

Aan: de gemeenteraad

Zaaknummer

2023-425570

Bezoekadres

Capucijnerplein 1
6021 CA Budel

Postadres

Postbus 2090
6020 AB Budel
www.cranendonck.nl

Contactpersoon

J van Asten
T: 0495431242
E: j.vanasten@cranendonck.nl

Datum: 28 november 2023
Betreft: Tijdelijke randweg zuid en Budel-Dorplein
Bijlage(n):
Portefeuillehouder: M. Lemmen

Beste dames/heren,

Op 8 november 2023 heeft Dhr. Kraaijvanger enkele vragen gesteld op grond van artikel 38 RvO. Hieronder vindt u de beantwoording van deze vragen.

1. In de reactie die gemeente Cranendonck op de zienswijzen heeft gegeven wordt gesproken over een opdracht van de raad over de maatregelen op de kruising Meemortel - Deken van Baarstraat - van Houtstraat. Welke opdracht van de gemeenteraad ligt hieraan ten grondslag en wanneer is deze gegeven?

Uw gemeenteraad heeft in de begroting 2021 middelen beschikbaar gesteld voor de aanpak van deze kruising. Dit komt voort uit de opmerkingen die door uw gemeenteraad gemaakt zijn bij de behandeling van het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (2017).

2. In diezelfde reactie op de zienswijzen wordt alleen gerefereerd aan het rapport Oranjewoud, maar er is een meer recente rapportage (van bureau DHC, 2007) die opnieuw aangeeft dat er wel degelijke verkeersstroom verbanden zijn te verwachten tussen TRZ en van Houtstraat. Dit rapport is ook in handen van de gemeente.
 - a. Waarom neemt de gemeente de inhoud van dit rapport niet mee in de huidige ontwikkelingen?
 - b. Ziet de gemeente Cranendonck nog andere voor de hand liggende verbindingen voor autoverkeer tussen de Grensweg/Grootschoterweg en de A2 dan de TRZ en de van Houtstraat? Zo ja, welke?
- A) *Het college heeft alle eerdere rapportages meegenomen in haar afwegingen, dus ook het rapport van DHV uit 2007. Het college denkt echter op basis van recentere ervaringen dat er geen verplaatsing van verkeer plaats gaat vinden. In 2015 en 2020 zijn eerder maatregelen getroffen op de TRZ om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te*

verbeteren. Er zijn toen wegversmallingen aangebracht en een aantal kruisingen aangepast. Deze aanpassingen hebben niet geleid tot een grote verschuiving van verkeer naar bijvoorbeeld de B. van Houtstraat. We verwachten daarom ook niet dat door het instellen van een 30 km zone op de TRZ er een verschuiving van verkeer plaats gaat vinden. Om dit zeker te weten wil het college deze pilotmaatregelen gaan monitoren. Indien nodig sturen we bij.

B) Het college voorziet dat de route 611 en de route via de Kempenweg en Weert een belangrijkere rol kan vervullen in de afwikkeling van het (doorgaande) (vracht) verkeer vanuit en naar België. Voor het lokale verkeer zal de TRZ haar functie behouden.

3. In de RIB benoemt t.a.v. het rapport Oranjewoud dat de verkeerssituatie en de inrichting van wegen vandaag de dag anders is dan in 1998. Wat is er anders aan de verkeerssituatie en inrichting van deze wegen dan toen, volgens de gemeente Cranendonck?

Op een groot aantal wegen in het centrum van Budel is sinds 1998 een 30 km zone ingesteld. Daarnaast is in 2009 in het kader van het centrumplan ook de verkeer- en parkeerroutering in het centrum van Budel aangepast.

4. We lezen in de RIB dat het college van mening is dat er voor de Burgemeester van Houtstraat geen alternatieve route voor verkeer beschikbaar is. Daarmee is volgens het college de verwachting dat wanneer er 30 km/uur op de van Houtstraat wordt ingesteld, dat dit mogelijk gaat leiden tot meer doorgaand verkeer door het centrum van Budel. Vindt het college deze uitlating fair richting de Stichting Belangenbehartiging Burgemeester van Houtstraat, wetende dat de problemen hun oorsprong hebben in het afsluiten van het centrum > de raad van State dat besluit heeft vernietigd en heeft gesteld dat er eerst een randweg moest komen > de stichting vervolgens haar bezwaar heeft ingetrokken nadat de gemeente deze randweg had toegezegd en dat nadien is besloten om de weg over de Schoterakkers toch niet aan te leggen?

Het college heeft ook aandacht voor de belangen van de bewoners aan de Burgemeester van Houtstraat. We verwachten echter niet dat door het treffen van 30 km maatregelen op de TRZ het drukker zal gaan worden op de Burgemeester van Houtstraat. Om dit zeker te weten zullen we dit gaan monitoren.

Ook bij het opstellen van het Masterplan Verkeer zal er aandacht zijn voor de Burgemeester van Houtstraat. We zullen hierbij ook een totaalafweging maken voor de gehele gemeente of een aantal wegen als 30 km zone ingericht kunnen gaan worden en onder welke voorwaarden dat kan.

5. Wat vindt het college ervan dat men nu de voorwaarden - die destijds zijn afgesproken met de stichting om het centrum alsnog (na een uitspraak van de Raad van State) af te sluiten - nu blijvend geschonden worden? Ik refereer aan eerst het Schoterakker tracé niet door te laten gaan en nu het opheffen van de tijdelijke functie randweg zuid.

