

FRACTIE CD&V HAMONT-ACHEL

AGENDAPUNT GEMEENTERAAD 28 JANUARI 2021

VERWIJDERING TRACTORSLUIZEN OP DE GRENSOVERGANGEN

Inleiding

Het College van Burgemeester en Schepenen van 22 september 2020 stelde een tijdelijk politiereglement vast m.b.t. de proefopstelling van tractorsluizen bij diverse grensovergangen, met name:

- ✓ Beverbeekse Heide t.h.v. Bergbosweg richting Cranendonck (Nederland);
- ✓ Toomstraat t.h.v. de Asbroekweg (Nederland);
- ✓ Schafterweg t.h.v. de grens met Nederland.

Deze beslissing werd door het college eenzijdig genomen zonder enig voorafgaandelijk overleg met de buurgemeenten Cranendonck en Valkenswaard waardoor we als stad imagoschade opliepen in Nederland.

Het politiereglement ging in op 1 oktober 2020 en zal na zes maanden worden geëvalueerd.

Vaststellingen

In het verslag van de verkeerscommissie dd. **02 juni 2020** lezen we onder punt 4: Beverbeekse Heide - Ruitersstraat het volgende: "*De 2 aansluitingen van de Ruitersstraat op de Beverbeekse Heide moeten onderhouden worden tijdens de wegenwerken. Als er een keuze gemaakt moet worden tussen de 2 aansluitingen dan zal de arm richting de Kluis afgesloten worden. Deze is het moeilijkst te nemen in beide richtingen. Het zicht in beide richtingen is ook beter bij de andere afslag*". Het gaat in deze dus zeker niet om de fietsveiligheid te verhogen maar enkel en alleen om het feit dat er twee aansluitingen moeten onderhouden worden.

Vervolgens gaat het punt verder door te stellen dat: "*Nu de afslag richting Gastel afgesloten is tijdens de coronamaatregelen is er veel minder verkeer op de Beverbeekse Heide. Voorstel is om deze afslag gesloten te laten. Indien dit haalbaar is moeten deze afslagen ook minder onderhouden worden. Zal voornamelijk gebruikt worden door fietsers*". De hoofdzaak om deze weg afgesloten te houden blijkt ook hier te zijn dat minder onderhoud van dit stukje

weg aan de basis ligt van het besluit om er een tractorsluis te leggen. Het is dus niet zozeer de veiligheid van de fietser welke prioritair is maar wel besparingen op wegwerkzaamheden. De fietser wordt er op het laatst van het punt nog wel even bij gesleurd in de zin. *"Zal voornamelijk gebruikt worden door fietsers"*.

Op de website van de stad Hamont-Achel wordt er op **9 juni 2020** een eerste maal officieel melding gemaakt van het gegeven dat er tractorsluizen gaan geplaatst worden *"Grens met Nederland open vanaf 15 juni, proefopstellingen om verkeersveiligheid te verhogen"*: meldt het artikel. Er wordt gesproken om de verkeersveiligheid te verhogen door het plaatsen van tractorsluizen aan de grensovergangen. Er zullen enkel nog fietsers en voetgangers over kunnen en er zullen tractorsluizen voor 1 jaar als proefopstelling geplaatst worden.

Terwijl men het op de verkeerscommissie van **2 juni 2020** enkel nog had over de afslag richting Gastel moet het besef gerezen zijn dat het normale verkeer vanuit Gastel richting Valkenswaard bij het afsluiten van deze weg de Toom of den draad zou gaan kiezen als alternatief.

De voor de hand liggende oplossing om dit verkeer er ook te weren is dan ook om op deze beide punten ook een tractorsluis te leggen of zoals aan den draad een paaltje te plaatsen. Hetzelfde geldt voor de tractorsluis welke op de Schafterweg gelegd werd. Waar het verkeer vroeger gewoon rechtdoor naar de Peedijk in Borkel en Schaft kon rijden volgt het nu de Heikant. Vervolgens rijdt men door het industrieterrein om hierlangs over de St Odiliaaan naar Valkenswaard te rijden.

Op de gemeenteraad van **25 juni 2020** stelde raadslid Toon Duisters een vraag n.a.v. de communicatie op de website van de stad van 9 juni 2020; met name of de genomen beslissingen gebaseerd zijn op cijfers van de ongeval statistieken. Toen werd er negatief op geantwoord maar dat het vnl. ging om het vele sluipverkeer te beperken. Er werd evenmin een telling gehouden om de noodwendigheid van het afsluiten te staven ten einde de verkeersveiligheid voor de fietser te verhogen.

