

Notitie

Aan De gemeenteraad
Van Het College van B&W
Onderwerp Doorgaande route Riel
Datum 05-03-2012
Afschrift aan R. Gaveel, J. Bolt, A. Luckman, werkgroep Echt Riel

Inleiding

In 2004 is de reconstructie van de doorgaande route in Riel afgerond. Sinds die tijd is er discussie over overlast. Ook zijn er diverse onderzoeken geweest naar trillingen, geluid en verkeersintensiteiten. Verantwoordelijk wethouder J. Van Groenendaal heeft regelmatig overleg met de werkgroep Echt Riel om de verschillende leefbaarheidissues aan te pakken. Mede naar aanleiding van die overleggen is door Lijst Riel Goirle op 15 december 2011 een informatieavond georganiseerd in Riel. Ook zijn door Lijst Riel Goirle vragen gesteld aan het college. Deze vragen zijn door middel van een raadsinformatie op 31 januari 2012 beantwoord. Op 26 februari zijn hierop vervolgvragen binnen gekomen. De vragen zijn als bijlage 1 toegevoegd aan deze notitie.

De vragen zoals die door Lijst Riel Goirle zijn geschetst, hebben direct betrekking op de toezeggingen die zijn gedaan tijdens de informatieavond op 15 december 2011. Gezien deze samenhang wordt in deze notitie als eerste ingegaan op de concrete status van de gedane toezeggingen. De vragen van Lijst Riel Goirle die hiermee nog niet of niet voldoende zijn beantwoord worden in bijlage 2 verder toegelicht. Het college hoopt hiermee een volledige weergave te geven van de situatie rondom de doorgaande route in Riel. Op 9 maart 2012 zal wederom een gesprek plaatsvinden met de werkgroep Echt Riel waarin ook deze notitie wordt besproken.

Concrete toezeggingen

Naar aanleiding van de verschillende overleggen tijdens de informatieavond in december 2011 zijn de volgende zeven concrete toezeggingen gedaan:

1. Er worden twee oversteekvoorzieningen gerealiseerd op de doorgaande route in Riel. De eerste oversteek komt ter hoogte van de Tilburgseweg. De tweede oversteek komt in de Dorpstraat ter hoogte van de school.
2. Er wordt een trillingsonderzoek gedaan op twee locaties aan de doorgaande weg in Riel. Deze locaties worden in overleg met de werkgroep bepaald.
3. Er zal overleg plaatsvinden met de politie om de mogelijkheden van handhaving te onderzoeken.
4. Er worden extra attentieborden geplaatst.
5. Parkeerplaats bij d'n Overkant wordt aangepast zodat het trottoir doorloopt.
6. De mogelijkheden voor het opvullen van het straatwerk worden onderzocht.
7. De werkgroep Echt Riel wordt betrokken bij het opstellen van het nieuwe Gemeentelijk Verkeer en vervoersplan.

Stand van zaken toezeggingen

1. Oversteekvoorzieningen

Op dit moment wordt binnen de gemeente Goirle een ontwerptekening en raming gemaakt voor de twee oversteekvoorzieningen. De oversteek ter hoogte van de Dorpstraat is als wens geuit in het IDOP. De voorziening aan de Tilburgseweg is een verzoek dat is ingegeven vanuit de werkgroep Echt Riel. De vormgeving van de oversteekvoorzieningen inclusief de voor- en nadelen worden vrijdag 9 maart 2012 met de werkgroep Echt Riel besproken. Op basis hiervan worden de werkzaamheden definitief ingepland voor uitvoering in 2012.

2. Trillingsonderzoek

In overleg met de werkgroep Echt Riel zijn twee locaties aangewezen waar het trillingsonderzoek uitgevoerd moet gaan worden. Ten behoeve van het onderzoek zijn twee offertes opgevraagd. Deze worden 9 maart met de werkgroep besproken. Daarnaast worden met de werkgroep duidelijke proces afspraken gemaakt. Doel hiervan is het in kaart brengen van de wederzijdse verwachtingen en het maken van afspraken over hoe wordt omgegaan met de resultaten. Belangrijkste reden hiervoor is het verkrijgen van draagvlak voor de onderzoeksresultaten. Indien op korte termijn goede afspraken gemaakt kunnen worden met de werkgroep is het de doelstelling om de metingen voor week 15 te hebben uitgevoerd. Deze aanpak is mede gebaseerd op ervaringen die regiogemeenten hebben met het uitvoeren van trillingsonderzoek. Op basis van de offertes bedragen de kosten voor dit onderzoek circa €5.000,00.

