt van de afsluiting van de Kampdijklaan aan de zijde van de Loonsebaan ten tijde van de onderzoeksperiode en de betekenis daarvan voor de waargenomen aantallen, verkeersstromen en conflictsituaties.

2. Bevindingen

De rapportage schetst een aantal herkenbare conflict- en risicosituaties:

- ✓ een grote fietsstroom met name in de spitsuren, waaronder een grote stroom van fietsende kinderen;
- ✓ de snelheden van het gemotoriseerd verkeer op de Postweg liggen relatief hoog;
- ✓ afslaande en kerende auto's op de Postweg zorgen voor een terugslag voor het achteropkomend verkeer en leiden tot onveilige situaties;
- ✓ het (veelvuldig) gebruik van de middenberm voor autoverkeer door fietsers en ook voetgangers zorgt voor onveilige situaties;
- ✓ de U-turn van de automobilisten op de Postweg leidt tot uitwijkmanoeuvres en hindert het verkeer op de Postweg. Bovendien is de mogelijkheid tot het maken van deze U-turn afhankelijk van de aanwezigheid van ander verkeer op de middenberm;
- ✓ reclameborden op en rond het kruispunt hinderen het zicht en moeten ten alle tijden worden verboden;
- ✓ fietsverkeer lijkt het gemotoriseerd verkeer op de Postweg te laat waar te nemen of de snelheid van gemotoriseerd verkeer te onderschatten;
- ✓ verkeer vanuit de Kampdijklaan blokkeert het fietspad op de Postweg doordat het zicht vanuit de Kampdijklaan op het kruispunt beperkt is.

3. Conclusies en aanbevelingen

Geconcludeerd wordt dat *“om de verkeersveiligheid te verbeteren, een grondige herinrichting van het kruispunt tot de mogelijkheden behoort”*.

Met het oog daarop worden twee varianten geschetst, een herinrichting van het kruispunt als rotonde of als voorrangsp plein. Beide varianten worden echter meteen afgewezen omdat zij perceelgrenzen overschrijden en onvoldoende inpasbaar zijn in de beschikbare ruimte.

De mogelijkheid om het huidige tracé en perceelgrenzen te wijzigen en daarmee bijvoorbeeld de tweede variant mogelijk te maken, wordt in het geheel niet overwogen.

De aanbevelingen die vervolgens geformuleerd worden, zoeken de oplossing geheel binnen de bestaande kaders en het bestaande tracé. Daarmee wordt echter, zoals geconstateerd wordt, voor een aantal van de in de rapportage gesignaleerde problemen geen adequate oplossing geboden en blijft een aantal problemen bestaan, zoals bijvoorbeeld:

- ✓ De onoverzichtelijkheid van het kruispunt voor verkeer komend vanuit de Kampdijklaan. Door de ligging van de rooilijn ter hoogte van beide hoekhuizen wordt het zicht voor automobielen komende vanuit de Kampdijklaan ernstig gehinderd.
- ✓ De U-bocht voor verkeer vanuit Den Bosch richting Isabellaveld. Deze conclusie wijkt af van de eerdere rapportage Postweg – Isabellaveld van hetzelfde onderzoeksbureau (DTV, juli 2023) waarin geconstateerd wordt dat in de drukste uren ca. 140 auto's, dus meer dan 2 per minuut, een U-bocht maken. Deze bewegingen, zo wordt opgemerkt, "zijn onwenselijk".
- ✓ Door het ontbreken van een opstelruimte tussen het fietspad en de rotonde van 5 meter voldoet het kruispunt niet aan de CROW-richtlijnen.

Evenmin wordt uiteengezet hoe de voorgestelde 'oplossing' zich verhoudt tot de herinrichting van de Kampdijklaan als onderdeel van een snelfietsroute. In de inleiding van de rapportage wordt nog gesteld dat de herinrichting van de Kampdijklaan als fietsstraat en opname daarvan in de snelfietsroute Den Bosch-Eindhoven kansen biedt voor een herinrichting van het kruispunt. In de aanbevelingen is hierover echter niets terug te vinden.

Een oplossing voor bovengenoemde punten is echter noodzakelijk en o.i. alleen mogelijk door het verleggen van het kruispunt richting het Drongelens kanaal en een ingrijpender herinrichten van het kruispunt dan nu in de aanbevelingen wordt voorgesteld.

4. Naar een gewenste oplossing

In het verlengde van ons eerdere pleidooi voor een integrale en duurzame oplossing voor de situatie op de Postweg - vanaf de rotonde op de Bossche weg tot en met de rotonde bij de Poortlaan - hebben wij naast de situatie op het kruispunt Postweg/Kampdijklaan ook gekeken naar de overige knelpunten op de Postweg:

- *De rotonde Postweg – Poortlaan:* op het moment dat de scholen beginnen en uitgaan, wordt de rotonde door erg veel fietsers gebruikt en levert dit met name in de ochtendspits veel onveilige situaties op. Bovendien ontstaat er regelmatig een wachtrij wat ertoe leidt dat het lokaal bekende verkeer omrijdt via de Loonsebaan en Kampdijklaan. Daarbij komt dat de kans groot is dat het aantal leerlingen nog verder toe zal nemen.
- *De huidige aansluiting van het Isabellaveld op de Postweg (kruispunt Postweg-Jo van de Meerendonkstraat):* deze leidt tot een ongewenste en onveilige oversteek door langzaam verkeer richting Fort Isabella en het fietspad aan de noordzijde van de Postweg, en de U-turn op het kruispunt Kampdijklaan-Postweg.

Op basis van bovenstaande observaties is een samenhangend oplossing geschetst voor de verschillende problemen.

De oplossing is met name gezocht in het bundelen van het fietsverkeer langs de zuidkant van de Postweg, daar waar de woningen liggen. Het fietspad aan de noordzijde kan in dat geval worden weggehaald waardoor ruimte ontstaat voor het verleggen van de Postweg en het

veilig inrichten van zowel het kruispunt met de Kampdijklaan als het kruispunt bij het Isabellaveld.

Het weghalen van het noordelijke fietspad maakt het ook mogelijk de fietsers grotendeels weg te halen van de rotonde bij de Poortlaan. Door een aparte fietsoversteek te maken aan de zuidzijde van de rotonde ontstaat er een tweerichtings fietsroute rechtstreeks naar de scholen die niet over de rotonde loopt en niet het autoverkeer kruist op weg naar de school. In de bijlagen wordt dit voorstel verder uitgewerkt.

Graag lichten wij e.e.a. verder toe in een gesprek.

3 november 2023