Het college is niet van mening dat door het instellen van een 30 km zone op de TRZ afspraken geschonden worden.

6. In de RIB lezen we meermaals dat het college de route 611 als alternatief ziet voor de TRZ. Men schrijft daarnaast letterlijk: *We willen juist sturen naar de route 611 en Budel-Dorplein maakt onderdeel uit van de route buitenom en de route via de TRZ willen we juist meer af gaan waarderen.* Hiermee geeft het college feitelijk aan dat men voornemens is om het (vracht)verkeer dat nu op de TRZ rijdt over de Hoofdstraat in Budel-Dorplein te gaan sturen, die immers nog altijd onderdeel uitmaakt van de 611. Hiermee gaat het (vracht)verkeer daar nog verder toenemen.
- *Waarom gaat het college hiermee in tegen de wens van de raad om het vrachtverkeer in alle kernen te gaan weren? Het college benoemt in de RIB notabene zelf deze passage uit de raadsagenda, maar gaat blijkbaar daar zelf met de kern Budel-Dorplein een uitzondering op maken, die wel meer (vracht)verkeer mag gaan verwerken.*
 - *In de commissievergadering van 12 september werd door de wethouder op een vraag vanuit de commissie bevestigd dat Budel-Dorplein als gevolg van de aangekondigde verkeersmaatregelen geen extra last zou krijgen. Hoe kunnen we hierop vertrouwen met bovengenoemde uitspraken in de RIB? Kan de wethouder dit opnieuw bevestigen?*

De wens van uw gemeenteraad ligt vast in een aangenomen motie van 10-11-2020. In deze motie worden twee kernen genoemd, niet zijnde Dorplein, maar Maarheeze en Budel. In de raadsagenda staat “van het college verwachten we dat alle plannen die inmiddels zijn gemaakt op korte termijn worden uitgevoerd. Daarbij worden locaties waar vrachtverkeer een rol speelt met hoogste urgentie aangepakt”.

Uw gemeenteraad heeft eerder de route 611 als hoofdroute binnen de gemeente Cranendonck aangemerkt. Het klopt dat een deel van deze route over de Hoofdstraat van Budel-Dorplein loopt. Daarom is het streven van het college ook om de bypass over het Nyrstar terrein te realiseren zodat ook hier het vrachtverkeer niet meer door de kern hoeft te rijden.

In de commissievergadering van 12 september is door de wethouder aangegeven dat er altijd (vracht)verkeer door Budel-Dorplein zal rijden om bijvoorbeeld naar de haven te gaan. Het college probeert echter het (vracht) verkeer door Budel-Dorplein zoveel mogelijk te beperken.

Het onderzoek naar de sturing van het vrachtverkeer en het weren van het vrachtverkeer over de TRZ is in volle gang. Dit behelst onder andere een verkeerstechnische analyse in samenwerking met de gemeente Weert. En zoals eerder aangegeven bij de behandeling in de commissievergadering is/gaat het college hiervoor ook in gesprek met Nyrstar, de haven en de gemeente Weert om het vrachtverkeer zoveel mogelijk via de Kempenweg te sturen zodat het niet meer gebruik hoeft te maken van de route 611. Deze maatregelen kunnen ook al doorgevoerd worden zonder dat uw raad een besluit heeft genomen over het weren van het vrachtverkeer over de TRZ.

7. Het huidige verkeersbesluit kent een pilot karakter van 1 jaar. Is reeds bekend hoe de pilot geëvalueerd wordt en wanneer de pilot geslaagd of niet geslaagd wordt genoemd? Graag ontvang ik de methode en parameters op basis waarvan het college de pilot aan het einde gaat beoordelen.

De doelstelling van de pilot ziet op de leefbaarheid en verkeersveiligheid. De maatregelen mogen niet gepaard gaan met een aanzienlijke verschuiving van het verkeer naar andere wegen. We denken hierbij aan een fluctuatie van plm. 10% op de andere wegen. Dus het verkeer op andere wegen mag met plm. 10% toenemen als eenzelfde afname op de TRZ plaatsvindt. Voor dit percentage is gekozen omdat de verkeersintensiteiten gedurende het jaar verschillen. We beoordelen ook de verkeersmix van zwaar, middelzwaar en licht (gemotoriseerd) verkeer. De 10% mag dus niet gezien worden als een absolute waarde.

Het college is voornemens om bovenstaande te monitoren door verkeerstellingen uit te voeren. Daarnaast blijft het college waakzaam dat de pilot niet leidt tot andere (nog niet bekende) ongewenste effecten. We hebben hierbij ook met name aandacht voor de fietser en de voetganger.

8. Er wordt gesuggereerd dat de maatregelen op de TRZ een no-regret karakter hebben, dus ook kunnen blijven bestaan indien de pilot niet als geslaagd wordt aangemerkt. Is dit juist? En zo ja, welke van de aangebrachte maatregelen die nu genoemd worden zullen sowieso in stand blijven, ongeacht de uitkomst van de pilot?

We zijn van mening dat alle maatregelen behalve de specifieke 30 km maatregelen een no-regret karakter hebben. Dit zijn onder andere het aanbrengen van veilige oversteekplaatsen nabij de rotonde met de Grootschoterweg en de kruising met de Fabrieksstraat.

Met vriendelijke groet,

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN CRANENDONCK,

De secretaris,

De burgemeester,

E. Jacobs

F.A.P. van Kessel