



Stichting Wijkraad Molenhoek

Sasseltberg 15

5242 GN Rosmalen

Tel. 073-5215723 / 06-21117409

E-mail info@wijkmolenhoek.nl

Website www.wijkmolenhoek.nl

Datum: 21 maart 2020

Betreft: Reactie van St. Wijkraad Molenhoek
op iReport TOG 'sH (maart 2020)

Geachte leden van het College van B&W, Raadsclie. Omgeving en Gemeenteraad,

De totstandkoming van het Tracéonderzoek Oostelijke Gemeentedelen 's-Hertogenbosch (TOG 'sH), door adviesbureau Royal HaskoningDHV, in samenspraak met een brede klankbordgroep waarin ook onze wijkraad vertegenwoordigd was, hebben wij overwegend als positief en inzichtelijk ervaren.

Onze (woon)wijk Molenhoek ondervindt, meer nog dan andere wijken, veel nadelige gevolgen die samenhangen met de onderzochte verkeers- en leefbaarheidsproblematiek (sluipverkeer in de spitsen en bij files op de snelwegen, verkeersonveiligheid, geluidhinder, luchtverontreiniging, e.d.). Dat komt vooral door de ligging in de oksel van de A2 en A59, in combinatie met lokale (hoofd)structuurwegen die over grote lengte dwars door onze wijk lopen (Burg. Mazairaclaan, Oude Baan en Molenstraat) of direct aan de rand daarvan liggen (Deken van Roestellaan, Graafsebaan).

Het blijkt dat die problematiek ook in de toekomst (2030) voor Molenhoek in hoge mate blijft spelen, vanwege de (autonome) groei van het verkeer, zelfs als op termijn bepaalde infrastructurele maatregelen genomen zouden worden (zie bijgevoegd Overzicht).

In het TOG 'sH wordt nagenoeg steeds uitgegaan van een toekomstige situatie (na 2030) met zgn. Free-Flow (FF), waarbij de doorstromingsproblemen op de A2 en A59 opgelost zouden zijn, m.n. door verbetering van de A2 op basis van de lopende Verkenning MIRT A2 Deil – Vught (zie Overzicht, rij 3). Het is echter ook voorstelbaar, als verbetering van de A2 onverhoopt toch niet doorgaat of nadien niet toereikend zou blijken, dat deze problematiek (deels) nog veel langer blijft spelen, mede afhankelijk van wat er met de onderliggende lokale (hoofd)structuurwegen gebeurt (zie Overzicht, rij 4, 5 en 11).

Vanuit bovenstaande optiek willen wij, in lijn met Hoofdstuk 8 Conclusies Nut en Noodzaak / Aanbevelingen, de volgende punten nader onder uw aandacht brengen.

Relatie met MIRT A2 Deil - Vught

Wij onderschrijven nadrukkelijk het voor de hand liggende advies om, bij uw beleidskeuze(s) m.b.t. deze studie TOG, de uitkomst van de MIRT- verkenning c.q. het voorkeursalternatief voor verbetering van de A2 (najaar 2020) af te wachten en te betrekken.

Bijzondere aandacht geldt daarbij voor het Kansrijke Alternatief B. Daarbij wordt gedacht aan een nieuwe / extra aansluiting van het onderliggende gemeentelijke hoofdwegennet op A2 / A59, in (de buurt van) het knooppunt Empel.

Dat kan de doorstroming van / naar o.a. De Groote Wielen en Rosmalen mogelijk substantieel verbeteren, zodat een zeer ingrijpende en kostbare gemeentelijke maatregel, zoals alternatief West-Lang, dan zeker niet meer nodig is.

Wij gaan er vanuit dat de gemeente, vanuit haar nauwe betrokkenheid bij de Mirt-verkenning, de concrete realisatie / uitgifte van het direct aan knooppunt Empel grenzende gedeelte van Bedrijfsterrein Empel - Zuid alsnog afstemt op de reële verwachtingen en beslissingen ten aanzien van de MIRT-verkenning. Want het kan toch niet zo zijn dat, als straks een nieuwe / extra aansluiting in of nabij Knooppunt Empel de voorkeur krijgt, die oplossing 'helaas' afvalt omdat de gemeente het betreffende gedeelte van dat bedrijfsterrein dan inmiddels toch al ontwikkeld en uitgegeven heeft?

