



12INK00461

Brabantlaan 1
 Postbus 90151
 5200 MC 's-Hertogenbosch
 Telefoon (073) 681 28 12
 Fax (073) 614 11 15
 info@brabant.nl
 www.brabant.nl
 Bank ING 67.45.60.043

Het College van Burgemeester en Wethouders van
 Hilvarenbeek
 t.a.v. de heer N. Hopman
 Postbus 3
 5080 AA HILVARENBEEK



gemeente Hilvarenbeek	
Ingek.	19 JAN 2012
Ad.	DAW
B.	Food

Onderwerp

toezending eindrapport probleemanalyse N395 en vervolgaanpak acties uit het rapport

Datum

16 januari 2012

Ons kenmerk

2873920

Uw kenmerk

Contactpersoon

H.C. Schipper

Directie

Economie & Mobiliteit

Telefoon

(073) 681 24 82

Fax

(073) 680 76 47

Bijlage(n)

3

E-mail

HSchipper@brabant.nl

Geachte heer, mevrouw,

In de eerste helft van 2011 is er m.b.t. de provinciale weg N395 door adviesbureau Megaborn in opdracht van de provincie Noord-Brabant een probleemanalyse uitgevoerd. Uw gemeente is ambtelijk bij de uitvoering van deze studie betrokken.

Bijgaand bieden wij u het resultaat van deze studie aan. In een bijlage hebben wij de belangrijkste conclusies benoemd met direct daarna de acties die wij daarop van plan zijn.

Niet alle door de gemeenten Oirschot en Hilvarenbeek tijdens het proces aangedragen problemen zijn aan de orde gekomen in de probleemanalyse. De onderwerpen die niet in het eindrapport van de probleemanalyse opgenomen zijn beantwoorden wij ook in de bijlage.

In hoofdlijnen zijn onze voorgenomen acties uit deze probleemanalyse:

- *Sluipverkeer t.g.v. filevorming op de rijksweg A58:*

In het bestuurlijk overleg meerjarenprogramma infrastructuur en transport van 9 november 2011 is afgesproken dat in januari 2012 een plan van aanpak gereed zal zijn voor de verkenning A58 Tilburg – Eindhoven. Indien de vóórfinanciering van de reconstructie van de A58 door de provincie is goedgekeurd zal de verkenning uitgevoerd gaan worden. De realisatie van de reconstructie zou dan in 2016 kunnen starten. In de verkenning zal ook het aspect van sluipverkeer N395 worden meegenomen.

VERZONDEN 18 JAN. 2012

Het provinciehuis is vanaf het centraal station bereikbaar met stadsbus, lijn 61 en 64, halte Provinciehuis, met de treintaxi en met de OV-fiets.



- Geluidsbelasting op de gezels:

De geluidsbelasting van meer dan 65 dB op 155 woningen langs de N395 krijgt een plaats in de 2^e tranche EU-richtlijn.

De Provincie is bezig met het opstellen van de rekenmodellen voor de 2^e tranche. Begin 2012 zullen de rekenmodellen gereed zijn. Nadat we weten waar alle problemen zijn, gaan we onderzoeken welke maatregelen nodig zijn en wanneer ze uitgevoerd kunnen worden.

Datum

16 januari 2012

Ons kenmerk

2873920

- Planstudie fietsverkeer:

Voor wat betreft het fietsverkeer langs de N395 zijn wij voornemens om een planstudie te starten naar oplossingen voor de problemen die gesignaleerd zijn. Wanneer deze planstudie gestart gaat worden is nog niet aan te geven.

De beoordeling van de prioriteit van deze planstudie t.o.v. andere planstudies voor opname in het Brabantse Meerjarenplan Infrastructuur en Transport (BMIT) 2013 – 2017 zal in de eerste helft van 2012 plaats vinden. Definitieve besluitvorming daarover vindt plaats in november 2012 door de Provinciale Staten.

- Quick scan:

Er zal een quick scan uitgevoerd worden naar oplossingsmogelijkheden voor de problemen op de volgende wegvakken, kruispunten en aansluitingen:

- de wegvakken Turkaaweg - Schutweg, Schutweg - Ansbaldweg en Groote Beerze - rotonde Doornboomstraat
- de kruispunten Hoogdijk - Margrietstraat, Hoogdijk - Vestdijk en Langereyt - Esperenweg
- de aansluiting Beerschotseweg
- bij het sportpark 'De Klep'.

