Aan: de raadsleden en burgerraadsleden van Gemeente Eijsden-Margraten
Betreft: leefbaarheid en veiligheid woonkern Bruisterbosch
Datum: 16 juni 2020

Agendapunt beeldvormende vergadering 29 juni 2020

Geachte heer/mevrouw,

Namens de bewoners van de woonkern Bruisterbosch willen we graag u, als volksvertegenwoordiger, ter voorbereiding op de beeldvormende vergadering van 29 juni aanstaande op de hoogte brengen van onze zorgen met betrekking tot de verkeerssituatie en leefbaarheid in Bruisterbosch. Daarnaast steun vragen in het proces van overleg en besluitvorming zoals dat tot nu toe verloopt met ambtenaren en wethouder. Daarnaast zien we het als onze burgerplicht u te informeren over dit knelpunt binnen de gemeente Eijsden-Margraten.

Situatie (met korte historie).
Bruisterbosch is een bijzonder gehucht met o.a. vier rijksmonumenten en geheel als beschermd dorpsgezicht aangewezen. Het gehucht is in de twaalfde eeuw ontgonnen zoals meerdere dorpen in de omgeving. Uit een oorkonde uit 1157 weten we, dat in dat jaar het kapittel van Sint Martinus te Luik aan zeven inwoners van Breust 35 hectare nieuw ontgonnen grond heeft uitgegeven. Ze noemden hun nieuwe dorp 'Bos van Breust' ofwel Bruisterbosch. Bruisterbosch bestaat momenteel uit plusminus 22 huishoudens met ongeveer 65 inwoners. De samenstelling van de bevolking is zeer divers. Van oudere alleenstaanden tot (jonge) gezinnen met opgroeiende kinderen. Het landelijke karakter blijkt, naast de inrichting, uit de aanwezigheid van enkele actieve bedrijven in landbouw/tuinsector. Daarnaast jonge zelfstandige ondernemers die al dan niet werken vanuit thuis en forensen gericht op werk in binnen- en buitenland.
Bruisterbosch is een 1150m lange straat, gelegen in een 30km zone. De weg kenmerkt zich verder door (steile) taluds aan beide zijden, de smalte en ontbrekende trottoirs.

Probleem.
Bruisterbosch is aangemerkt als een 30 km zone, passend bij het landelijke karakter en het beschermd dorpsgezicht. Echter, verschillende ontwikkelingen gedurende de laatste jaren hebben het weggebruik hevig doen toenemen en de leefbaarheid onder druk gezet.
Samenvattend:

- Bruisterbosch is de enige verbindingsweg tussen gebied Eijsden/Sint Geertruid en Margraten/Rijksweg. Vrachtwagens en bedrijfsbusjes en dagelijks forensisch verkeer verhogen de druk, met name gedurende de spits;
- Landbouwvoertuigen zijn t.g.v. de schaalvergroting in de landbouw steeds breder en hoger geworden en belemmeren de normale doorstroom;
- Door Bruisterbosch begeven zich jaarlijks duizenden toeristen vanwege de verschillende toeristische en (georganiseerde) sportieve wandel-, fiets- en toerroutes;

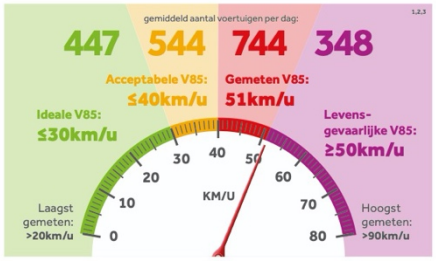
De bewoners aanvaarden het feit dat de ligging t.o.v. de twee grote kerndorpen, de aard van de regio en beroepsbevolking voor een deel de drukte bepalen. Wat niet geaccepteerd wordt is de *structurele overschrijding* van de snelheidslimiet. Een doorn in het oog van zowel gemeente als inwoners. Metingen (*zie bijlagen*) hebben bij herhaling uitgewezen dat normen veruit overschreden worden en dat de intensiteit (het aantal verkeersverplaatsingen in beide richtingen zeer hoog is.