De conclusies van het TOG met betrekking tot de 3 middellange termijn maatregelen

West-Kort

Deze maatregel heeft *op zichzelf* een beperkt probleemoplossend effect en nut, dat is duidelijk. In de klankbordgroep is, o.a. van onze kant, nadrukkelijk gevraagd de aanvullende 30 km maatregelen voor de Oude Baan bij West-Lang (en ook die voor Rosmalen-centrum bij de Oostelijke Landweg), voor de inzichtelijkheid ook al apart door te rekenen met het geactualiseerde verkeersmodel 2019. Om moverende reden is dit helaas niet gebeurd.

Door de onderzoekers is wel aangegeven dat het effect van een 30 km-zone op de Oude Baan globaal neerkomt op het verschil tussen de alternatieven West-Lang en West-Kort, wat betreft de berekende afname van de verkeersintensiteiten voor de betreffende hoofdstructuurwegen in onze wijk (zie Overzicht, rij 6, 7 en 8).

Daaruit blijkt dan dat West-Kort in combinatie met een 30 km-zone op de Oude Baan, ofwel **West-Kort Plus (zie bijgevoegd Overzicht, rij 9)**, wel aanzienlijk meer nut heeft omdat dan sprake is van een verdere en vergelijkbare vermindering van het verkeer (in 2030) als West-Lang. Ook levert dat extra andere voordelen op voor de omgeving, zoals o.a. de afname van geluidhinder.

Wij pleiten er daarom voor, als het op termijn tot concrete planvorming komt voor de zone tussen het Maximakanaal en de A2 (gebied Avenue2), om voor de hoofdontsluiting van dat gebied op voorhand uit te gaan van eenzelfde of vergelijkbare maatregel als West-Kort.

De kosten daarvan zijn bovendien relatief laag en kunnen dan deels ten laste komen van de betreffende planexploitatie, waarmee de kosten-baten ratio aanmerkelijk beter wordt.

Wij gaan er vanuit dat eventuele planvorming voor dat gebied in nauw overleg zal plaatsvinden met de wijkraden van de direct aangrenzende wijken, zoals Molenhoek en Hintham.

West – Lang (incl. 30 km-zone Oude Baan)

Wij onderschrijven de conclusie dat het niet logisch is via een dergelijke maatregel, de problemen op / vanwege de snelwegen te verlichten. Dat te meer omdat daarvoor, vanuit de Verkenning Mirt A2, betere en hopelijk toereikende oplossingen verwacht mogen worden.

Bovendien vinden wij dat deze maatregel, voor de westelijke wijken van Rosmalen en ook Hintham, nauwelijks of geen meerwaarde biedt ten opzichte van het alternatief West-Kort(Plus), zoals hiervoor aangegeven. Ook ontbreekt meerwaarde op de verkeerssituatie aan de oostzijde.

Verder vinden wij deze maatregel in verhouding veel te kostbaar, omdat bij wijze van spreken 'voor hetzelfde geld', zowel West-Kort (Plus) als een Oostelijke Landweg gerealiseerd kunnen worden.

Oostelijke Landweg (incl. 30 km-zone Rosmalen – Centrum)

Wij onderschrijven dat deze maatregel een zeker nut heeft m.n. voor Rosmalen-centrum / -oost en Kruisstraat. Aan de (meer abstracte) betekenis voor betere logica van de verkeersstructuur hechten wij echter weinig waarde.

Bovendien zitten er aan deze maatregel volgens ons (te) veel risico's, m.n. wat betreft mogelijk sluipverkeer tussen A2 en A59. Deels hangt dit af van de wijze waarop en de mate waarin er, op termijn, verbetering van de doorstroming op en van / naar de snelwegen, m.n. de A2, plaatsvindt.

Daarnaast speelt echter ook de toenemende kans op verminderde doorstroming op de A59(- Oost), m.n. als gevolg van de realisatie van Bedrijfsterrein Heesch-West.

Verder is uit het onderzoek nog onvoldoende duidelijk wat de afzonderlijke effecten zijn van de beide onderdelen van deze maatregel: de Oostelijke Landweg op zich zelf en de 30 km-zone in Rosmalen - centrum. Het advies voor verder onderzoek, zoals hierna aan de orde, kan daarin mogelijk meer inzicht verschaffen.

Bij geen keuze voor de drie onderzochte tracés

Om de doorstromings- en leefbaarheidsproblematiek te verminderen, maar ook om op onderdelen beter inzicht te krijgen in de onderlinge wisselwerking van de (deel)maatregelen kunnen wij het advies, voor de genoemde vier nadere onderzoeken, volledig en van harte onderschrijven.

Naar wij aannemen is het de bedoeling dat bij alle vier de onderzoeken de uitkomsten van de Verkenning MIRT A2 Deil-Vught worden meegenomen (dus ook bij het onderzoek opwaardering huidige infrastructuur).

