

Statenfracties JA21, PVV, VVD, CDA, BBB, Lokaal Brabant en 50PLUS
K. Nuijten, T. Langman, J. van Nuland, T. van der Ven, L. Damen,
H. Koevoets en J.F. Brouwers
Postbus 90151
5200 MC 'S-HERTOGENBOSCH

Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon (073) 681 28 12
Fax (073) 680 76 80
www.brabant.nl
IBAN NL86INGB0674560043

Bereikbaarheid
openbaar vervoer en fiets:
www.brabant.nl/route

Onderwerp

Beoordeling en heroverweging van verkeersproblematiek op de N639 en de leefbaarheid in Chaam

Datum

5 maart 2024

Ons kenmerk

C2330580/5861723

Uw kenmerk

-

Geachte heren Nuijten, Langman, Van Nuland, Koevoets, Brouwers en dames Van der Ven en Damen,

Bijlage(n)

-

Bij brief van 9 februari 2024, ingekomen op 12 februari 2024, heeft u namens uw fracties schriftelijke vragen gesteld.

Wij beantwoorden deze vragen als volgt.

1. Ziet het college de huidige verkeerssituatie op de N639 als een structureel probleem dat de leefbaarheid van Chaam ernstig aantast? Zo ja, is het college met onze fracties eens dat hiervoor een structurele, toekomstbestendige oplossing gevonden moet zijn vóórdat het onderhoud van start gaat in de zomer van dit jaar?

Antwoord: We erkennen dat aanwonenden van de N639 in Chaam hinder kunnen ondervinden als gevolg van het verkeer op deze weg. We hebben met de gemeente Alphen-Chaam afgesproken om op de korte termijn onderhoud te plegen aan de weg. Dit is nodig vanwege de huidige technische staat van de weg, die bovendien bijdraagt aan de overlast die men ervaart als gevolg van geluid en trillingen. We realiseren tijdens dit groot onderhoud verschillende maatregelen om de leefbaarheid op korte termijn al te verbeteren, zoals geluidreducerende

putdekels, opnieuw bestraten van fiets- en wandelpaden, een extra voetgangersoversteekplaats en mooie lantaarnpalen met bloembakken. De leefbaarheid voor de lange termijn is het thema van de samenwerking die we hebben met gemeente Alphen-Chaam en Waterschap Brabantse Delta. In het gezamenlijk met de gemeente en het waterschap in 2022 vastgestelde Meerjaren UitvoeringsProgramma (MUP) hebben we afgesproken om verkeersstudies en een verkenning van infrastructurele maatregelen uit te voeren. Dit samenwerkingsverband moet leiden tot structurele en toekomstbestendige oplossingen die de leefbaarheid in Chaam verbeteren.

2. Is het college het met onze fracties eens dat de N639 een cruciale verkeersader is voor de regio? Erkent het college dat er weinig tot geen lokaal draagvlak lijkt te zijn voor het overdragen van deze verkeersader aan de gemeente Alphen-Chaam?

Antwoord: In het [Beleidskader Mobiliteit](#) dat is vastgesteld door PS, is een kaart 'Hoofd- en regionaal wegennet' opgenomen. De N639 staat niet op deze kaart. Dit betekent dat deze weg als het gaat om de afwikkeling van verkeer, geen zware functie in het Brabantse wegennet heeft, maar vooral de functie heeft om het lokale en regionale verkeer vlot en veilig af te wikkelen.

Of het gewenst is en of er voldoende draagvlak is voor overdracht van de N639 zal blijken uit de gesprekken met de gemeente Alphen-Chaam hierover. Op 1 februari 2024 hebben we tijdens de vergadering van de stuurgroep MUP met de gemeente Alphen-Chaam afgesproken om de gesprekken over eventuele overdracht van de N639 naar de gemeente weer op te starten.

3. Hoe verhouden deze ambities zich tot (het ontbreken van) de huidige plannen voor de N639? Is het college het met onze fracties eens dat deze ambities alleen gerealiseerd kunnen worden met een structurele, toekomstbestendige oplossing voor de N639?

