

Vraag & Antwoord Vrachelsestraat

Oosterhout, 13 mei 2019



Herinrichting Vrachelsestraat en omgeving

Maandag 13 mei 2019

Vraag & Antwoord herinrichting Vrachelsestraat en omgeving

Waarom wordt de Vrachelsestraat heringericht?

De straat is aan onderhoud toe; de asfaltverharding is in slechte staat. Daarnaast wil de gemeente de verkeersveiligheid in de Vrachelsestraat verbeteren door de maximaal toegestane snelheid te verlagen tot 30 km/h. Tevens bestaat de gemeentelijke wens om een straat te realiseren die aansluit bij het landschappelijke beeld van Den Hout als beschermd stads-/dorpsgezicht.

Waarom komt er een 30 km zone in plaats van een 50 km zone?

Als gevolg van de ontwikkeling van De Contreie is de komgrens verplaatst richting het westen naar de Heijligerweg. Daarmee is de Vrachelsestraat een verblijfsgebied geworden. Volgens de in voorbereiding zijnde Mobiliteitsvisie van Oosterhout worden verblijfsgebieden zoveel mogelijk ingericht als een 30 km zone (volgens het Duurzaam Veilig principe). Dit geldt ook voor de Vrachelsestraat. Voor de aanpassing van een 50 km naar een 30 km zone dient een verkeersbesluit genomen te worden waarop het voor iedereen mogelijk is om bezwaar aan te tekenen.

Waarom komt er elementenverharding in plaats van asfaltverharding ?

Een 30 km zone dient een uitstraling te hebben die aan de weggebruikers duidelijk maakt dat zij zich in een verblijfsgebied bevinden. Een asfaltverharding past hier niet in. In dat geval zouden er vele verkeersremmende maatregelen opgenomen moeten worden (nog veel meer dan in het voorliggende definitief ontwerp) om alsnog een 30 km/h uitstraling te bereiken. Daarom is gekozen voor een elementenverharding. Daarbij past een elementenverharding beter bij het landschappelijke karakter van de straat.

Waarom is er gekozen voor plateaus gecombineerd met versmallingen (inclusief bolling) als verkeersremmende maatregelen?

Ter hoogte van de zijstraten in de Vrachelsestraat zijn plateaus de meest duidelijke verkeerskundige oplossing. Plateaus zijn voor elke verkeersgebruiker duidelijke snelheidsremmende objecten in het rijbaanprofiel met een hoge attentiewaarde. Voor een tweetal locaties zijn ze uitgevoerd in een ander materiaal: asfalt in plaats van elementenverharding. Dit vanwege het risico op trillingen op deze locaties.

Versmallingen zijn in de Vrachelsestraat een beter alternatief dan b.v. chicanes of punaises. De versmallingen worden voorzien van een haag die verkeersremmend werkt en goed past in het landschappelijk beeld.

De bolling in de versmalling zorgt ervoor dat er, ook als er geen tegemoetkomend verkeer is, toch afgeremd dient te worden zodat de snelheid omlaag gebracht wordt. Toch is de bolling voor al het gemotoriseerd verkeer goed bereikbaar.

Waarom liggen de plateaus en drempels op de gekozen plekken?

De locaties hiervan zijn zo gekozen dat ze op plaatsen liggen waar ze minimale overlast veroorzaken voor omwonenden. De locaties van de plateaus liggen vast; namelijk op plaatsen waar een zijstraat is. De versmallingen zijn gesitueerd op korte afstand vóór een cluster woningen en niet recht ervoor.

Vraag & Antwoord Vrachelsestraat

Oosterhout, 13 mei 2019

Waarom worden er geen chicanes toegepast als verkeersremmende maatregel?

Chicanes zijn minder geschikt voor het landbouw- en vrachtverkeer wat van de straat gebruik maakt. Om voor deze typen voertuigen de straat berijdbaar te houden dienen de objecten zeer ver uit elkaar te worden geplaatst. Het verkeersremmende effect voor auto's is dan minimaal.

Daarnaast: één van de doelstellingen is om de veiligheid voor fietsers te verbeteren. Chicanes zijn hiervoor geen geschikte oplossing want deze hebben als nadeel dat ze de tegemoetkomende fietser het beeld geven dat de auto op de verkeerde wegheeft rijdt. Chicanes worden risicovoller geacht voor fietsers.

Waarom worden er geen "punaises" toegepast als verkeersremmende maatregel?

"Punaises" zijn minder geschikt in verband met de hoeveelheid landbouwverkeer in de Vrachelsestraat. Dergelijke snelheidsremmers hebben een kanteling van het voertuig tot gevolg. Twee wielen gaan over de drempel en twee wielen niet, waardoor het voertuig gaat scheef hangen. Dit geeft een behoorlijke kanteling bij met name landbouwvoertuigen met hoge aanhangwagens.

