

Reactienota inloopbijeenkomst Halseweg 13 juli 2022

Onderstaande opmerkingen zijn gemaakt tijdens de inloopbijeenkomst over het onderhoud en de verkeersmaatregelen op de Halseweg. De reacties die na de inloop zijn binnengekomen zijn ook meegenomen in deze reactienota.

De reactienota is anoniem en vergelijkbare opmerkingen of vragen zijn bij elkaar gevoegd.

Wanneer gaat het werk beginnen?

De planning is om op 3 oktober te starten, voor het werk begint krijgt u van onze aannemer informatie over de exacte planning en hoe u in contact kunt komen met de aannemer wanneer u vragen heeft over de uitvoering.

De overgang van asfalt naar klinkers zorgt voor geluidsoverlast.

In de nieuwe overgang brengen we in het straatwerk voegmiddel aan, zodat de overgang asfalt klinkers geleidelijker verloopt.

Het wegvak van de kruising met de Energieweg tot aan het zebrapad vlak bij de Vincent van Goghstraat is te lang zonder snelheidsremmende maatregelen.

De afstand tussen het eind van de verhoogde kruising met de Stationsstraat en de geplande versmalling bij het zebrapad is ongeveer 150 meter. Dit is geaccepteerde afstand tussen snelheidsmaatregelen.

Graag de voorrang regelen bij de slingers in de weg.

De voorrang wordt geregeld, hiervoor moeten verkeersbesluiten worden genomen. De procedure om de voorrang te regelen doorlopen we de komende weken. We doen dat op zo'n manier dat het verkeer per maatregel om en om voorrang heeft.

Betere verlichting op de kruising Halseweg – Brinkweg.

We hebben nagekeken hoe de verlichting op de kruising nu ingericht is. De lichtmast geeft voldoende licht voor een kruising. Het kan zijn dat wanneer de bomen in blad staan er wat licht verloren gaat. De boom is inmiddels gesnoeid.

Een verbod voor vrachtverkeer op de Brinkweg.

Wij zijn van plan om het woongedeelte van de Brinkweg te verbieden voor vrachtverkeer. Voor een vrachtwagenverbod moeten wij een verkeersbesluit nemen, het besluit wordt binnenkort gepubliceerd.

De huisartsenpraktijken, tandarts en fysiotherapie moeten tijdens het werk bereikbaar blijven voor patiënten en ambulances

Voor het werk begint krijgt u van onze aannemer informatie over de exacte planning en hoe u in contact kunt komen met de aannemer wanneer u vragen heeft over de uitvoering. Natuurlijk moeten deze instanties zo goed mogelijk bereikbaar blijven. Wij gaan bij deze locaties persoonlijk langs met de aannemer om de bereikbaarheid te bespreken.

Duidelijk kenbaar maken dat het fietspad ook gebruikt wordt door voetgangers.

Het is niet gebruikelijk om extra borden te plaatsen op plekken zonder voetpad dat er ook wandelaars gebruik maken van de weg of het fietspad. Er zullen daarom geen borden geplaatst worden.

De 30 km zone doortrekken tot aan de rotonde.

Buiten de bebouwde kom kennen we geen maximumsnelheid lager dan 60 km/uur. Het eerste gedeelte van Halseweg vanaf de rotonde ligt buiten de bebouwde kom en ziet er ook zo uit. Er is te weinig bebouwing om de grens van de bebouwde kom op te schuiven.

De geplande verhoogde kruising met de Brinkweg gaat geluids- en trillingsoverlast opleveren. Kan er een andere vorm van snelheidsremmer gekozen worden?

De kruispuntvorm in het ontwerp is aangepast. Er komt nu ter hoogte van de kruising een druppelvormig groenvak zodat rechtdoor rijdend verkeer een slinger moet maken of voorrang verlenen en daarmee de snelheid aanpassen. (zie tekening)

Er rijdt te veel (zwaar) doorgaand verkeer over de Halseweg.

Voor het centrum van Zelhem is een proces gaande in het kader van "Vitale Kernen". Binnen Vitale Kernen is er ook ruime aandacht voor het weren van doorgaand (vracht)verkeer. Dit wordt in dat proces meegenomen.

De snelheid op de Halseweg is te hoog.

De maatregelen die zijn gepland moeten ervoor zorgen dat de snelheid naar beneden gaat. Daar komt bij dat de maximumsnelheid al vanaf de komborden teruggaat naar 30 km/uur.

Het zebrapad wordt door ouders met kinderen als onveilig ervaren.

Zebrapaden zijn een veilige plek om over te steken. Al het verkeer moet bij een zebrapad voetgangers voorrang verlenen. Bij het zebrapad komt een versmalling wat de snelheid naar beneden brengt en ervoor zorgt dat de oversteekplaats beter opvalt.

De bestaande drempels aanpassen naar de nieuwe snelheid van 30 km/uur levert meer trillinghinder op.

Iedere drempel heeft als negatief effect dat er trillingen kunnen ontstaan. Het is niet per definitie zo dat drempels die ontworpen zijn voor een lagere snelheid meer overlast opleveren. Het gaat om de snelheid waarmee over de drempel gereden wordt. Die snelheid gaat door de maatregelen omlaag waardoor de verwachting is dat de overlast door de drempels zeker niet omhoog gaat.

De versmalling bij het zebrapad zorgt voor extra (onnodig) stoppen, stilstaan en optrekken van het verkeer. Dat zorgt voor extra geluidsoverlast en fijnstof in de lucht.

De versmalling heeft vooral de functie het verkeer af te remmen, zonder tegenliggers kun je als automobilist dan ook gewoon doorrijden. Wanneer er wel een tegenligger komt moet je inderdaad afremmen of zelfs stil gaan staan. De eventuele extra fijnstof of andere stoffen in de lucht die hierdoor ontstaan zijn erg plaatselijk en verwaaien binnen enkele meters. De omgeving zal hier dan ook geen extra overlast van ondervinden.

Op de kruising met de Vincent van Goghstraat neemt het verkeer vaak de binnenbocht, dat levert gevaarlijke situaties op.

De kruising met de van Goghstraat is voldoende ruim ontworpen om de juiste en veilige manier vanuit het centrum de straat in te rijden. Het nemen van de binnenbocht is onveilig gedrag van automobilisten waar ontwerptechnisch helaas niets aan te doen is.