Antwoord: Er ontbreken geen plannen voor de N639. Met de gemeente Alphen-Chaam en het Waterschap Brabantse Delta hebben we immers in het MUP afspraken gemaakt. De afgelopen jaren zijn hierin al diverse stappen gezet, zoals onderzoeken naar randwegen en onderzoeken naar een functiewijziging en herprofilering van de N639. Ook hebben we aanpassingsmogelijkheden in de inrichting van de N639 besproken met de gemeente. De aanpassingen die draagvlak genieten bij ons en de gemeente Alphen-Chaam realiseren we tijdens de uitvoering van het groot onderhoud. Tot slot heeft de gemeente een (concept-)ruimtelijke visie opgesteld en werkt het waterschap aan een bekenvisie

Datum

5 maart 2024

Ons kenmerk

C2330580/5861723

met bijhorende maatregelen. Zo werken we gezamenlijk aan het bereiken van het ontwikkelperspectief.

We delen uw mening dat alle partijen zich moeten inzetten om in het MUP gemaakte afspraken na te komen. Alleen dan kunnen we structurele, toekomstbestendige oplossingen realiseren. We hechten daarbij veel waarde aan de integrale, gebiedsgerichte aanpak.

Datum

5 maart 2024

Ons kenmerk

C2330580/5861723

4. Hoe verlopen de gesprekken met het Openbaar Ministerie over een eventueel vrachtwagenverbod in Chaam (m.u.v. bestemmingsverkeer) om zo de leefbaarheid in het dorp te verbeteren?

Antwoord: We hebben het Openbaar Ministerie (OM) om advies gevraagd over de handhaafbaarheid van een vrachtwagenverbod en we hebben dat gekregen. Het OM heeft tevens medegedeeld aan welke voorwaarden een handhavingsplan moet voldoen om goedkeuring te kunnen krijgen van het OM. Indien en voor zover we een vrachtwagenverbod instellen, is de voorbereiding op een daartoe vereist verkeersbesluit pas het moment om nadere gesprekken te voeren met het OM over hun bereidheid om zo'n verbod te handhaven.

5. Wat is het standpunt van het college tegenover het idee van het omleiden van het vrachtverkeer over de N260 (m.u.v. bestemmingsverkeer)?

Antwoord: Hierover hebben we nog geen standpunt ingenomen. We werken momenteel uit of een verbod voor (een deel van de) vrachtwagens op de N639 in Chaam haalbaar en wenselijk is en wat de mogelijke consequenties en impact daarvan zijn voor bijvoorbeeld de wegen waarheen vrachtwagens dan hun weg zoeken en voor de omgeving. Ook (bedrijfs)economische gevolgen nemen we in overweging. We verwachten de komende zomer uitsluitsel hierover te kunnen bieden.

6. Hoe kijkt het college naar de recent beschikbaar gekomen informatie over de verhoogde verkeersdruk op de N260 en economische kosten (extra reistijd) die een omleiding over de N260 met zich mee zouden brengen?

Antwoord: We zijn niet bekend met nieuwe informatie over de verkeersdruk of eventuele economische gevolgen.

7. De in/uitrit van de Gilzeweg is meerdere malen gewijzigd, eerst wel een rotonde, toen niet, en nu is er gekozen voor een middenberm voor fietsers en voetgangers. Hier is veel kritiek op vanuit de inwoners van Chaam, zij geven aan:

De situatie hier is gevaarlijk, want bij afslaand verkeer naar Brouwerijplein vanuit richting Baarle-Nassau wordt vaak rechts ingehaald. Hoe beoordeelt het college de veiligheid van de oplossing voor de middenberm?

Antwoord: Er is ruimtelijk geen plaats voor een rotonde bij de aansluiting van de Gilzeweg op de N639. Een middenberm bij deze aansluiting maakt inhalen (waaronder rechts passeren van naar links afslaand verkeer) lastiger door de beperkte ruimte. De middenberm heeft ook een remmend effect voor doorgaand verkeer en zorgt ervoor dat fietsers en voetgangers in twee fases kunnen oversteken. Op deze manier wordt de verkeersveiligheid ter plaatse verbeterd. Deze oplossing is overigens één van de afspraken die we hebben gemaakt in overleg met de gemeente Alphen-Chaam.

