

Overzicht van Vragen en Opmerkingen Volsellastraat - April 2025

Griftdijk

- Helaas werd door de verkeerskundige bij de presentatie in december al aangegeven dat er geen perfecte oplossing is voor de situatie. Het voorstel is het "best haalbare". Mijns inziens blijft de beste oplossing het opengooien van het laatste deel van de busbaan en van de Volsellastraat een doodlopende straat maken. Dit was vanaf het begin de bedoeling en het lijkt mij dat daar ook alle problemen uit voortkomen. De straat wordt gebruikt als ontsluiting waar hij nooit voor ontworpen is. Ik heb begin januari per mail een idee geopperd over het openen van de busbaan (want dat zou 'juridisch niet mogelijk zijn'). Daar heb ik vervolgens maanden niets op gehoord. Toen ik er opnieuw achteraan ging, kreeg ik in maart een inhoudelijke reactie. Die beantwoordde mijn vraag niet, dus heb ik opnieuw een mail gestuurd en daar tot op heden (3,5 week later) wederom niets op gehoord. Ik voel mij inmiddels niet meer serieus genomen, nadat eerst ontkend werd dat de straat oorspronkelijk afgesloten zou worden (daar heb ik destijds tekeningen van gezien), we vervolgens geen uitnodiging ontvingen voor de bijeenkomst in december, mijn mail niet beantwoord werd en ik ook nu geen antwoord op mijn laatste mail krijg. Ook het feit dat het probleem van het slechte zicht bij het uitrijden van de parkeervakken aan de Volsellastraat totaal niet meegenomen wordt, vind ik zorgelijk. Er werd in december door de verkeerskundige letterlijk gezegd dat degene die uitrijdt er maar op moet vertrouwen dat het verkeer in de straat voorrang geeft. Dat staat haaks op de wet! [Tijdens de bijeenkomst in december is verduidelijkt dat het zicht in de Volsellastraat ter plaatse van de parkeervakken in de bocht voldoet aan de richtlijnen die hierop van toepassing zijn. Er is aangegeven dat het uitrijden van een parkeervak een bijzondere manoeuvre is, waarbij bestuurders goed op andere weggebruikers moeten letten. Op advies van VVN wordt de punaise bij de aansluiting van het fietspad vervangen door een kruispuntplateau, waardoor verkeer minder dicht langs de parkeervakken zal rijden.](#)
- Hoe verhoudt dit ontwerp zich tot de toekomstige 30km/u zone op de Griftdijk. Moet er bijv geen zebrapad komen? [Het ontwerp voor de Volsellastraat dat met bewoners besproken is, wordt overgenomen in het project voor de herinrichting van de Griftdijk. Er zijn geen plannen om hier een zebrapad aan te brengen. De oversteekbaarheid van de Griftdijk is kortgeleden verbeterd door het aanpassen van de spitsknip naar een 24 uursknip. Er wordt markering toegevoegd om de aanwezigheid van de oversteekplaats voor voetgangers en automobilisten te verduidelijken.](#)
- In hoeverre sluit dit ontwerp aan bij de voetpaden die er hier aan beide zijden van de her in te richten Griftdijk komen? [Het ontwerp voor de Volsellastraat en de Griftdijk sluiten op elkaar aan.](#)
- Kan er met de 30 km/u op de Griftdijk waartoe de gemeenteraad heeft besloten niet meteen beter voor een zebrapad worden gekozen, zodat voetgangers in het kader van het STOMP-beleid bij het oversteken voorrang krijgen? [Er zijn geen plannen om hier een](#)

zebrapad aan te brengen. De oversteekbaarheid van de Griftdijk is kortgeleden verbeterd door het aanpassen van de spitsknip naar een 24 uursknip. Er wordt markering toegevoegd om de aanwezigheid van de oversteekplaats voor voetgangers en automobilisten te verduidelijken.