Aanbevelingen uit deze quick scan zullen niet als vanzelfsprekend worden uitgevoerd. Ze zullen in prioriteit worden afgezet tegen andere noodzakelijk geachte maatregelen hier of elders in de provincie.

VERZONDEN 16 JAN. 2012



De buurtbeheerprojecten Middelbeers en Oostelbeers en het belangenorgaan Diessen hebben tijdens de informatiebijeenkomsten vragen meegegeven aan de onderzoeker. In de bijlage staan de vragen weergegeven met daarop onze antwoorden en voorgenomen acties.

Zij ontvangen een afschrift van deze brief met de bijlagen.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,
namens deze,

ing. C.C.M. van den Boer, bureauhoofd bureau Verkeersmanagement



In verband met geautomatiseerd verwerken is dit document
digitaal ondertekend

Datum

16 januari 2012

Ons kenmerk

2873920

VERZONDEN 10 JAN. 2012

Bijlage bij brief nr. 2873521 d.d. 16 januari 2012 betreffende probleemanalyse N395

Conclusies uit de probleemanalyse:

- *De intensiteiten op de N395 passen goed bij de functie van de weg als gebiedsontsluitingsweg.*

Daarop hoeven wij geen actie te ondernemen.

- *Bij filevorming op de rijksweg A58 is er sprake van sluiptverkeer dat via de N395 rijdt. Met sluiptverkeer wordt verkeer bedoeld dat bij afrit 10 (Hilvorenbeek/Tilburg Oost) de A58 verlaat om er bij oprit 8 (Oirschot/Middelbeers) weer op te gaan v.v., zonder tussentijds een bestemming te hebben gehad.*

In het bestuurlijk overleg meerjarenprogramma infrastructuur en transport van 9 november 2011 is afgesproken dat in januari 2012 een plan van aanpak gereed zal zijn voor de verkenning A58 Tilburg – Eindhoven. Indien de voórfinanciering van de reconstructie van de A58 door de provincie is goedgekeurd zal de verkenning uitgevoerd gaan worden. De realisatie van de reconstructie zou dan in 2016 kunnen starten. In de verkenning zal ook het aspect van sluiptverkeer N395 worden meegenomen.

- *155 woningen langs de N395 hebben een geluidsbelasting op de gevel van meer dan 65 dB.*

Deze conclusie krijgt een plaats in de 2^e tranche EU-richtlijn, waarvoor gemeenten en provincie ieder hun eigen verantwoordelijkheid hebben. De Provincie is bezig met het opstellen van de rekenmodellen voor de 2e tranche. Begin 2012 zullen de rekenmodellen gereed zijn.

Nadat we weten waar alle problemen zijn, gaan we onderzoeken welke maatregelen nodig zijn en wanneer ze uitgevoerd kunnen worden.

- *De inrichting van de (bram)fietsvoorzieningen langs de N395 is per wegvak nogal verschillend. Soms deelt de fietser de rijbaan met het autoverkeer en op andere locaties heeft de fietser een eigen fietspad. Ook de oversteken over de N395 vergen aandacht. Het niet aanwezig zijn van vrijliggende fietsvoorzieningen en veilige oversteken leidt momenteel tot objectieve en subjectieve onveiligheid.*

Voor wat betreft het fietsverkeer langs de N395 zijn wij voornemens om een planstudie te starten naar oplossingen voor de problemen die gesignaleerd zijn. Wanneer deze planstudie gestart gaat worden is nog niet aan te geven. De beoordeling van de prioriteit van deze planstudie t.o.v. andere planstudies voor opname in het Brabantse Meerjarenplan Infrastructuur en Transport (BMIT) 2013 – 2017 zal in de eerste helft van 2012 plaats vinden. Definitieve besluitvorming daarover vindt plaats in november 2012 door de Provinciale Staten.

- *De aansluiting Beerschotseweg – Kempenweg: de intensiteiten zijn te hoog.*

De te hoge belasting van het kruispunt heeft nog geen aanleiding gegeven tot veel ongevallen. We verwachten dat wanneer het sluiptverkeer op de N395 verminderd zal zijn de afwikkeling op het kruispunt zal verbeteren.