3. Verzoek handhaving

Elke eerste donderdag van de maand vindt structureel overleg plaats met de politie. De situatie rondom de doorgaande route in Riel is hier al meerdere malen aan de orde geweest. Het verzoek om handhaving dat bij de politie is neergelegd is door hen afgewezen. De argumentatie die zij hier voor gebruiken is dat de weg niet voldoende is ingericht conform de richtlijnen van duurzaam veilig. Daarnaast geven volgens de politie de beschikbare ongevalgegevens geen aanleiding tot handhaving.

De politie geeft aan dat handhaving wat hen betreft pas aan de orde is wanneer de weginrichting wordt aangepast. Uitgangspunt hierbij is dat het voor de weggebruiker nagenoeg onmogelijk gemaakt moet worden om boven de maximum snelheid van 30km uit te komen. Om dit te bewerkstelligen zullen vele infrastructurele maatregelen nodig zijn.

Los van de financiële dekking voor dergelijke maatregelen is het zeer belangrijk om ook de consequenties van dergelijke maatregelen op de huidige overlast en eventuele andere delen van de kern Riel in beeld te brengen. Zo geven extra snelheidsremmende maatregelen meer remmende en optrekkende bewegingen. Dit veroorzaakt extra trillingen en geluid. Het gedrag van de weggebruiker wordt door het plaatsen van snelheidsremmende maatregelen vaak ook verslechterd. Een consequentie kan zijn dat automobilisten alternatieve routes gaan zoeken waardoor de overlast in andere delen van Riel toeneemt. Het college neemt bij het afwegen van eventuele verkeersmaatregelen het algemeen belang in acht. Een wel overwogen en beargumenteerde beslissing is hierbij van groot belang. Hierbij speelt op de eerste plaats de fundamentele discussie over de functie van de doorgaande weg in Riel. Waarbij het de vraag is of de categorisering die deze weg heeft meegekregen in het Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan van 1998 heroverwogen zou moeten worden. Het voorstel van het college is daarom ook deze problematiek te koppelen aan het nieuwe GVVP dat in het eerste kwartaal 2013 gereed moet zijn. Inmiddels is een start gemaakt met het realiseren van het nieuwe GVVP. De werkgroep Echt Riel wordt intensief betrokken bij dit traject.

Overigens krijgen ook alle bewoners in Riel en Goirle in het kader van het GVVP de gelegenheid te reageren op vragen over verkeer en verkeersveiligheid door middel van een internet enquête. Voor een verdere toelichting op de betrokkenheid van Echt Riel bij het GVVP verwijzen wij u naar punt 7.

4. Plaatsing extra attentieborden

Er zijn inmiddels twee extra attentieborden geplaatst ter hoogte van de huidige matrixborden langs de doorgaande route in Riel. Er zijn geen verdere borden voorzien.

5. Parkeerplaats D'n Overkant

Ter hoogte van café D'n Overkant in Riel loopt het trottoir niet door. Hierdoor moeten voetgangers over de rijbaan lopen of oversteken. Om deze ongewenste situatie te verbeteren is een aanpassing in de parkeervoorziening nodig. Door de afdeling R&B is een ontwerptekening gemaakt. De kern hiervan is dat de huidige vier haakse parkeervakken worden vervangen door twee langs parkeervakken. Hierdoor ontstaat ruimte om het trottoir op die locatie door te trekken. Vanuit het IDOP is de wens uitgesproken om in Riel trottoirs te verbeteren. De financiële dekking voor deze aanpassing zit opgenomen in het IDOP. De uitvoering van deze maatregel zal in 2012 vorm krijgen.