- Kan het 30 km/h-zonebord achterwege blijven als de Griftdijk 30 km/u wordt? Hoogstwaarschijnlijk komt het 30 km/h-zonebord op de Volsellastraat te vervallen als op de Griftdijk een snelheid van 30 km/h ingesteld wordt.
- In hoeverre sluit dit ontwerp aan bij de fietspaden die er hier aan beide zijden van de her in te richten Griftdijk komen? Het ontwerp voor de Volsellastraat en de Griftdijk sluiten op elkaar aan.
- Duidelijke oversteekplaats voor voetpad ivm voetgangers die willen oversteken naar partou. Komt die er, is daar rekening mee gehouden? Er komt een logische oversteekplaats te liggen in de looproute van/naar Partou. Er wordt markering toegevoegd om de aanwezigheid van de oversteekplaats voor voetgangers en automobilisten te verduidelijken.
- Aansluiting op Griftdijk middels van het inbuigen van de rijbaan een zeer goede oplossing wat het zicht zeker kan verbeteren. Alleen de nieuwe drempel (20 km/h) lijkt qua locatie niet heel logisch. Deze staat nu getekend tussen nummer 8 en 10 en zou beter verplaatst kunnen worden naar het stuk tussen nummer 7 en 9, aangezien:
 - Dit de snelheid reduceert over een langer traject (in de huidige tekening zit deze drempel al zeer dicht op de drempel waarmee de aansluiting op de Griftdijk is)
 - Hier een perfecte aansluiting is tussen 2 groenstukken aan beide kanten van de straat (in de huidige tekening zou deze aan 1 kant aansluiten op het gebied met openbare parkeervakken)
 - De drempel dan niet in de weg ligt voor het uitparkeren van de auto's die geparkeerd staan in de parkeervakken aan de kant met oneven huisnummersAls de drempel verplaatst wordt naar huisnummer 9/11 komt de drempel op korte afstand van het nieuwe plateau bij de aansluiting van het fietspad te liggen en op grotere afstand van de Griftdijk te liggen. Dit heeft niet onze voorkeur, omdat de drempel juist een functie moet hebben om de snelheid van het verkeer te remmen dat vanaf de Griftdijk de straat in rijdt. Het in- en uitrijden van één parkeervak zal inderdaad iets minder comfortabel zijn.
- Fietspad zo dicht langs rijbaan kan enkel als Griftdijk al 30km weg is. Waar volgens tekening fietsers meer richting rijbaan gaan is direct na een boom. Hopelijk is dit voor automobilisten duidelijk. Het fietspad dichtbij de rijbaan plaatsen kan ook bij een snelheid van 50 km/h. Deze situatie ligt er ook bij de aansluiting van de Terracottastraat op de Griftdijk. Er wordt rekening gehouden met de boom.

Fietspad

- Komt er een bord met “rechts gaat voor”. Zodat automobilisten weten dat uitkomend fietsverkeer voorrang heeft.
Borden die de verkeersregels uitleggen plaatsen we in principe niet. De weginrichting moet de verkeerssituatie voldoende duidelijk uitleggen. Er wordt een plateau

aangebracht. Een plateau is bij uitstek een maatregel die past bij een gelijkwaardig kruispunt, waar verkeer van rechts voorrang heeft.

- Kan de gemeente - om het zicht op het fietspad te verbeteren - zorgen dat het openbare 'inritvak' naast de boom (dus niet het privé-parkeervak) bij huisnummer 22 niet meer wordt gebruikt voor het (illegaal) parkeren van een auto? Bijvoorbeeld door een afspraak te maken met de eigenaar en/of een wit kruis op dit inritvak aan te brengen met de tekst 'niet parkeren'? [Parkeren op een uitrit is niet toegestaan. Er wordt bekeken hoe dit gehandhaafd kan worden.](#)
- Wat gebeurt er met een rood-witte paaltje plus 'wiebertje-markering' op het fietspad? [Het rood/witte paaltje en de markering worden verwijderd. Palen zijn onveilige obstakels op fietspaden, waar fietsers tegenaan kunnen rijden. We streven naar zo min mogelijk palen op fietspaden en plaatsen ze alleen nog op plekken waar het echt noodzakelijk is.](#)
- Zorgen de drempels voor echte snelheidsverlaging? [Ja, de drempels worden aangelegd met een ontwerpsnelheid van 20 km/u, de laagst mogelijke snelheid volgens de richtlijnen.](#)