De aansluiting zal in de voorgenomen quick scan meegenomen worden (zie hieronder). Indien relatief eenvoudige en goedkope oplossingen voorhanden blijken te zijn dan kunnen die uitgevoerd worden; wanneer alleen ingrijpende en daurdere oplossingen verlichting geven dan zullen die meegewogen worden in de prioritering van het Brabantse Meerjarenplan Infrastructuur en Transport 2013 – 2017.

- *De aansluiting Esperenweg – Kempenweg: de oversteekbaarheid is slecht.*

De noodzaak voor een betere oversteekbaarheid is niet aanwezig. Er steken te weinig voetgangers over.

- *De komtraverse Oostelbeers: de intensiteit / capaciteitsverhouding is te hoog.*

De te hoge belasting van dit wegvak heeft nog geen aanleiding gegeven tot veel ongevallen. We verwachten dat, wanneer de files op de A58 verdwenen zijn het sluipverkeer op de N395 verminderd zal zijn en daarmee de verhouding intensiteit / capaciteit beter zal zijn. Uit de conflictobservaties zijn geen ernstige bijna-conflicten waargenomen. Het wegvak zullen wij blijven monitoren.

De gemeenten Oirschot, Veldhoven, Eersel, Bladel, Reusel-De Mierden en Hilvarenbeek hebben het initiatief genomen om gezamenlijk een onderzoek te laten uitvoeren naar de verkeersstromen door De Kempen. De Provincie blijft graag op de hoogte van de vorderingen van dit onderzoek en ziet de resultaten met belangstelling tegemoet.

- *Knelpunten op de toevakken Turkaaweg – Schutweg, Schutweg – Ansbaldweg en Grootte Beerze – rotonde Doornboomstraat.*

Het betreft hier de knelpunten op het gebied van Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken (EHK's), obstakelvrije zone, rijbaanbreedte en voorzieningen voor fietsers en bromfietzers zoals opgenomen in de probleemanalyse. Hier zal een quick scan uitgevoerd gaan worden naar oplossingsmogelijkheden voor deze problemen, voorzover ze te maken hebben met fietsverkeer.

Aanbevelingen uit deze quick scan zullen niet als vanzelfsprekend worden uitgevoerd. Ze zullen in prioriteit worden afgezet tegen andere noodzakelijk geachte maatregelen hier of elders in de provincie.

- *Kruispunt N269 – Beekseweg; de intensiteiten zijn te hoog.*

De te hoge belasting van het kruispunt heeft nog geen aanleiding gegeven tot veel ongevallen. Wij verwachten dat, wanneer de files op de A58 verdwenen zijn het sluipverkeer op de N395 verminderd zal zijn. Het kruispunt zullen wij blijven monitoren.

- *Oversteekbaarheid van het kruispunt Julianastraat / Willibrordusstraat in Diessen.*

De oversteekbaarheid aan de oostzijde van het kruispunt is matig; aan de westzijde is de oversteekbaarheid goed door de aanwezigheid van een middengeleider.

Er zal geen nadere actie op worden genomen.

De studie geeft verder nog enkele aandachtspunten aan die van invloed kunnen zijn op het verkeerskundig functioneren van de N395. Het gaat hierbij om aspecten op het gebied van:

- *Veilige vormgeving: erfaansluitingen en obstakelrijke zone.*

Hiervan is niet aangetoond dat dit oorzaak is van verkeersonveiligheid.

Er zal geen nadere actie op worden genomen.

- *Landbouwverkeer: op het volledige tracé van de N395 is landbouwverkeer toegestaan.*

Het is niet gebleken dat dit leidt tot hinder of onveiligheid.

Er zal geen nadere actie op worden genomen.

- *Parkeren op de rijbaan.*

Binnen de bebouwde kom is dit toegestaan. In het onderzoek is niet geconstateerd dat dit tot problemen leidt.

Er zal geen nadere actie op worden genomen.

Uit de gemeenten zijn probleempunten aangedragen die niet voorkomen in de probleemanalyse:

- *De aansluiting Beerschotseweg – Kempenweg; de intensiteiten zijn te hoog.*

De gemeente Oirschot heeft aangegeven dat de fietsers richting Oirschot hier gedwongen moeten oversteken. Door de drukke verkeersstromen kan dit tot gevaarlijk oversteken aanleiding geven. De aansluiting zal in de voorgenomen quick scan meegenomen worden (zie hieronder). Indien relatief eenvoudige en goedkope oplossingen voorhanden blijken te zijn dan kunnen die uitgevoerd worden; wanneer alleen ingrijpende en duurdere oplossingen verlichting geven dan zullen die meegewogen worden in de prioritering van het Brabantse Meerjarenplan Infrastructuur en Transport 2013 – 2017.