Statistieken verkeersonderzoeken Bruisterbosch

Uitvoerende onderzoeks-partij [1,2]	Gem. aantal voertuigen per dag [1,2,3]	Percentage snelheids-overtredingen [1,2]	**Totaal aantal snelheidsovertredingen PER DAG** [1,2,3]
gemeente eijsden-margraten	2130	72%	1533
GRENS PAAL12 grensverleggende infraplanners	2168	85%	1843

V85: Dat is de snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden en door 15% wel wordt overschreden.



1. Resultaten verkeersonderzoek uitgevoerd door gemeente Eijsden-Margraten. Evaluatieperiode: 12 sept. 2018 - 25 sept. 2018
2. Resultaten verkeersonderzoek uitgevoerd door Grenspaal 12. Evaluatieperiode: 15 mei 2019 - 27 mei 2019
3. Weergegeven resultaten zijn gemiddelden per dag over evaluatieperiode.

V85 is een landelijk gehanteerde verkeerskundige norm (de V85-regel) om te kunnen bepalen of te hard wordt gereden en of maatregelen nodig zijn. De V85 houdt in: De V85 is de gemeten snelheid die door 85 procent van de automobilisten niet wordt overschreden. De V85 is hier een acceptabele waarde. Overschrijdt de V85 met meer dan 15km/uur dan moeten maatregelen worden overwogen.

Veruit de meeste voertuigen overschrijden de snelheid van 30 km/u. Stel, een snelheidslimiet van 50km/u wordt gehanteerd, rijdt nog steeds 15% van de voertuigen te hard, inclusief het zware verkeer. In werkelijke aantallen zijn dat er meer dan 300 per dag met gevallen van topsnelheden van 69 km/u bij vrachtwagens en 88 km/u bij auto's. Het gevolg is een onverantwoorde situatie. In combinatie met de smalte van de weg, het ontbreken van trottoirs en het vernauwend effect van taluds en bebouwing aan de straat is het wachten op de eerste verkeersdode.
Wat betreft de leefbaarheid heeft dit eveneens gevolgen:

- Kinderen kunnen niet zelfstandig de straat op; de oprit af of de poort uit betekent direct gevaar. Verkeer raast meteen aan hun neus voorbij.
- De straat heeft geen afzonderlijke voetgangersstrook. Ouderen (al dan niet met hulpmiddelen) kunnen zich enkel verplaatsen op verkeersluwe momenten door de molgoot.
- Het wegdek is niet ingericht (voor wat betreft belijning, afwerking, etc) op dit intensieve gebruik. De verschillende groepen deelnemers gaan over hetzelfde wegvlak. Van mestvervoerders, e-bikes, aannemers tot voetgangers met hond.

- De trillingen in meerdere belendende woningen is groot en neemt toe met de zwaarte van het verkeer. De vraag is oprecht of de opbouw/constructie van de weg in verhouding staat tot het hedendaags gebruik. Dit verdient o.i. nadere inspectie.
- Geluidsoverlast is aan de orde van de dag. Door de week vanwege voorbijrazend verkeer, in de weekends vanwege kolonnetoerisme.