Terralaan

- Kan de gemeente - om het zicht op het fietspad te verbeteren - zorgen dat het openbare 'inritvak' naast de boom (dus niet het privé-parkeervak) bij huisnummer 42 niet meer wordt gebruikt voor het (illegaal) parkeren van een auto? Bijvoorbeeld door een afspraak te maken met de eigenaar en/of een wit kruis op dit inritvak aan te brengen met de tekst 'niet parkeren'? [Parkeren op een uitrit is niet toegestaan. Er wordt bekeken hoe dit gehandhaafd kan worden.](#)
- Kan de gemeente meteen erfboard G05-15 (dus mét maximumsnelheid van 15 km/u) plaatsen aan het begin van de Aquilastraat? Dat heeft twee voordelen: weggebruikers zien meteen wat de limiet is (want niet iedereen weet dat) én buurtbewoners kunnen elkaar makkelijker aanspreken als iemand te hard rijdt (want de politie handhaaft niet). De minister van IenW heeft RVV-board G05-15 al in 2012 goedgekeurd. [Dit verzoek nemen we mee in de verdere uitwerking.](#)
- Nu staan er ook borden C16 (verboden voor voetgangers) aan de twee beginpunten van de busbaan, komen die te vervallen? Dan zou je wél op de busbaan mogen lopen, wat me ongewenst lijkt. [Deze borden komen te vervallen, omdat de borden overbodig zijn. Voetgangers zijn zonder de borden verplicht om van de voetpaden langs de Terralaan gebruik te maken. Daarnaast is het niet logisch om over de busbaan te lopen.](#)
- Hoeveel bedragen de totale kosten voor deze drie situaties? [De kosten worden inzichtelijk gemaakt.](#)
- Kan de hele Aquilastraat woonerf worden en de oversteekpunten van de busbaan aangepakt (verzakkingen)? [Dit valt buiten het project, maar het wordt doorgegeven aan de afdeling beheer. Zij zullen beoordelen of aanpassingen nodig zijn.](#)
- In presentatie staat een "bussluis" ingetekend in het stuk tussen de Volsellastraat en de rotonde Terralaan/Griftdijk. Een fysieke "bussluis" is mijn inziens niet noodzakelijk gezien de C1 borden die er al staan.

Een fysieke "bussluis" beperkt de bereikbaarheid van de wijk voor ambulances en andere hulpdiensten. En daardoor dus ONWENSELIJK;

De aanrijdtijd voor Volsellastraat, Weefgewichtstraat, Fubulastraat, Imbrexstraat, Ligulastraat, Terralaan (en mogelijk ook deel Fruitlaan en de straten die aansluiten op de Annabellastraat en Annefleurstraat) worden dan een stuk langer, omdat ze ambulance dan niet meer via Terralaan kan rijden, maar door de Volsellastraat moet, waar door de aan te leggen drempels de aanrijdtijd extra wordt verlengd.

Bij oorspronkelijke aanleg van de busbaan is met de hulpdiensten besproken dat er alleen een bussluis zou komen ter hoogte van de aansluiting van de Fruitlaan aan de Oude Groenestraat. [Het aanleggen van de bussluis is afgestemd met de brandweer, ambulance en politie. Zij hebben aangegeven geen bezwaar te hebben tegen de bussluis, omdat zij a\) met hun voertuigen over de bussluis heen kunnen rijden of b\) andere aanrijdroutes gebruiken.](#)

- Ivm gladheid in de winter en andere onvoorziene omstandigheden (brand etc) is het voor de veiligheid belangrijk dat autoverkeer ook via de busbaan de wijk kan verlaten ipv alleen via de Griftdijk. Graag hiermee rekening houden. Busbaan versmallen is prima, maar aub GEEN bussluis. [Het is niet toegestaan om de busbaan te gebruiken. Bij de aansluiting van de Volsellastraat op de Griftdijk wordt een bak met zout geplaatst, zodat er bij gladheid gestrooid kan worden. Bij eventuele calamiteiten worden gepaste maatregelen getroffen. De nood- en hulpdiensten \(politie, brandweer, ambulance\) hebben aangegeven geen bezwaar te hebben tegen het aanbrengen van de bussluis.](#)

Aanvulling bewoners

- Ik mis de 'maatregel' om de van Boetzelaarstraat NIET op de Volsellastraat aan te laten sluiten. Deze veiligheidsmaatregel vraagt onze buurt direct in gesprekken met ambtenaren en wethouder en politieke partijen en indirect via het bezwaar op het verkeersbesluit.