6. Opvullen straatwerk

De keuze voor het opvullen van het straatwerk in welke vorm dan ook is afhankelijk van de resultaten van het trillingonderzoek. In het kader van de toezegging is al wel het vullen van de naden tussen de straatklinkers met brekerzand onderzocht. Het vullen met brekerzand is een bekende methode voor het reduceren van overlast. Het grote nadeel van deze oplossing is dat deze slechts kort werkt. Het zand spoelt namelijk tussen de bestrating uit. Een dergelijk oplossing vraagt daarom een structurele extra financiële inspanning voor het aanvullen van het zand en het extra reinigen van de straatkolken. Hiervoor zijn in de huidige begroting geen middelen gereserveerd. Afhankelijk van de resultaten van het trillingsonderzoek zullen andere alternatieve mogelijkheden zijn om de bestrating aan te passen in beeld worden gebracht. Omdat binnen de huidige begroting geen middelen zijn gereserveerd voor dergelijke maatregelen zal voordat een mogelijke oplossing in uitvoering komt eerst een raadsbesluit nodig zijn.

7. Betrekken werkgroep Echt Riel bij GVVP

In november 2011 is de raad doormiddel van een raadsinformatie geïnformeerd over het proces rondom het nieuw op te stellen GVVP. Inmiddels heeft een externe adviseur opdracht gekregen om samen met de gemeente Goirle een nieuw GVVP op te stellen. In het proces om te komen tot een nieuw Gemeentelijk Verkeer en vervoersplan wordt interactief gecommuniceerd met verschillende doelgroepen. Één van de doelgroepen die in het projectplan van het GVVP is beschreven is de klankbordgroep met daarin vertegenwoordigers van verschillende belangengroepen. De stuurgroep heeft besloten om ook de werkgroep Echt Riel te vragen in deze klankbordgroep plaats te nemen.

Beantwoording Vragen ex artikel 41 LRG ten behoeve van de raadsvergadering op 6 maart 2012

1. Deze vraag is beantwoord in punt 2 van de notitie.
2. Deze vraag is beantwoord in punt 2 van de notitie.
3. Het standpunt blijft dat de doorgaande route door Riel een erftoegangsweg is waar klinkerverharding het bestratingsmateriaal is dat de voorkeur heeft. De mogelijkheid voor een proefstrook is wel onderzocht en is niet wenselijk en niet haalbaar. Op de eerste plaats zijn de voordelige effecten van asfalt op contactgeluid en trillingen alom bekend. De verkeerskundige effecten op het gebied van wegbeleving ook. Het aanleggen van een proefstrook is hiervoor niet nodig. Daarnaast vraagt het aanleggen van een proefstrook een grote financiële inspanning. Het college is daarom op dit moment van mening dat het aanleggen van een proefstrook geen meerwaarden heeft op de discussie rondom de problematiek van de doorgaande route in Riel.
4. In Januari 2011 is door de gemeente Goirle een subsidieverzoek gedaan in het kader van de sanering van het wegverkeerslawaaï. Op 27 mei 2011 heeft het ministerie van infrastructuur en milieu door middel van een brief aangegeven deze aanvraag te weigeren. In de brief van het ministerie wordt aangegeven dat de aanvragen die in 2011 niet zijn gehonoreerd in 2012 opnieuw in aanmerking kunnen komen voor een subsidie. De aanvraag hiervoor hoeft niet opnieuw te worden ingediend. Of de aanvraag in 2012 gehonoreerd zal worden is afhankelijk van de hoogte van het in 2012 beschikbare budget. Alle aanvragen worden volgens een vaste prioritering gerangschikt. Het beschikbare budget wordt conform deze lijst toegekend. Zie bijlage 2 voor de een kopie van de brief van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.
5. Het college is bereid te investeren in oplossing voor zover dit binnen de reguliere middelen mogelijk is. Wanneer eventuele oplossingen een grotere investering vragen zal het college bij de gemeenteraad hierover een voorstel neerleggen.
6. Zoals aangegeven in het eerdere antwoord wordt er contact gezocht met de provincie om te bezien of het plaatsen van extra bewegwijzering een wijziging in de verkeersstromen zal ondersteunen. Op dit moment is het nog niet mogelijk om aan te geven wanneer hierover meer duidelijkheid komt. Wel is het zo dat de verkeersstromen binnen de gemeente Goirle in het kader van het nieuwe GVVP worden geëvalueerd. In dat opzicht zal er ook dan aandacht zijn voor de hoeveelheid doorgaand verkeer in Riel.
7. In de eerste fase van het GVVP proces worden onder andere de maatregelen van het GVVP uit 1998 geëvalueerd. De doorgaande route in Riel is daar een onderdeel van. De concrete toezeggingen zoals aangegeven in de notitie worden uitgevoerd. Eventuele andere onderwerpen die tijdens het GVVP traject in beeld komen krijgen een plaats in het uitvoeringsprogramma.
8. Deze vraag is beantwoord in punt 7 van de notitie.
9. Deze vraag is beantwoord in punt 3 van de notitie.
10. Deze vraag is beantwoord in punt 1 van de notitie.
11. Geen vervolgvraag

