

Discussieavond Dorpenweg

24 januari 2018

Locatie: Onder den Plag te Demen

Aanvang: 19:30 uur, eind: 21.45

Aanwezig:

Gemeente Oss	G. Wagemakers E. Neelen R. Berben C. Willems W. van Hoogstraten B. Rovers	Wethouder Beleidsmedewerker Gebiedsbeheerder Avondvoorzitter Wijkcoördinator Ravenstein Notulist
Dorpsraad Ravenstein	G. Harbers	
Dorpsraad Megen, Haren en Macharen	R. Damme L. Bokmans H. van Uden T. Breuring	
Dorpsraad Lith	H. Arts G. Cornelissen	
ZLTO	G. van Loon	
OIK	G. Wubs	
LPO	E. Nooijen	
Coöperatie Vorstengrafdonk	Jan Kaspers	
Cumela	J. v.d. Brand W. Rossen	
Ondernemersbelang Ravenstein	W. Princen	

Opening

Bij aanvang van de discussieavond heet de avondvoorzitter een ieder welkom en geeft het programma van de avond weer. Het programma bestaat uit een introductie van Wethouder Wagemakers, een toelichting op de bij de uitnodiging meegestuurde bijlage door mevrouw Neelen en gelegenheid tot discussie aan de hand van diverse vragen. De bedoeling van deze avond is het ophalen van informatie. De aanwezigen hebben geen aanvullingen op het programma.

Inleiding

Wethouder Wagemakers geeft namens het college deze avond te organiseren. Vaak wordt de gemeente aangesproken op het gegeven dat er overlast van (vracht) verkeer is op de Dorpenweg. Er zijn echter meerdere partijen die een rol bij een mogelijk oplossing van deze problematiek spelen. Voor deze avond zijn veel partijen uitgenodigd zodat een goede en evenwichtige afspiegeling van de betrokken partijen wordt verkregen. De discussie is een open gesprek waarbij alle partijen kunnen aangeven of zij een probleem ervaren, hoe groot dit probleem is en welke oplossingen zij kunnen bedenken. De gemeente gaat dit gesprek open aan waarbij er op voorhand

nog geen voorkeur of besluit is voor eventueel te nemen maatregelen. De informatie en bedachte oplossingen die vanavond worden opgehaald, wordt meegenomen in de verdere afwegingen.

De vertegenwoordiging van de dorpsraad Ravenstein (G. Harbers) vraagt aan de wethouder of de N329 en Dorpenweg in eigendom zijn bij de gemeente. De Dorpenweg is volledig in eigendom van de gemeente. De N329 ten noorden van de Hartog Hartog Singel is eveneens in eigendom van de gemeente. Ten zuiden van de Hartog Hartog Singel is de N329 in eigendom van de Provincie.

Toelichting

Mevrouw Neelen geeft vervolgens een toelichting op de bij uitnodiging meegestuurde bijlage. Zij schetst de geschiedenis van de overdracht van de Dorpenweg in 2001, tot aan de herinrichting in 2015. Mevrouw Neelen schetst het beleidskader van de Dorpenweg. De N329 is hierbij de belangrijkste route voor het bedrijventerrein Elzenburg en De Geer. Toch is de Dorpenweg een gebiedsontsluitingsweg waar ook vrachtverkeer op hoort. Tellingen wijzen uit dat de intensiteit op de Dorpenweg varieert tussen 4.600 en 8.800 motorvoertuigen per etmaal. Vanuit de CROW-richtlijn horen op een gebiedsontsluitingsweg tussen de 6.000 en 15.000 motorvoertuigen per etmaal binnen de bebouwde kom en tussen de 6.000 en 20.000 motorvoertuigen per etmaal buiten de bebouwde kom. De intensiteit op de Dorpenweg valt dus zeker binnen de richtlijn.

Wat het aandeel vrachtverkeer betreft is gedurende diverse tellingen een aandeel vrachtverkeer op de dorpenweg waargenomen tussen 11% en 15%. De CROW-richtlijn gaat bij een gebiedsontsluitingsweg uit van een aandeel vrachtverkeer van ca. 10%-12%. Het aandeel vrachtverkeer op de Dorpenweg is dus iets te hoog.

De ongeval-gegevens van de Dorpenweg geven geen aanleiding tot ongerustheid. Ook de geluidsbelasting geeft weinig aanleiding tot ongerustheid hoewel hiervoor nog een modelmatige actualisatie plaats gaat vinden.