- *De aansluiting Esperenweg – Kempenweg: de oversteekbaarheid is slecht.*

De gemeente Oirschot heeft het volgende aangegeven:

Het probleem is dat de (brom)fietsers op het fietspad langs de N395 in conflict komen met afslaand verkeer. In de probleemanalyse is dit conflict niet naar voren gekomen.

De aansluiting zal in de voorgenomen quick scan meegenomen worden. Indien relatief eenvoudige en goedkope oplossingen voorhanden blijken te zijn dan kunnen die uitgevoerd worden; wanneer alleen ingrijpende en duurdere oplossingen verlichting geven dan zullen die meegewogen worden in de prioritering van het Brabantse Meerjarenplan Infrastructuur en Transport 2013 – 2017.

- *De gemeente Oirschot heeft aangegeven dat er sprake is van onveiligheid op het wegvak tussen de kommen Oostelbeers en Middelbeers, zoals de oversteek ter hoogte van sportpark De Klep.*

Tijdens de waarnemingen op vrijdag 29 april 2011 van 16.00 tot 17.00 uur zijn geen conflicten waargenomen. Mogelijke spelen de conflicten zich af tijdens zeer specifieke tijdstippen van de week (woensdagmiddagen en -avonden). Een aparte waarneming zal hier gecombineerd worden met de eerder genoemde quick scan.

Indien relatief eenvoudige en goedkope oplossingen voorhanden blijken te zijn dan kunnen die uitgevoerd worden; wanneer alleen ingrijpende en duurdere oplossingen verlichting geven dan zullen die meegewogen worden in de prioritering van het Brabantse Meerjarenplan Infrastructuur en Transport 2013 – 2017.

Uit de buurtbeheerprojecten Middelbeers en Oostelbeers en uit het belangenorgaan Diessen zijn de volgende vragen naar voren gekomen:

Bebouwde kom Oostelbeers:

De volgende vragen zijn geformuleerd voor de bebouwde kom Oostelbeers:

1. *Zijn de oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer op de N395 voldoende veilig?*

Uit de conflictobservaties, ongevallencijfers en schouw door een verkeerskundige blijkt niet dat de oversteekvoorzieningen onveilig zijn. Wij zullen hier verder geen actie op ondernemen.

2. *Is de noordelijke bebouwde kom entree op de juiste wijze vormgegeven en als zodanig herkenbaar? Zorgt de huidige vormgeving van de komentree voor onveilige situaties?*

Het rapport geeft op deze vraag geen antwoord. De snelheidsremmende maatregelen zijn een juiste en gebruikelijke aanduiding van de bebouwde kom. Wij zullen hier verder geen actie op ondernemen.

3. *Wat is het effect van "extra" verkeer ten gevolge van de afsluiting van de Wintelresedijk te Oirschot op de verkeersveiligheid op de N395? Welk effect heeft dit "extra verkeer" op de afwikkeling van het kruispunt Andreasstraat (N395) – Kerkstraat?*

Uit het kentekenonderzoek blijkt dat het aantal motorvoertuigen op de Wintelresedijk is zeer beperkt is. Het effect van het afsluiten van de Wintelresedijk zal daarom ook zeer beperkt zijn.

4. *Welk effect heeft de nieuwbouwwijk Haagakkers op de verkeersveiligheid op de N395? Kan bij de aansluiting op de N395 volstaan worden met een voorrangskruising?*

De wijk Haagakkers zal ongeveer 92 woningen krijgen. Dat betekent een dagproductie van ongeveer 600 ritten (300 heen en 300 terug). Deze ritten zijn verdisconteerd in de prognose van intensiteiten. Daaruit blijkt dat de weg op de grens van verzadiging zit, of daar al overheen is. Wij verwachten dat wanneer de files op de A58 verdreven zullen zijn het sluipverkeer op de N395 verminderd zal zijn en daarmee de intensiteit / capaciteit verhouding gunstiger zal zijn. De weg en de aansluitingen zullen wij blijven monitoren. Indien maatregelen voor verkeersveiligheid of doorstroming nodig zijn dan zal dat samen met de gemeente bekeken worden.