30 km-zones

Wij ondersteunen het geadviseerde onderzoek naar het nut van de beide 30 km-zones, en de eventuele gevolgen daarvan voor de directe omgeving van ganser harte. Daarbij dient dan ook goed gekeken te worden naar de effecten van beide zones, niet alleen op zichzelf maar ook in onderlinge combinatie, voor de verkeersafwikkeling op de andere lokale hoofdstructuurwegen.

Bij het onderzoek van een 30 km-zone op de Oude Baan dient ook oog te zijn / blijven voor de relatie met een mogelijke maatregel op termijn, zoals West-Kort, bij eventuele ontwikkeling op termijn van het gebied Avenue2.

Wij gaan er vanuit dat het onderzoek zal plaatsvinden in nauw overleg met de betreffende wijkraden en ook vertegenwoordigers van direct aangrenzende woningen, zoals het Bewonerscomité Burg. Mazairaclaan – Oude Baan binnen onze wijk Molenhoek.

Tot slot hopen wij, ook van de kant van de gemeente, op een positief en actief meedenkende houding, in plaats van in eerste instantie vaak een meer terughoudende en technisch-zakelijke benadering, bij de vraag naar een dergelijke relatief ingrijpende verkeersmaatregel voor (een deel van) een hoofdstructuurweg. Het gaat hierbij namelijk niet alleen om verkeerstechnische zaken en logica, maar vooral ook om vermindering van (de subjectieve beleving van) de verkeersonveiligheid binnen een wijk als geheel, zowel voor direct aanwonenden als veel andere (groepen van kwetsbare) wijkbewoners / weggebruikers.

Hoogachtend en met vriendelijke groet,

Jan Timmers, voorzitter Stichting Wijkraad Molenhoek

Henk Verdijk, lid klankbordgroep namens St. Wijkraad Molenhoek

OVERZICHT

Diverse uitkomsten modelberekeningen

volgens Tracéstudie Oostelijke Gemeentedelen 's-Hertogenbosch

Royal HaskoningDHV, maart 2020

voor wijk Molenhoek

Rij	Model		Burg. Mazairac- laan	Oude Baan	Molen- straat (Z)	Molen- straat (N)	Dkn. v. Roestel- laan (Z)	Dkn. v. Roestel- laan (N)	Graafse- baan
1)	VM 2019	Intensiteit 2020	9.900	6.300	13.300	3.700*	13.300	8.300	20.300
2)	VM 2019	Toename bij AO + FF	900	0	900	-----	700	500	800
3)	VM 2019	Int. 2030 AO + FF	10.800	6.300	14.200	3.700*	14.000	8.800	21.100
4)	VM 2014*	Extra toename bij AO - FF *	700*	700*	-----	-----	-----	-----	-----
5)	VM 2019/ 2014*	Int. 2030 AO - FF*	11.500	7.000	14.200	3.700*	14.000	8.800	21.100
6)	VM 2019	West-Kort	9.100	5.700	11.000	3.700*	14.000	8.800	23.600
7)	VM 2019	West-Lang (+ 30km OB)	8.300	3.800	10.500	3.700*	14.000	8.800	24.000
8)	VM 2019	Verskil bij 30 km OB	- 800	- 1.900	- 500	-----	-----	-----	+ 400
9)	VM 2019	West-Kort Plus (+ 30 km OB)	8.300	3.800	10.500	3.700*	14.000	8.800	24.000
10)	VM 2019	Int. 2030 bij AO + FF + 30 km OB	10.000	4.400	13.700	3.700*	14.000	8.800	21.400
11)	VM 2019/ 2014*	Int 2030 bij AO - FF* + 30 km OB	10.700	5.100	13.700	3.700*	14.000	8.800	21.400
12)	VM 2019	Oostl. landweg (+ 30 km RC)	11.400	6.300	14.200	3.700*	11.100	4.500	21.100

VM 2019 : geactualiseerde verkeersmodel voor Noord-Brabant (BBMA 2019) / met uitsnede voor 's-Hertogenbosch gekalibreerd op basis van verkeerstellingen 2019

VM 2014* : Regionaal (verkeers)model GGA 's-Hertogenbosch 2014

.....* : intensiteit / toename volgens VM 2014*

Int. : Intensiteit

AO : Autonome Ontwikkeling

+ FF: met Free Flow (op A2 en A59)

- FF* : zonder Free Flow (op A2 en A59), volgens VM 2014*

30 km OB: 30 km-zone op (westelijk) gedeelte Oude Baan

30 km RC : 30 km-zone in Rosmalen-centrum (gedeelten Rodenborgweg – Dkn. v. Roestellaan)