Op **10 oktober 2020** brengt Het Belang van Limburg een artikel over fietsongevallen in de laatste 10 jaar gespreid over het grondgebied van Limburg. Hamont-Achel is hierbij één van de gemeenten met het minste aantal slachtoffers. In 10 jaar vielen er jammerlijk 2 dodelijke slachtoffers te betreuren. Beiden in het jaar 2018. En 97 gewonden verspreid over de voorbije 10 jaren. Dat is afgerond 10 gewonden per jaar.

Op **11 juni 2020** meldt Het Belang van Limburg: *"Niet Koning auto maar paaltjes grootste oorzaak van fietsongevallen."*

Bij 83 procent van de fietsongevallen is geen gemotoriseerd voertuig betrokken. Dat blijkt uit een analyse van ziekenhuisopnames door de Vrije Universiteit Brussel (VUB) en de UGent, samen met de Universiteit Utrecht en de Nederlandse Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.

Veelal gaat het om 'eenzijdige' ongevallen, valpartijen zonder andere betrokkenen of botsingen met een obstakel. *"Paaltjes zijn heel gevaarlijk"*, zegt professor Bas de Geus, die

voor de VUB het onderzoek voerde. *"Die staan vaak in het midden van het fietspad, om auto's tegen te houden. Maar een aanrijding daarmee met 15 of zelfs 20 kilometer per uur heeft vaak catastrofale gevolgen. Het is als frontaal tegen een muur botsen."* Het belang van infrastructuur mag niet onderschat worden. *"Tijdens de herfst en winter moet meer aandacht gaan naar het schoonhouden van fietspaden",* zegt De Geus. *"Een fietspad moet vloeiend zijn: zonder paaltjes, putten of borduren."*

Ook de aanwezige leden in de verkeerscommissie van 8 december 2020 zijn het erover eens dat fietsers zo weinig mogelijk obstakels op hun weg dienen tegen te komen. Onder punt 6 'Beverbeek: oversteekplaats' wordt de mogelijkheid om er een rijbaankussen te installeren afgedaan door de leden van deze vergadering als gevaarlijk voor fietsers.

Argumentatie

Als we deze studie, van 4 onafhankelijke organismen vertalen naar de Hamont-Achelse ongeval cijfers waarin fietsers betrokken geraakten stellen we vast dat 97 gekwetsten + 2 doden = 99 slachtoffers x 83 % uitkomt op 82 ongevallen waarbij er geen gemotoriseerd voertuig betrokken is. In Hamont-Achel blijven er dus op 10 jaar tijd 17, oftewel 1,7 ongeval per jaar, ongevallen over waarbij er een gemotoriseerd voertuig betrokken was bij een fietsongeval. Dit cijfer wil zelfs nog niets zeggen over de veroorzaker of wie van beiden in de fout ging. Wel stellen we vast, volgens het rapport van de onderzoekers dat in de 83 andere gevallen; oftewel 8,3 per jaar dat het o.a. juist 'paaltjes', geplaatst in het midden van de weg om auto's tegen te houden, de oorzaak zijn van de verwondingen bij de eenzijdige fietsongevallen.

Het is misschien maar een detail maar in dit gegeven toch belangrijk. De Toomstraat en de Asbroekweg (NL) maken geen deel uit van het fietsroutenetwerk, evenmin als de Beverbeekse Heide vanaf het kruispunt met de Ruitersstraat tot aan de Kluis en de Bergbosweg (NL). De Mulk, waar nu noodgedwongen veel auto's passeren ligt op het fietsroutenetwerk tussen knooppunt 223 en 216. Waar er vroeger geen probleem was tussen het gemotoriseerd en het fietsverkeer gaat men nu juist problemen creëren in die zin dat de recreatieve fietser voor het tractorsluizentijdperk geen last had van auto's omdat deze auto's noodgedwongen het fietsroutenetwerk gaan gebruiken als alternatieve route om in Valkenswaard te geraken en 's avonds terug in Budel. De conclusie welke logischerwijze voortvloeit uit het voorgaande is dat men juist meer auto's over de Hamont-Achelse wegen stuurt dan vroeger en dat het eigenlijk juist onveilig is geworden voor de fietsers.