Bebouwde kom Middelbeers:

De volgende vragen zijn geformuleerd voor de bebouwde kom Middelbeers:

5. *Zijn er voldoende oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer nabij de rotonde in het centrum van Middelbeers en zijn deze op de juiste wijze vormgegeven?*

Gezien het getelde aantal overstekende voetgangers (8 personen in de telperiode van 1 spitsuur) is er geen behoefte aan meer oversteekvoorzieningen. De vormgeving van de rotonde in Middelbeers is correct.

6. *Voldoet de huidige kruispuntvorm op de kruispunten Hoogdijk (N395) – Margrietstraat en Hoogdijk (N395) – Vestdijk?*

De huidige genoemde kruispunten zijn niet apart onderzocht. Gezien de intensiteit / capaciteit verhouding is aannemelijk dat de kruispunten qua afwikkeling voldoen. De wegvakken in de bebouwde kom van Middelbeers voldoen niet aan de nieuwe inzichten van vormgeving en markering voor een gebiedsontsluitingsweg. Het is vooral het ontbreken van fietsvoorzieningen wat problemen oplevert. In de genoemde quick scan (zie eerder) zullen deze kruispunten worden meegenomen.

Indien relatief eenvoudige en goedkope oplossingen voorhanden blijken te zijn dan kunnen die uitgevoerd worden; wanneer alleen ingrijpende en duurdere oplossingen verlichting geven dan zullen die meegewogen worden in de prioritering van het Brabantse Meerjarenplan Infrastructuur en Transport 2013 – 2017.

7. *Welk effect heeft de nieuwbouwwijk ter hoogte van de Hertog Janstraat (N395) op de verkeersveiligheid op de N395?*

Het betreft een plan van ca. 38 woningen. Dit genereert een stroom van ongeveer 230 auto's per etmaal (115 heen en 115 terug). Dit effect is zo marginaal ten opzichte van de grote stroom op de N395 dat geen merkbaar effect wordt verwacht.

Bebouwde kom Diessen:

De volgende vragen zijn geformuleerd voor de bebouwde kom Diessen:

8. *Is er voldoende parkeeraanbod op en langs de N395 en zorgen geparkeerde voertuigen voor verkeersveiligheid?*

Uit het parkeeronderzoek blijkt dat er erg weinig geparkeerd wordt en dat er zeker geen sprake is van onvoldoende parkeerplaatsen. Er is niet gebleken dat geparkeerde auto's voor verkeersveiligheid zorgen.

9. *Is de knik in de N395 ter hoogte van de electrowinkel aan de Julianastraat voldoende verkeersveilig?*

Uit de ongevallencijfers blijkt niet dat de betreffende locatie onveilig is. Er heeft zich in de periode 2005 – 2009 geen ongeval voorgedaan.

10. *Levert de ligging van de fietspaden langs de N395 problemen op voor de verkeersveiligheid ter hoogte van de erfaansluitingen?*

Uit de ongevallengegevens blijkt niet dat de erfaansluitingen de oorzaak zijn van veel ongevallen.

11. *Zijn de vormgeving en de voorrangssituatie op de rotonde aan de westzijde van Diessen op elkaar afgestemd en is voor de weggebruiker duidelijk welk verkeersgedrag verwacht wordt?*

De vormgeving van de rotonde is voor motorvoertuigen correct; de voorrangssituatie voor de fietsers is in strijd met de CROW-richtlijnen. Binnen de bebouwde kom zouden fietsers op een rotonde voorrang moeten hebben. Omdat het niet gebleken is dat dit gevaarlijke situaties oplevert en omdat dit niet op een eenvoudige wijze verbeterd kan worden zal hier vooralsnog niets aan gedaan worden.

12. *Welk effect heeft nieuwbouwproject Vroonakkers op de verkeersveiligheid op de N395 en op de afknikking van de rotonde ter hoogte van de aansluiting op de N395?*

Het nieuwbouwproject Vroonakkers ontsluit op de Holenweg en op de Van den Elsenstraat, elk met ongeveer 70 woningen. Dit genereert ongeveer 2×70 woningen \times 6 voertuigbewegingen per etmaal = 840 extra voertuigbewegingen per etmaal, ofwel ongeveer 84 mvt in het spitsuur op de N395. De huidige intensiteit is 1195 mvt/spitsuur. Dat is een verhoging van ongeveer $84/1195 = 7\%$ extra. Dit aantal zal de weg, die vooral in de ochtendspits al tamelijk zwaar belast is nog zwaarder belasten. Theoretisch is dit nog wel mogelijk zonder grote problemen. Verwacht wordt dat dit nauwelijks invloed op de verkeersveiligheid op de N395 zal hebben.