[De gemeente heeft uitgebreid gereageerd op de keuze voor de Volsellastraat als ontsluiting voor de woningen in Waaijenstein. Hiervoor is in 2018 een variantenstudie uitgevoerd, is vervolgens in de jaren daarna nog meermaals een afweging uitgevoerd en is uiteindelijk afgewogen dat een ontsluiting via de Volsellastraat de beste optie is. Dit heeft te maken met de beperkingen op de Van Boetzelaarstraat \(te smal en slechte aansluiting op de Griftdijk\) en met het zeer beperkte effect op de Volsellastraat van deze toevoeging.](#)

- De belangrijkste preventieve maatregel ontbreekt nog: géén 50.000 auto's per jaar uit Park Waaijenstein toevoegen aan deze risicovolle straat (zie de botsing van maandag 31 maart op de kruising met de busbaan). Het is prettig dat de gemeente aan de ene kant zo goed luistert naar de bewoners als het gaat om fysieke maatregelen voor een veiliger Volsellastraat, maar teleurstellend dat de gemeente aan de andere kant niet naar ons luistert en een verkeersbesluit neemt dat het risico op ongelukken op de Volsellastraat juist groter maakt.

[De toevoeging van ongeveer 150 motorvoertuigbewegingen per etmaal is een zeer beperkte toename van verkeer die op de Volsellastraat een zeer gering effect zal](#)

betekenen. De gemeente is in deze afweging ook door de rechtbank in het gelijk gesteld. In het proces richting deze keuze zijn bewoners veelvuldig gehoord en is een zorgvuldige afweging gemaakt van alle belangen.

Opmerkingen bewoners

Busbaan:

- Vragen aan de bewoners van Volsellastraat 42 of ze de auto niet voor de oprit parkeren [Parkeren op een uitrit is niet toegestaan. Er wordt bekeken hoe dit gehandhaafd kan worden.](#)
- Als er een bussluis geplaatst wordt dan kan je de wijk niet meer uit bij calamiteiten. [Het aanleggen van de bussluis is afgestemd met de brandweer, ambulance en politie. Zij hebben aangegeven geen bezwaar te hebben tegen de bussluis, omdat zij a\) met hun voertuigen over de bussluis heen kunnen rijden of b\) andere aanrijdroutes gebruiken.](#)
- Waarom is het alleen een busbaan? Ooit is deze keuze gemaakt, ligt ook vast in regelgeving (Omgevingsplan). Misschien nog een keer op papier zetten waarom deze keuzes zijn gemaakt?
[In de verkeersstructuur van Oosterhout is gekozen voor een centrale positie voor het Openbaar Vervoer in de vorm van een busbaan die door de wijk loopt en ervoor zorgt dat voor \(vrijwel\) alle bewoners van Oosterhout er op korte afstand een bus beschikbaar is, die ook niet gehinderd wordt door overig verkeer en hiermee een snellere en betrouwbaardere dienstregeling kan rijden. Dit is bij de bouw van de wijk als zodanig besloten en ook vastgelegd in regelgeving \(bestemmingsplan en hogere waardenbesluit\).](#)
- Kan er een bord geplaatst worden met de snelheidsaanduiding 15 km onder het woonerf bord? [Dit nemen we mee in de verdere uitwerking van het plan.](#)

Aansluiting fietspad en parkeren in de bocht:

- Hoe gaan jullie het kruispuntplateau goed laten aansluiten op de in/uitrit? [In de civieltechnische uitwerking van het ontwerp wordt een hoogteplan voor de uitrit uitgewerkt. Hierin wordt ervoor gezorgd dat de uitrit goed te gebruiken is en er geen wateroverlast voor omwonenden ontstaat.](#)

Aansluiting Griftdijk:

- De Griftdijk staat op de planning om afgewaardeerd te worden naar 30km. Zou dat kunnen betekenen dat de aansluiting van de Van Boetzelaerstraat op de Griftdijk kan blijven?
[Nee, de omzetting van de Griftdijk van GOW50 naar GOW30 heeft geen gevolgen voor de verdere status van de Griftdijk als ontsluitingsweg en als HOV-route, waardoor de afwegingen die zijn gemaakt tussen de ontsluitingsmogelijkheden nog steeds geldig blijven.](#)