12. Op de vraag of de toegestane snelheid op de Rillaersebaan in het nieuwe GVVP wordt gewijzigd kunnen wij op dit moment nog geen antwoord geven. Het wijzigen van wegcategorieën en de daarbij behorende snelheden zal binnen het GVVP traject aan de orde komen.
13. Geen vervolgvraag
14. Sluipverkeer is een ongrijpbaar fenomeen. Het ontstaat doordat de automobilist de weg van de minste weerstand kiest. Uit het kentekenonderzoek dat in 2011 is uitgevoerd blijkt dat het percentage doorgaand verkeer in heel Riel niet zodanig is dat er sprake is van grote hoeveelheden sluipverkeer. Hierbij is het belangrijk om in beeld te hebben dat een groot deel van de oorzaak van dit sluipen ligt in de filevorming op de A58. Automobilisten die als bestemming of vertrekpunt Goirle of het industriegebied T58 hebben zullen bij file de weg van de minste weerstand kiezen en dus de snelweg vermijden. De aanpak van de problematiek rondom de A58 staat bij het college hoog op de agenda. Een aanpak of oplossing voor deze problematiek zal echter nog enige jaren op zich laten wachten. Het aandeel sluipverkeer door de kern Riel is op dit moment zodanig dat het treffen van maatregelen nog niet aan de orde is. Zoals eerder aangegeven krijgt de problematiek rondom de verkeersstromen op de doorgaande route Riel een plaats binnen het nieuwe GVVP.
15. Geen vervolgvraag
16. Nee, het college is van mening dat het onwenselijk is onnodige bebording te plaatsen. Het plaatsen van onnodige borden vertroebelt het straatbeeld en veroorzaakt verwarring voor weggebruikers.
17. Geen vervolgvraag

Conclusie

Ten aanzien van de doorgaande route in Riel richt het college zich in 2012 op de uitvoering van de toezeggingen zoals omschreven in deze notitie. Een aantal fundamentele overwegingen aangaande de doorgaande route in Riel worden gekoppeld aan het nieuwe GVVP. Dit proces is reeds gestart en zal in 2012 vorm krijgen.

Afhankelijk van het GVVP zullen verdere maatregelen worden opgenomen in het uitvoeringsprogramma dat begin 2013 gereed is. Ten aanzien van de voortgang en planning van het GVVP wordt de raad eind maart verder geïnformeerd. Vooralsnog ziet het college geen noodzaak om de problematiek rondom de doorgaande route in Riel los te koppelen van het GVVP.

Wanneer bij de uitvoering van de concrete toezeggingen middelen benodigd zijn die niet binnen de reguliere begrotingsposten gevonden kunnen worden zal het college hiervoor een separaat voorstel doen aan de raad. Het zelfde geldt voor eventuele vervolg acties die nog niet zijn benoemd en niet passen binnen het uitvoeringsprogramma van het GVVP.

Bijlage 1:**Vragen ex artikel 41 van LRG aan het college voor de raadsvergadering van 6 maart 2012**

Op 15 december 2011 is er door Lijst Riel-Goirle een informatieavond georganiseerd over het doorgaande verkeer door Riel. Naar aanleiding van deze bijeenkomst zijn door LRG vragen gesteld aan het college. Deze zijn door het college via de raadsinformatie van 31-01-2012 beantwoord.

Deze beantwoording is voor LRG aanleiding om de volgende vragen ex artikel 41 aan het College voor te leggen.

1. Wanneer wordt het trillingonderzoek wat u, in overleg met de werkgroep Echt Riel hebt besproken, uitgevoerd?

De opdracht wordt in de maand januari verstrekt, voor de locaties die met de werkgroep Riel zijn besproken.

Aan wie is de opdracht inmiddels verstrekt, wanneer wordt deze uitgevoerd en wanneer is het resultaat bekend? Is er ook gevraagd naar oplossingen. Kunt u aangeven welke locaties u heeft afgesproken?