Bebouwde kom algemeen:

De volgende vragen zijn geformuleerd voor de bebouwde kom algemeen:

13. *Is er sprake van een oversteekbaarheidsprobleem voor langzaam verkeer op de N395?*

Oversteekbaarheid wordt uitgedrukt in een berekende theoretische wachttijd op een voldoende lang hiaat in de verkeersstroom om te kunnen oversteken. Wanneer de wachttijd minder dan 10 seconden is, dan is het goed; tussen 10 en 15 seconden matig en meer dan 15 seconden slecht. De wachttijden aan de oostzijde van het kruispunt Julianastraat – Willibrordusstraat is met 19 seconden matig. De wachttijd op het kruispunt Langereyt – Esperenweg is met meer dan 30 seconden slecht. In de toekomst zal deze situatie bij groeiend verkeersaanbod en geen verdere maatregelen verslechteren.

Een bijkomend probleem is dat de (brom)fietsers op het fietspad langs de N395 in conflict komen met afslaand verkeer. In de probleemanalyse is dit conflict niet naar voren gekomen.

De aansluiting zal in de voorgenomen quick scan mee genomen worden. Indien relatief eenvoudige en goedkope oplossingen voorhanden blijken te zijn dan kunnen die uitgevoerd worden; wanneer alleen ingrijpende en duurdere oplossingen verlichting geven dan zullen die meegewogen worden in de prioritering van het Brabantse Meerjarenplan Infrastructuur en Transport 2013 – 2017.

Het aanbrengen van een verkeersgeleider annex rustpunt aan de oostkant van het kruispunt Julianastraat/Willibrordusstraat zou de wachttijd aanzienlijk kunnen verkorten. De situatie zal worden gemonitord om te beziën of en wanneer deze maatregel noodzakelijk is.

14. *Zijn de werkelijke rijnsnelheden op de N395 acceptabel en leiden deze tot verkeersonveiligheid?*

De snelheden die in het kader van dit onderzoek gemeten zijn, zijn gemiddelde snelheden over een wegvak en waren bedoeld om te onderzoeken of er sprake is van oponthoud ten gevolge van te hoge verkeersintensiteiten. Alleen wanneer deze gemeten snelheden hoger zouden zijn dan de toegestane maximum snelheid dan kan sprake zijn van verkeersonveilige snelheden. Om beter te kunnen beoordelen of de gemeten snelheden op veel kortere wegvakken gevaar opleveren moeten andere metingen worden gedaan. Deze metingen zijn deels voorhanden uit de reguliere metingen die de Provincie doet. De uitkomsten van de metingen zijn gemiddelden over een groot aantal metingen. Individuele uitschieters naar boven of naar beneden hebben daarom nauwelijks invloed op de gemiddelden.

Op het traject Hilvarenbeek – Diessen zijn geen geschikte metingen voorhanden.

In de bebouwde kommen worden door de Provincie geen snelheden gemeten.

Op het traject Diessen – Middelbeers rijdt ongeveer 22% te snel.

Op het traject Middelbeers – Oostelbeers wordt niet te snel gereden.

Op het traject Oostelbeers – Oirschot rijdt ongeveer 10% te snel.

De politie gaat over de snelheidsmetingen op de provinciale wegen. Regelmatig krijgen zij de resultaten van onze snelheidsmetingen. De politie bepaalt zelf de prioriteit van plaatsen waar zij controles houdt. Wij zullen dit traject bij de politie onder de aandacht brengen.

15. *Zijn de huidige verkeersintensiteiten op de N395 acceptabel en passen deze bij de functie en vormgeving van de weg.*
Een van de conclusies van het rapport is dat de huidige verkeersintensiteit past bij de functie van de weg, en dus acceptabel is. De vormgeving is niet overal de meest gewenste. Daar waar dit niet het geval is én slechts zeer geringe aanpassingen behoeft kan overwogen worden om dit op korte termijn aan te passen. Wanneer het grotere, duurdere aanpassingen betreft moet dit in de prioriteit meegewogen worden in het Brabantse Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2013 – 2017.