Het is overduidelijk te zien aan de kapotgereden gelijkgrondse berm naast de Mulk en de Ruitersstraat dat er heel veel verkeer langs rijdt. Dit verkeer gebruikte vroeger enkel de aansluitingsweg tussen de Beverbeekseheide en de Bergbosweg en verder de Beverbeekseheide tot aan de Kluis. De fietsers voelen er zich nu meer dan ooit onveilig

omdat deze wegen niet voor zulk intens verkeer zijn ingericht. Soms moeten ze zelfs de berm in omdat er zodanig druk verkeer is dat zij zich 'niet gezien' voelen door bv. de tweede of derde aankomende auto terwijl deze file een kruisende auto ontwijkt. Blijkbaar is men intussen begonnen met het opvullen van deze stuk gereden bermen door gemalen puin.

De enige goede conclusie omtrent de tractorsluizen is dus om ze onmiddellijk weg te halen gezien er bij ons weten nooit ongevallen tussen auto's en fietsers gebeurden en ter bescherming van de pas gerenoveerde rijbaan van de Ruitersstraat. Een veilige toestand nog veiliger maken kan in deze enkel door zulke obstakels, als betonblokken in het midden van der rijbaan welke blijkbaar de oorzaak zijn van de meeste fietsongevallen, er terug weg te halen.

De CD&V-fractie pleit in deze dus voor een veiliger fietsbeleid temeer daar we door navraag bij de bewoners van de Mulk en de Ruitersstraat kunnen besluiten dat het autoverkeer in hun straat ernstig verhoogd is sinds de inplanting van de tractorsluizen. Zij wezen er ons ook op dat de intensiteit van dit verkeer al verhoogd is sinds de Abdijweg (in Borkel en Schaft) terug opengesteld werd voor het verkeer. Het is duidelijk dat het verkeer vanuit Gastel en Noordwest Budel terug voor het traject Mulk – Ruitersstraat en Beverbeekse Heide gekozen heeft om zo via de Kluis en de Abdijweg naar Valkenswaard te rijden.

Conclusie

Het leggen van tractorsluizen vindt zijn oorsprong in besparingen op het onderhoud van de wegen in plaats van op de fietsveiligheid.

Door het leggen van tractorsluizen en de gemotoriseerde verkeersstroom aan de verschillende grensovergangen onmogelijk te maken creëerde het College van Burgemeester en Schepenen, middels dit tijdelijk politiebepsluit, juist een averechts effect met als gevolg een gevaarlijke verkeerssituatie naar de fietsers toe op het grondgebied van Hamont-Achel. In plaats van het gevaarlijke gemotoriseerde verkeer te verminderen op plaatsen waar fietsers rijden is het intussen meer dan duidelijk geworden dat er juist meer auto's over verschillende straten van Hamont en Achel een weg naar Nederland zoeken en het gewoon drukker is geworden op die wegen waar vroeger nooit ongevallen tussen fietsers en auto's gebeurden. Daarbij komt nog dat er volgens de studie waarvan sprake, er tal van fietsongevallen te verwachten zijn doordat het net deze obstakels zijn welke voor ernstige fietsongevallen zorgen.

Besluit

Volgend besluit wordt aan de goedkeuring van de gemeenteraad voorgelegd:

Artikel 1

Op basis van bovenstaande argumentaties waaruit diverse studies blijkt dat ernstige fietsongevallen hoofdzakelijk veroorzaakt worden door obstakels op de rijbaan worden de volgende tractorsluizen op de grensovergangen verwijderd:

- ✓ Beverbeekse Heide t.h.v. Bergbosweg richting Cranendonck (Nederland);
- ✓ Toomstraat t.h.v. de Asbroekweg (Nederland);
- ✓ Schafterweg t.h.v. de grens met Nederland.

Artikel 2

De gemeenteraad geeft het College van Burgemeester en Schepenen de opdracht om de tractorsluizen met onmiddellijke ingang te verwijderen en het tijdelijk politiebepsluit in te trekken.

Namens de fractie CD&V Hamont-Achel

Serge vander Linden, fractieleider

Theo Schuurmans, Guy Joosten, Ben Schuurmans, Tom Cox, Rudi Boonen, Ria Nijs, Toon Duisters, Vital Davids, Mieke Van Hout - gemeenteraadsleden