Frustratie.
Sinds 2015 doen de inwoners meerdere pogingen dit knelpunt bij de gemeente ter tafel te brengen. Geen gehoor. Vanaf 2017 is er zelfs een gemandateerde werkgroep in het leven geroepen om wederom een structurele oplossing te bedenken. Dit wordt door de gemeente omarmd, juist vanwege het principe van burgerparticipatie. Gedurende 2017 en 2018 wordt er in overleg met de heren Schobben en Ruijters (verkeerskundige en hoofd veiligheid) voortvarend gewerkt aan een inrichtingsplan waarbij rekening gehouden is met de ligging en kenmerken van de weg met respect voor wensen van inwoners. Dit telkens met het belangrijkste doel: snelheidsreductie!
Tot het moment van de afrondende presentatie op 8 maart 2019 in het huis van de burger, waarbij de inwoners van Bruisterbosch aanwezig waren, kondigt de heer Schobben aan dat de wethouder niet akkoord gaat met het plan. De wethouder is tegen wegversmallingen. Zeer opmerkelijk: een proces is in gang gezet, de wethouder is niet betrokken. Hij sommeert op het laatste moment de ambtenaar de ontwikkelde plannen in te trekken. Uit het daaropvolgende gesprek met wethouder Custers en de heer Ruijters wordt geen onderbouwing van dit besluit gegeven. Mogelijke alternatieven zijn eveneens niet aan de orde. De heer Schobben (ingehuurde verkeerskundige) wordt van het project gehaald. Gedurende 2019 beperkt het overleg zich merendeels tot mailverkeer en wordt er door de gemeente enkel vertraagd of ontmoedigd. Communicatie is ondermaats; mails worden nauwelijks beantwoord, afspraken niet nagekomen, notulen laten maanden op zich wachten. Na herhaaldelijk verzoek zijn de notities niet compleet of verdaagd. Enfin…

Actueel.
…totdat het rapport van de weginspectie verschijnt begin 2020. De gemeente heeft in de werkplanning voorzien om medio 2020 het wegdek (de toplaag) te vernieuwen. Dit lijkt in eerste instantie de wind mee te geven echter, de bijgeleverde boodschap dat ‘er de komende 40 jaar’ dan ook niets meer mogelijk is, verontrust de bewoners. Intussen liep er de afspraak om met inzet van tijdelijke drempels en aansluitende her-metingen te bezien waar en hoe drempels in het wegdek optimaal verwerkt gaan worden. Dat heeft op dit moment gezien de verkeersluwte t.g.v. de Corona crisis weinig zin. We stellen daarom ook voor de investering van 3500,- voor een tijdelijke drempel uit te stellen totdat de verkeerssituatie normaliseert en dan met afdoende daadkracht en visie het gehele plan Bruisterbosch tegen het licht te houden, met het oog op de toekomst; de borging van veiligheid voor elke weggebruiker en behoud van leefbaarheid voor inwoners.

Resumerend.
Een nijpende situatie voor wat betreft veiligheid en leefbaarheid; een weg die NIET ingericht is volgens de inrichtingsnormen van een 30 km zone volgens het verkeersbesluit en gelijktijdig niet ingericht als een 50 km doorgangsweg, maar wel als zodanig gebruikt wordt. Daarom ook geen handhaving plaats vindt.

Het proces om te komen tot een gezamenlijke oplossing loopt al sinds 2015! Getypeerd door vertragingen en uitstel. Het eerste lustrum kan dus worden gevierd. Het is blijkbaar zo dat pas bij een ernstig ongeval de gemeente verplicht is aanwijsbare maatregelen te treffen (dit is letterlijk (!) in het eerste overleg in 2017 aan de vergadertafel uitgesproken).

Verzoek.
Uiteraard zouden wij de politieke partijen nooit lastig hebben gevallen met dit knelpunt in onze gemeenschap indien er sprake zou zijn geweest van een constructief, op inhoud doorlopen proces.
We hopen dat u, als leden van een partij met veiligheid, leefbaarheid en burgerparticipatie op de agenda, ons een luisterend oor wilt bieden en de bereidheid toont een standpunt in te nemen en een passende invloed uit te oefenen waar mogelijk. Daartoe nodigen we u uit om vragen of standpunt met elkaar te delen naar aanleiding van dit agendapunt op de beeldvormende vergadering van 29 juni aanstaande.

Bij voorbaat dank,

Werkgroep Bruisterbosch Veilig (BBV)

Jordan Webb
Mieke Reijntjens
Johannes d'Ansembourg
Marc Rutten