16. *Is er sprake van sluipverkeer door de bebouwde kom van de betrokken kernen?*

Het onderzoek toont aan dat er tijdens de onderzoeksdag sprake was van sluipverkeer. De oorzaak daarvan was vrijwel zeker de file die op dat moment op de rijksweg A58 aanwezig was. Wanneer de fileproblemen op de A58 opgelost zijn dan zal het sluipverkeer op de N395 naar verwachting verdwenen zijn. De Provincie is betrokken bij de plannen voor uitbreiding van de A58.

Zie ook het eerder genoemde initiatief van gezamenlijke gemeenten om het noord-zuidverkeer te onderzoeken.

Buiten de bebouwde kom:

De volgende vragen zijn geformuleerd voor buiten de bebouwde kom algemeen:

17. *Wat is de oorzaak van de verkeersveiligheid op het kruispunt N395 – Esperenweg (ten noorden van Oostelbeers) en voldoet de huidige vormgeving van dit kruispunt?*

De kruispunten N395 met de Esperenweg en de Burg. Smuiderslaan behoren inderdaad tot de gevaarlijkste kruispunten op de N395. De oorzaak van de ongevallen ligt, volgens de ongevallenanalyse, bij het niet voorrang geven en/of foutief inhalen. Die oorzaak is alleen weg te nemen door het plaatsen van verkeerslichten of door het maken van een rotonde. Beide oplossingen worden nog niet overwogen omdat het aantal ongevallen daar nog geen aanleiding toe geeft.

18. *Is er sprake van een oversteekbaarheidsprobleem voor langzaam verkeer op de N395 ter hoogte van sportpark De Klep (Middelbeers) en is de vormgeving van de huidige oversteekvoorziening voldoende veilig?*

Gedurende de waarneemperiode zijn geen conflicten of problemen waargenomen bij de oversteek ter hoogte van sportpark De Klep. In het overleg met de gemeente Oirschot is afgesproken dat een ander, maatgevend, tijdstip gekozen wordt om nogmaals te gaan waarnemen. Dan zal ook worden beoordeeld of de vormgeving in relatie tot het gebruik voldoende veilig is.

Indien relatief eenvoudige en goedkope oplossingen voorhanden blijken te zijn dan kunnen die uitgevoerd worden; wanneer alleen ingrijpende en duurdere oplossingen verlichting geven dan zullen die meegewogen worden in de prioritering van het Brabantse Meerjarenplan Infrastructuur en Transport 2013 – 2017.

19. *Welk effect heeft de uitbreiding van bedrijventerrein De Scheper ter hoogte van Oirschot op de verkeersveiligheid op de N395? Voldoet de huidige ontsluiting van bedrijventerrein De Scheper op basis van verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid na realisatie van de uitbreiding.*

De ontwikkeling van het bedrijventerrein De Scheper is meegenomen in het verkeersmodel 2020. Uit het onderzoek blijkt dat in 2020, wanneer het industrieterrein volgroeid is, de verkeersintensiteiten op het wegvak tussen De Scheper en de A58 hoger worden dan gewenst is voor het soort weg. Dit zou kunnen betekenen dat er een planstudie gedaan moet worden naar mogelijke oplossingen voor de doorstroming en de verkeersveiligheid. Wanneer deze planstudie

gestart gaat worden is nog niet aan te geven. De beoordeling van de prioriteit van deze planstudie t.o.v. andere planstudies voor opname in het Brabantse Meerjarenplan Infrastructuur en Transport (BMIT) 2013 – 2017 zal in de eerste helft van 2012 plaats vinden. Definitieve besluitvorming daarover vindt plaats in november 2012 door de Provinciale Staten.

20. *Welk effect heeft het te ontwikkelen glastuinbouwontwikkelingsgebied tussen de A58 en het Wilhelminakanaal ter hoogte van Oirschot op de verkeersveiligheid van de N395 en de afwikkeling van het kruispunt N395 → Beerschotseweg?*

De ontwikkeling van het glastuinbouwgebied Hoolkot tussen de A58 en het Wilhelminakanaal is meegenomen in het verkeersmodel 2020 en heeft dus de gevolgen zoals omschreven bij punt 19.