2. Gaat u bij andere gemeenten informeren naar oplossingen, die met dezelfde trillingsproblemen zitten als langs de route door Riel.

Ja, voor het oplossen van trillingsproblemen wordt doorgaans advies ingewonnen bij gespecialiseerde adviesbureaus. Oplossingen die elders zijn gebruikt worden daarin meegenomen.

Wilt u ons informeren bij welke gemeenten u advies heeft ingewonnen. Wilt u ook aangeven wat de adviezen zijn?

Kunt u ons van de laatste tellingen die zijn uitgevoerd op de doorgaande route door Riel t.a.v. doorgaand en bestemmingsverkeer de cijfers verstrekken voorzien van de conclusies, die u daaruit heeft getrokken?

3. Bent u bereid een onderzoek uit te voeren naar de haalbaarheid, noodzaak en kosten van het asfalteren van de doorgaande route Riel of mogelijk een gedeelte als proef?

De wegen in Riel zijn aangeduid als verblijfsgebied. Binnen een verblijfsgebied wordt doorgaans geen asfalt toegepast omdat daardoor de rijnsnelheden oplopen. In het huidige GVVP worden wegen die zijn aangeduid als gebiedsontsluitingsweg en met een snelheidsregime van 50km zijn uitgerust, wel van asfalt voorzien. In het verleden is echter gebleken dat daardoor de verkeersveiligheid verslechtert. Desondanks laten wij nagaan of een proefstrook haalbaar is en welke effecten dat geeft.

Heeft u al opdracht verstrekt voor deze proef? Waar zal de strook gelegd worden?

Bent u ook bereid om andere verkeersremmende maatregelen toe te passen, zoals het plaatsen van bloembakken of i.d. Zou u ook met o.a. de gemeente Hilvarenbeek kern Diessen, Alphen/Chaam incl. Strijbeek, Breda i.v.m. Galder in contact kunnen treden om van hen te horen welke ervaringen zij met oplossingen t.a.v. trillingen en verkeersremmende maatregelen en eventueel met geasfalteerde doorgaande wegen binnen de bebouwde kom?

4. Gaat u onderzoeken of er mogelijkheden zijn voor subsidies?

Voor trillings- en geluidsoverlast zijn subsidiemogelijkheden reeds onderzocht. Voor 2011 is een verzoek voor gevelisolatie door de provincie afgewezen. In 2012 wordt opnieuw een aanvraag gedaan. Andere subsidiemogelijkheden zijn niet gevonden.

Wij hebben begrepen, dat je na een eerdere afwijzing op de wachtlijst blijft staan. Misschien moet er inderdaad een herbevestiging van deze aanvraag plaatsvinden. Is dit reeds gebeurd en wanneer kunnen we uitsluitel hierover verwachten?

5. Bent u ook bereid om te investeren in oplossingen?

In principe is de gemeente bereid tot het investeren in oplossingen. Afhankelijk van de ernst en de omvang van het probleem worden de kosten afgewogen tegen de effecten van mogelijke maatregelen.

Graag vernemen we van u wanneer er mogelijke voorstellen verwacht mogen worden.

LRG stelt voor de oplossingen in de voorjaarsnota uit te werken. Bent u hiertoe bereid?

6. Bent u bereid omleidingsborden te plaatsen, zodat er minder verkeer door Riel gaat.

De bewegwijzering naar Alphen en Baarle Nassau (N260 Gilze - Baarle-Nassau) verloopt vanaf de A58 via de N260 en dus niet via Riel. Voor extra bebording langs provinciale of rijksweg is toestemming van het rijk en/of provincie nodig. We zullen daarover met deze instanties in contact treden.

Welke oplossingen wilt u in dit overleg bespreken? Wanneer is dit overleg gepland? Wilt u ons informeren over de uitkomst van de contacten?

7. Wordt de route door Riel met oplossingen opgenomen in het nieuwe GVVP?

De doorgaande weg wordt onderzocht binnen het nieuw op te stellen GVVP. Als de uitkomst hiervan leidt tot knelpunten moeten de juiste maatregelen worden afgewogen om deze knelpunten te verminderen of op te lossen.

Naar ons idee moet het onderzoek naar de doorgaande weg door Riel voortvarender aangepakt worden en niet onderzocht worden binnen het GVVP. In het GVVP moeten de oplossingen opgenomen worden en de realisatie daarvan. Onderzoek dient daarvoor afgerond te zijn. Bent u dit met LRG eens?