Discussie

Naar aanleiding van de toelichting worden diverse vragen gesteld en opmerkingen geplaatst. Zo merkt de vertegenwoordiging van Ondernemingsbelang Ravenstein wordt door de vertegenwoordiging van de dorpsraden opgemerkt dat het kaartje met de snelheden van het Beleidskader ter hoogte van Ravenstein niet strookt met de huidige snelheidslimiet. Dit is een terechte opmerking. Bij het herinrichten van de Dorpenweg is gekozen om vanuit eenduidigheid ook bij Ravenstein de snelheidslimiet te wijzigen. Dit verklaart het verschil tussen het plaatje en de huidige snelheidslimiet. Verder wordt door de vertegenwoordiging van de dorpsraad Ravenstein opgemerkt dat op dit moment de inrichting van de Dorpenweg niet altijd strookt met de toegestane snelheden. De vertegenwoordiging van de dorpsraad Lith merkt verder op dat het percentage vrachtverkeer dan wel te hoog is, maar dat uit de cijfers blijkt dat er in totaal minder ander verkeer op de Dorpenweg zit. Hierdoor wordt het percentage vrachtverkeer hoger weergegeven en dit vertekent het beeld. De vertegenwoordiging van de dorpsraden stellen dan ook dat het maar de vraag is of er werkelijk wel een probleem met de intensiteit van het vrachtverkeer is. Deze

constatering en stelling van de vertegenwoordiging van Ondernemingsbelang Ravenstein wordt gedeeld door de gemeente.

De vertegenwoordiging van de dorpsraad Megen, Haren en Macharen geven aan dat er sprake is van overlast van het geluid van het vrachtverkeer en dan met name ter hoogte van de drempels. Gesteld wordt dat de door de gemeente gemeten geluidsniveaus sterk afhangen van de meetlocaties. De gemeente geeft aan dat de geluidsniveaus niet worden bepaald aan de hand van fysieke metingen aan de woningen maar vanuit een modelmatige berekening. Ook de actualisatie vindt plaats op basis van een modelmatige berekening.

Hoewel de ongeval-gegevens geen reden tot ongerustheid geven wordt met name het oversteken ter hoogte van de rotondes als gevaarlijk ervaren. Het niet in de voorrang hebben van de fietsers en voetgangers op de rotondes is een bewuste keuze van de gemeente. Het als remmende maatregel gebruiken van fietsers en voetgangers op dit type weg levert te grote veiligheidsrisico's en is niet gewenst. De vertegenwoordiging van de dorpsraad Megen, Haren en Macharen merkt op dat dit ook strookt met de denkwijze bij de provincie.

De vertegenwoordiging van de dorpsraad Megen, Haren en Macharen merkt op dat er fijnstofmeting ontbreekt in de bijlage. Nergens aan de Dorpenweg worden modelmatig de grenzen voor fijnstof overschreden. Alleen ter hoogte van Paalgraven is er sprake van een te hoge concentratie fijnstof. De gemeente wordt gevraagd of bij nieuwe woningbouw kort op de Dorpenweg (bijvoorbeeld bij het Paradijs) geen overschrijding van de normen optreedt, deze nieuwe woningen zitten niet in de modelberekeningen. De gemeente geeft aan dat voorafgaand aan de bouw binnen het bestemmingsplan de benodigde toetsing plaatsvindt.

Vanuit de vertegenwoordiging van het OIK wordt opgemerkt dat er een sterke relatie tussen het vrachtverkeer op de Dorpenweg en het verkeer op de A50 bij Paalgraven is. Hierbij zorgen de stremmingen bij Paalgraven er voor dat vrachtverkeer over de Dorpenweg rijdt. Er kan beter ingezet worden op het voorkomen van stremmingen op de A50 ter hoogte van Paalgraven. De gemeente vermoedt dat ook zonder stremmingen bij Paalgraven er vrachtverkeer 'onnodig' gebruik maakt van de Dorpenweg.

De vertegenwoordiging van het LPO geeft aan dat in de bijlage van de uitnodiging wordt gesproken over sluipverkeer. De term sluipverkeer is voor hen een suggestieve term. Hier zou de term verkeer beter op zijn plaats zijn. De gemeente geeft aan dat met sluipverkeer, verkeer wordt bedoeld dat in principe geen gebruik hoeft te maken van de Dorpenweg om hun bestemming te bereiken.

De vertegenwoordiging van ZLTO geeft aan dat de routeplanners zoals Tom-Tom de route over de Dorpenweg als kortste/snelste route aanbevelen. De gemeente zou hun invloed aan moeten wenden om routeplanners standaard een andere route te adviseren. De gemeente geeft aan de mogelijkheden hiertoe te gaan onderzoeken.

De vertegenwoordiging van de dorpsraad Megen, Haren en Macharen geeft aan dat er door onvoldoende onderhoud ook onvoldoende alternatief voor de Dorpenweg is over de route Maaskade-Machareneweg-Ossestraat. Met name de afkalving van de sloten zorgen voor gevaarlijke situaties. De gemeente geeft aan dat de afkalving van de sloten niet wordt veroorzaakt door gebrekkig onderhoud maar door kwel. De gemeente heeft het Waterschap hierop aangesproken en het waterschap pakt het probleem van het afkalven aan. De vertegenwoordigers van de dorpsraden geven aan dat, ondanks eerdere afspraken, ondernemers nog steeds binnendoor over de Dorpenweg rijden. De gemeente geeft aan niet op de hoogte te zijn van afspraken met individuele ondernemers en gaat dit uitzoeken.