Datum

5 maart 2024

Ons kenmerk

C2330580/5861723

8. Links afslaande vrachtwagens: De huidige ontwerpen lijken niet geschikt voor vrachtwagens die vanuit de Gilzeweg linksaf willen slaan richting Baarle-Nassau. Is het college hiervan op de hoogte en waarom is het ontwerp bij deze kruising ongewijzigd gebleven?

Antwoord: Het ontwerp is berekend met rijcurves voor een vrachtauto met een oplegger. Hieruit blijkt dat linksaf slaan mogelijk is voor vrachtwagens. In het ontwerp vertaalt zich dit door een smallere middenberm aan de zijde van Baarle-Nassau dan aan de zijde van Breda.

9. Waarom is besloten de VOP (zebrapad) bij de Beekstraat niet te verplaatsen naar een overzichtelijker locatie, zoals ter hoogte van de boterfabriekweg/voetgangerspad naar Valkenakker? Waarom blijft deze VOP op de huidige, door inwoners als onveilig beschouwde plek?

Antwoord: Tijdens de voorbereiding hebben de inwoners aangegeven dat zij de oversteekbaarheid van de N639 verbeterd willen hebben. Daarom hebben we in samenspraak met de gemeente besloten een extra oversteekplaats te realiseren ter hoogte van de Boterfabriekweg.

Het verplaatsen van de bestaande oversteekplaats bij de Beekstraat naar de locatie bij de Lidl hebben we ook besproken. Omdat verplaatsing betekent dat daarvoor parkeerplaatsen moeten verdwijnen, had dit niet de voorkeur van de gemeente. Daarom is deze VOP op de huidige locatie gehandhaafd. We hebben wel enkele maatregelen genomen die de veiligheid verbeteren, zoals het vergroten van de zichtbaarheid van de VOP.

10. Er is door de inwoners al jaren gevraagd naar een veilige oversteek bij Basisschool het Beekdal. Waarom is deze ondanks eerdere toezeggingen nog niet gerealiseerd, vooral gezien de achterliggende woonwijk, waarvan de schoolgaande jeugd richting Breda veel gebruik maken van deze oversteekplaats, en de school die pas vele jaren later dan gepland verdwijnt?

Antwoord: Ter plaatse van basisschool het Beekdal ligt op dit moment een oversteekplaats in twee fases, met een middenberm dus. Voor zover bij ons bekend maakt de school gebruik van verkeersbrigadiers om het oversteken veiliger te maken voor kinderen op tijden waarop dit het meest urgent is. Buiten de schooltijden wordt er volgens ons nauwelijks overgestoken. In het verleden heeft de gemeente ons toestemming gevraagd om met attentie-verhogende palen het verkeer erop te wijzen dat men zich in een schoolzone bevindt. Daarmee hebben we toentertijd ingestemd, maar de gemeente heeft ze nooit geplaatst.

11. Wat zijn de laatste stand van zaken over het wel of niet verhogen van de bushalte? Is het college met ons eens dat het verhogen van de bushalte bij het groot onderhoud belangrijk is voor de toegankelijkheid van mindervaliden?

Antwoord: We leggen de bushaltes verhoogd aan zodat deze ook toegankelijk zijn voor mindervaliden. We delen uw mening en we hanteren dan ook de normen die voor de toegankelijkheid van bushaltes gelden.

Datum

5 maart 2024

Ons kenmerk

C2330580/5861723

12. Wat is de reden voor het schrappen van de geplande VOP bij het Brouwerijplein uit het definitieve ontwerp, gezien de verplaatsing van de bushalte niet doorgaat?