8. Bent u bereid om alle kruisingen gelijk te maken qua voorrang?

Ook hier geldt dat de knelpunten kunnen leiden tot het treffen van maatregelen. Inventarisatie hiervan vindt plaats binnen het proces van het GVVP.

LRG is ook hier van mening dat in het GVVP de uitvoering van de oplossingen opgenomen moeten worden. De inventarisatie dient dan reeds plaatsgevonden te hebben. Bent u dit met ons eens?

9. Is het mogelijk om meer te handhaven ?

De politie is verantwoordelijk voor de handhaving van de snelheid. Ze is van mening dat er te weinig snelheidsremmende maatregelen zijn getroffen om van een 30 km-zone te kunnen spreken.

Niettemin zullen we sterk aandringen op handhaving van de snelheid.

Ook in het GVVP zal extra aandacht worden besteed aan maatregelen, die handhaving mogelijk maken.

Aan welke maatregelen denkt u dan?

Ons is ter ore gekomen, uit opmerkingen van het OM dat zij vinden dat de gemeente verantwoordelijk is voor voorwaarden –snelheidsremmers- voor 30-km zone.

10. Wanneer worden de zebrapaden aangelegd, die in overleg met de werkgroep Echt Riel zijn besproken?

Een van de oversteekplaatsen is een onderdeel van het IDOP. Hiervoor is geld gereserveerd en de aanleg kan dus ook plaatsvinden in 2012. De aanleg van de andere oversteekplaats is in voorbereiding. Deze is echter niet gedekt binnen een budget.

Om een verkeersveilige oversteekplaats voor voetgangers te creëren is de juiste locatie en inrichting noodzakelijk. Het is niet mogelijk deze eenvoudig met wegverf aan te brengen. Dit zou de verkeersveiligheid niet ten goede komen. Combinatie met een bestaande of nieuwe snelheidsremmer is noodzakelijk.

Kunt u ook aangeven wanneer de aanleg zal zijn in 2012?

Gaat u de tweede oversteekplaats opnemen in de voorjaarsnota, zodat er dekking voor kan komen?

11. Komen er ook oversteekplaatsen voor fietsers?

Nee. Er is een oversteekplaats waar een eenzijdig fietspad overgaat in tweezijdige suggestiestroken. Hier moeten fietsers op veilige wijze over kunnen steken. Op de overige trajecten zijn geen fietsoversteekplaatsen gepland. Het is voor een fietser mogelijk om als voetganger bij een zebrapad over te steken.

12. Waarom is de Rillaersebaan, die onlangs nieuw geasfalteerd is, ingericht als 80 km weg en niet als 60 km weg?

De Rillaersebaan is in het huidige GVVP aangewezen als een gebiedsontsluitingsweg en is geclassificeerd als 80km/h-weg.

Bent u voornemens om de snelheid in het nieuwe GVVP terug te brengen naar 60 km. per uur.

13. In het kader van het IDOP Riel zou de inkom van Riel, stuk Rillaersebaan naar het bruggetje toe, aangepast worden. Waarom is dat niet gedaan toen de Rillaersebaan opnieuw geasfalteerd werd?

De asfalteringswerkzaamheden aan de Tilburgseweg waren niet van invloed op zowel de groene entree als op het fietspadtracé. De ligging en de randen van de weg blijven ongewijzigd. Het asfalteren is daarom volgens de onderhoudsplanning in november uitgevoerd.

De voorbereiding van de uitvoering van het IDOP-project Groene entrees Riel is inmiddels gestart.

14. Hoe gaat u sluiproutes door Riel voorkomen?

Als die er zijn, zijn die nauwelijks te voorkomen.

In de afgelopen 10 jaar is de intensiteit op de doorgaande wegen in Riel afgenomen met tussen de 400 en 800 voertuigen per etmaal. Uit een kentekenonderzoek van juni 2011 is gebleken dat het totale percentage doorgaand verkeer t.o.v. de kern Riel 32 % bedraagt. Aan de komgrens bij de Alphenesweg is dit 55 %, terwijl het aandeel doorgaand verkeer bij de komgrens aan de Tilburgseweg maar 22% betreft.