De vertegenwoordiging van het LPO, Cumela, ZLTO en de vertegenwoordiging van de dorpsraden geven allen aan dat de overlast vooral bestaat uit de hoogte/profiel van de drempels en de benodigde afstand om na de drempels en rotondes weer op snelheid te komen. Door de lagere snelheid haalt sneller verkeer het vrachtverkeer en landbouwverkeer op de Dorpenweg in terwijl er een inhaalverbod geldt. De gemeente heeft inmiddels een verkeersbesluit genomen om inhalen van landbouwverkeer toe te staan. Naast de bebording wordt ook de markering op de Dorpenweg hierop aangepast. De vertegenwoordiging van Cumela en de dorpsraad Ravenstein hebben twijfels of deze maatregel bijdraagt aan de veiligheid op de Dorpenweg.

De vertegenwoordiging van Cumela geeft aan dat de stremmingen op de A50 bij Paalgraven vooral worden veroorzaakt door de situering en lengte van de invoegstrook. Doordat vrachtverkeer omhoog moet op de invoegstrook kunnen zij onvoldoende snelheid ontwikkelen om gelijkmatig in te voegen.

De vertegenwoordiging van de dorpsraad Ravenstein geeft aan dat een brug bij Megen het probleem mogelijk kan oplossen. De vertegenwoordiging van LPO geeft aan dat een brug naar verwachting een enorme hoeveelheid verkeer door Oss zal veroorzaken en hiermee het probleem alleen maar groter maken. Wethouder Wagemakers geeft aan dat er vanuit de gemeente volop lobby wordt gevoerd voor het oplossen van het probleem bij Paalgraven. Afgezet tegen de regionale/landelijke knelpunten is Paalgraven echter maar een klein probleem en komt daarmee laag op de provinciale/landelijke agenda.

De gemeente vraagt welke middelen de ondernemers hebben om vrachtverkeer te stimuleren over de N329 te rijden. De vertegenwoordiging van LPO en OIK geven aan dat zij afspraken hebben met hun vervoerders. Indien nodig spreken zij hun vervoerders daar op aan. Vaak is er door stremming echter geen andere economische verantwoorde route dan de Dorpenweg.

De vertegenwoordiging van ondernemersbelang Ravenstein, de vertegenwoordiging van OIK en LPO geven aan dat door de aantrekkende economie het aandeel vrachtverkeer op de Dorpenweg samenhangt en in lijn is met de stijging van vrachtverkeer in zijn algemeenheid. De vertegenwoordiging van de dorpsraad Megen, Haren en Macharen vraagt zich af hoe het aandeel vrachtverkeer op de Dorpenweg zich, gezien de algemene groei van het verkeer, ontwikkelt in de toekomst. En wat dat betekent voor de overlast en de veiligheid.

De vertegenwoordiging van het LPO merkt op dat om op een goede manier de Dorpenweg te kunnen mijden, een optimalisatie van de N329 noodzakelijk is. Vaak werken de systemen niet of niet voldoende of is de capaciteit van de N329 door werkzaamheden niet volledig te benutten. Daarnaast dient een optimalisatie van de Dorpenweg plaats te vinden zodat het vrachtverkeer met een gelijkmatige snelheid van de Dorpenweg gebruik kan maken. De vertegenwoordiging van de verschillende dorpsraden en de vertegenwoordiging van Cumela en ZLTO zijn het hier volmondig mee eens.

De vertegenwoordiging van Cumela (J. v.d. Brand) woonachtig aan de Dorpenweg geeft aan dat er overlast is van geluid. De overlast van trillingen zoals deze er bij de eerder wegverharding was is er niet meer. De vertegenwoordiging van de dorpsraad Lith geeft aan dat ze het terugdringen van het aandeel vrachtverkeer succesvol achten als dit tot ca. 8% wordt teruggebracht.

De gemeente geeft aan dat ze de hulp van de georganiseerde ondernemers nodig heeft om de lobby voor het oplossen van de problemen op de A50 te kunnen voeren. De ondernemers geven aan dat ze samen met de gemeente wil optrekken en het onderwerp regelmatig regionaal en op ledenvergaderingen onder de aandacht brengt. De gemeente en de ondernemers zijn het eens dat de kracht van herhaling hierbij noodzakelijk is.

De gemeente vraagt de vertegenwoordigers van de dorpsraden, de ondernemers en vertegenwoordiging van de land- en tuinbouworganisaties en Cumela-sector of de klachten hiermee voldoende in beeld zijn. Alle aanwezigen geven aan dat de klachten hiermee voldoende in beeld zijn.

Afsluiting

De gemeente maakt een verslag van deze discussieavond en gaat de constatering intern bespreken. Op basis hiervan volgt, voor de verkiezingen in maart, een voorstel tot vervolg.

Ondanks dat de opzet van deze discussie avond als productief wordt ervaren geeft de vertegenwoordiging van de dorpsraden aan dat het erg belangrijk is dat bewoners ook de mogelijkheid krijgen om individueel hun ervaringen te uiten. De gemeente gaat onderzoeken op welke wijze zij de bewoners een platform wil bieden.

De avondvoorzitter sluit de discussieavond af, dankt iedereen voor hun komst en wenst hen een goede thuisreis.