Waarom worden er, op twee locaties, 50 km/h plateaus aangebracht in plaats van 30 km/h plateaus?

Deze plateaus liggen dicht bij woningen. Daarnaast heeft een 50 km/h plateau een langere oprit. Het risico op schades door trillingen is daardoor kleiner. Tevens zijn deze plateaus beter berijdbaar voor landbouw- en vrachtverkeer.

Is de middenloper goed berijdbaar?

Ja, de middenloper betreft een zeer lichte verhoging die voor al het verkeer goed overrijdbaar is. Deze heeft vooral ook een visueel verkeersremmend effect.

Waarom wordt er geen fietsstraat aangelegd?

In een fietsstraat is de fietser de meest prominente verkeersgebruiker en is het gemotoriseerd verkeer te gast. Om een fietsstraat te kunnen aanleggen, dient er een bepaalde intensiteit aan fietsverkeer te zijn. Voor wat betreft de Vrachelsestraat geven de tellingen aan dat de intensiteit van het fietsverkeer te laag is om er een fietsstraat van te kunnen maken. Tevens: zoals bekend wordt de Vrachelsestraat intensief gebruikt door landbouwverkeer; in dat kader is de realisatie van een fietsstraat geen voor de hand liggende keuze.

Waarom wordt het gedeelte tussen de Herstraat en de Houtse Heuvel niet meteen meegenomen?

In de toekomst zal dit gedeelte van de Vrachelsestraat eveneens omgevormd worden tot 30 km zone; dit geldt overigens ook voor de Houtse Heuvel. Een en ander volgens het Mobiliteitsplan van Oosterhout waarop nog besluitvorming plaats zal vinden. Deze gebieden zijn echter nog niet opgenomen in het jaarlijkse onderhoudsprogramma.

Zorgt de vernieuwde inrichting voor risico op schades als gevolg van trillingen?

Er is onderzoek gedaan naar de trillingsprognoses met een kans op schade aan woningen vanwege het verkeer. Dat onderzoek heeft betrekking op de plateaus ter hoogte van de Herstraat en de Achterstraat. Vanwege het hoogteverschil en de korte afstand tot de bebouwing zijn deze plateaus daarvoor maatgevend. Uit het onderzoek is gebleken dat, bij uitvoering van de plateaus in asfalt, er een verwaarloosbare kans bestaat op schade en dat wordt voldaan aan de grenswaarde van de geldende richtlijn SBR-A (Stichting Bouwresearch).

Zorgt de vernieuwde inrichting voor geluidsoverlast?

De gemeente wil een toename van de geluidsbelasting vanuit de weg op een woning voorkomen. De geluidbelasting zal, bij de toepassing van een elementenverharding (in keperverband) als

Vraag & Antwoord Vrachelsestraat

Oosterhout, 13 mei 2019

wegdektype, in vergelijking met de huidige asfaltverharding (dicht asfaltbeton), toenemen. Echter, de maximaal toegestane snelheid in de Vrachelsestraat wordt teruggebracht van 50 naar 30 km/h. Daardoor neemt de geluidbelasting af. Deze twee aanpassingen zorgen ervoor dat netto de geluidsbelasting nagenoeg gelijk zal blijven als in de huidige situatie en er geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Worden er bouwkundige opnames gemaakt van woningen tijdens de uitvoering?

De aannemer zal moeten voorkomen dat tijdens de uitvoering schade zal ontstaan. Afhankelijk van de type werkzaamheden zal een bouwkundige vooropname voor één of meer woningen noodzakelijk zijn.

Zijn er uitvoeringswerkzaamheden noodzakelijk in of nabij tuinen?

In de komende uitwerkingsfase wordt dit onderzocht. Bijvoorbeeld voor het aansluiten van de huizen op het gemeentelijk riool en/of het verwijderen van het bestaande persriool zou dit aan de hand kunnen zijn. Als dit inderdaad noodzakelijk is dan zal de gemeente tijdig persoonlijk met de bewoners van de betreffende panden contact opnemen om dit te bespreken en afspraken te maken.

De rijbaan wordt versmald. Kunnen vrachtwagens in de toekomstige situatie nog wel probleemloos de inritten inrijden?

Bij de inritten waar dit mogelijkwerwijs tot een probleem zou kunnen leiden zal de gemeente ruim van tevoren met de bewoners van de desbetreffende panden in contact treden om dit te bespreken en eventuele aanpassingen aan de inrit en/of de berm te bespreken.