Sluipverkeer is de benaming voor (ongewenste) verkeersstromen die ontstaan als gevolg van capaciteitsproblemen (zoals ongevallen of files) op snelwegen of andere belangrijke wegen. Er komt slechts incidenteel een zeer kleine hoeveelheid sluipverkeer voor in Riel wanneer er file staat op de A58.

Doorgaand verkeer, niet zijnde sluipverkeer, wordt door de juiste bewegwijzering via de route Tilburg - Baarle Nassau gestuurd over de A58 en de provinciale weg (N260) naar Gilze. Verkeer van Alphen naar Goirle of Tilburg zuid wordt niet gezien als sluipverkeer omdat het de kortste route betreft.

Bedoeld wordt dat verkeer binnen Riel, afwijkende en niet hiervoor bedoelde routes neemt (o.a. langs de school) om een stuk van de doorgaande weg af te snijden. Dit probleem zal misschien nog groter worden als snelheidsbeperkende maatregelen op de doorgaande weg worden uitgevoerd. Wilt u onderzoeken of snelheidsremmende maatregelen op deze sluiptrajecten (vnl. in de Oranjebuurt) ook geplaatst kunnen worden? Of wellicht wijziging van voorrangssituaties? Of wellicht bepaalde straten éénrichting verkeer maken?

15. Wilt u nagaan wat het onderzoek indertijd heeft opgeleverd naar een omleidingsroute? Levert dat in deze tijd mogelijk nieuwe inzichten voor een omleidingsroute.

In de besluitvorming over de Herijking hoofdwegenstructuur gemeente Goirle, uitgevoerd in 2007, is de aanleg van de rondweg gekoppeld aan de woningbouw op de Spaanse Hoek te Riel. Meerdere malen is aangegeven niet te willen onderzoeken over de mogelijkheden van een rondweg, wanneer de bouwontwikkeling op de Spaanse Hoek niet duidelijk is. De financiële haalbaarheid en de ruimtelijke noodzakelijkheid is daaraan gekoppeld.

In de toekomstvisie tot 2015 wordt meerdere malen aangegeven dat er geen rondweg om Riel komt. *"Met de keuze om de locatie Spaanse Hoek niet te ontwikkelen is zo'n rondweg minder noodzakelijk maar ook financieel onhaalbaar geworden."*

Woningbouw op de locatie Spaanse Hoek is in de woningbouwprioritering tot 2020 nog steeds niet actueel.

16. Gaat u proberen om vrachtverkeer te mijden op de route door Riel?

De meest wenselijke route Alphen - Tilburg, over de provinciale weg richting Gilze, is gecommuniceerd naar de leveranciers van navigatiesoftware. Zoals hiervoor gesteld, is de fysieke bewegwijzering hierop ingesteld. Hierdoor wordt de 'onbekende' chauffeur al omgeleid. De bekende chauffeur zal altijd de kortste en snelste route kiezen.

Een verbod op doorgaand vrachtverkeer is niet effectief zonder handhaving. De politie heeft echter aangegeven niet mee te willen werken aan een dergelijk verbod omdat het onderscheid tussen doorgaand verkeer en plaatselijk verkeer moeilijk vast te stellen is en nog lastiger kan worden aangetoond.

Bent u ondanks het gebrek aan handhavingsmogelijkheden toch voornemens dergelijke borden te plaatsen? Het zal mogelijk toch meer chauffeurs er toe brengen een andere route te gebruiken. Bent u ook bereid om naar andere oplossingen te zoeken, zoals in Oud-Turnhout waar alleen geregistreerde vrachtwagens worden toegelaten.

17. Wilt u het gevaar wat de verzakte goten voor de fietser opleveren oplossen?

Wij zullen samen met de werkgroep Echt Riel een inspectie verrichten en bij ernstige gebreken tot een oplossing komen.

Gezien de grote hoeveelheid vragen en daarbij passende maatregelen vragen wij uw college een "Plan Van Aanpak doorgaande route Riel" op te stellen. Hierin worden dan de gesignaleerde problemen opgenomen. Daarnaast zullen de respectievelijke oplossingen in beeld gebracht worden met de financiële consequenties en een tijdpad wat duidelijk maakt wanneer welke stappen gezet worden. Na realisatie van dit Plan van Aanpak verzoeken wij dit te vervatten in een raadsvoorstel, zodat de raad hierover kan besluiten.