Antwoord: Een extra oversteekplaats zou erg dicht op reeds geplande oversteekplaatsen komen te liggen, waardoor het voor automobilisten tot onoverzichtelijke en daardoor onveilige situaties kan leiden. Bovendien zijn er vanaf het Brouwerijplein voldoende mogelijkheden om de weg veilig over te steken, waaronder het zebrapad bij de Beekstraat, de eerdergenoemde middengeleider bij de Gilzeweg en de verkeerslichten bij de Kerkstraat.

Datum

5 maart 2024

Ons kenmerk

C2330580/5861723

13. Inwoners hebben aangegeven het afschot van de stoep te stijl en te smal te vinden om hier normaal te kunnen lopen. Wat is er met deze kritiek gedaan en hoe beoordeeld het college de plannen van het herstraten van de stoep?

Antwoord: We hebben de input over de steile en smalle stoep serieus genomen en bekeken welke oplossing mogelijk is. Het voetpad voldoet niet aan de normen die wij normaliter volgen. Tegelijkertijd is dit probleem ter plaatse erg lastig op te lossen. De reden hiervoor is de beperkt beschikbare ruimte voor de weg tussen de voortuinen en gevels van bewoners. Bovendien zijn de hoogte van tuinen en voordeuren (mede) bepalend voor de hoogte van het voetpad. Tegelijkertijd kan de weg niet te veel in hoogte verschillen omdat dit extra geluidsproblemen kan veroorzaken. Tijdens de uitvoering van het groot onderhoud aan de weg proberen we de problematische plekken toch zo goed mogelijk op te lossen en zo veel mogelijk hoogteverschillen te voorkomen. We leggen ook een gebruiksvriendelijkere scheidingsband aan tussen het voetpad en het fietspad. Daardoor kunnen rolstoelgebruikers en mensen met een kinderwagen - die wat meer ruimte nodig hebben dan alleen een voetganger - over een korte lengte gebruik maken van het fietspad als voor hen het voetpad te smal is.

14. Gezien de berichten die ons zijn gekomen over aanzienlijke inbreng van inwoners tijdens de bijeenkomsten en het gevoel dat hun suggesties niet serieus zijn genomen, hoe beoordeelt het college het gelopen proces van burgerparticipatie en de integratie van inwonerssuggesties in het definitieve plan?

Antwoord: Wij zijn van mening dat we een goed omgevingsproces hebben doorlopen en alle suggesties serieus hebben genomen. We zijn bovendien van mening dat we binnen de mogelijkheden van het project zo veel mogelijk hebben gedaan om aan de wensen tegemoet te komen.

De gemeente hebben we continu betrokken bij het opstellen van de plannen en we hebben tot aan de start van de aanbesteding maandelijks een voortgangsoverleg gehad met de wethouder van Alphen-Chaam. We zijn bovendien aan de wensen over de openbare verlichting tegemoetgekomen. In het centrum hebben we andere verlichting geplaatst, waaraan de gemeente bloembakken en feestverlichting kan bevestigen.

We hebben goede afstemming gehad met de ondernemersvereniging. Op basis van hun inbreng hebben we de uitvoering in zes fases geknipt. Daarmee blijven de winkels goed bereikbaar en kan de bevoorrading van winkels doorgaan. Voor inwoners hebben we twee informatieavonden gehouden. Aan de wensen over de stoep en de oversteekbaarheid van de weg zijn we zo veel mogelijk tegemoetgekomen, zoals we in bovenstaande antwoorden reeds hebben toegelicht. We kunnen niet alle gewenste verkeersremmende maatregelen toepassen, zoals de aanleg van drempels omdat dit trillingen en geluid ter plaatse bevordert. In de plaats daarvan brengen we visuele drempels aan en krijgt het asfalt ter hoogte van het centrum een andere kleur, wat een attentie-verhogende werking tot gevolg moet hebben. Daarnaast hebben we de wensen over enkele inritten zoveel mogelijk meegenomen in het ontwerp.

Datum

5 maart 2024

Ons kenmerk

C2330580/5861723

Overeenkomstig het door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant genomen besluit,
namens deze,

programmamanager Multimodale Bereikbaarheid

(Deze brief is, na vaststelling door het college, digitaal door de verantwoordelijk programmamanager ondertekend)