

Verslag: Werkatelier Westerhovenseweg sessie 1

Datum: 14-10-2019

Locatie: De Belleman

Aanwezig: 8 bewoners

Projectteam: Gerrit Bekkernens, Tom Vermue, Hans Oostelbos, Moniek van Lierop (verslag)

Agenda

1. Voorstelronde met motivatie waarom deelname in deze werkgroep
2. Doornemen spelregels werkatelier – vooruitblik wat we de komende ateliers gaan doen
3. Uitleg over hoe verkeersmaatregelen werken
4. Verzamelde feedback op informatiebijeenkomst 1 oktober jl.
5. Ideeën werkgroep, genoteerd/ingetekend door Gerrit, aantekeningen door Moniek/Sylvia
6. Samenvatting op gegeven input
7. Heeft iedereen alles kunnen zeggen? Zijn er nog vragen?
8. Vervolgproces en afsluiting

1. Voorstelronde

Vanuit de gemeente zijn aanwezig:

Tom Vermue: Projectleider bij de gemeente Valkenswaard, voorzitter in het werkatelier.

Gerrit Bekkernens: Senior verkeerskundig ontwerper, werkzaam bij Witteveen + Bos. Gerrit is door de gemeente ingehuurd om dit project met de werkateliers te leiden.

Hans Oostelbos: Verkeerskundige bij de gemeente Valkenswaard. Hans zal bij een aantal sessies aansluiten.

Moniek van Lierop: Assistent projectleider bij de gemeente Valkenswaard. Maakt het verslag.

Niet aanwezig:

Berry Verlijdsdonk: Programmamanager Bereikbaar Valkenswaard. Berry wisselt de werkateliers af met Tom.

Sylvia Hoosemans: Communicatiemedewerker. Sylvia wisselt de werkateliers af met Moniek.

Gwen Rijkers: Wijkcoördinator. Zij zal bij sommige werkateliers aansluiten.

Er zijn 8 deelnemers aanwezig vanuit de (omliggende) straten. Zij stellen zich voor en geven hun motivatie om deel te nemen aan de werkgroep.

2. De spelregels worden doorgenomen en het AVG-formulier wordt uitgedeeld:

U bent aanwezig tijdens alle 3 de werkgroepen;

We hebben respect voor elkaar en ieders mening telt;

Luister naar elkaar;

Geef een concrete opmerking, niet uitweiden;

Hetgeen wat wij maken is een advies, het College besluit;

De projectleider zit de werkgroep voor, de verkeersontwerper adviseert;

Deelname hoeft niet te betekenen dat u het er helemaal mee eens bent;

Alle inbreng wordt geanonimiseerd vastgelegd, er is niks geheim;

Probeer te redeneren vanuit het algemeen belang;

Uitgangspunt is het advies van de werkgroep Verkeersmaatregelen Dommelen-Zuid;

De inbreng vanuit de Klankbordgroep en de website verkeerdommelenzuid-inbeeld.nl worden meegenomen in het proces;

Tijdens de eerste werkgroep ondertekent u het toestemmingsformulier om uw persoonsgegevens te kunnen registreren volgens AVG normen.

3. Uitleg verkeersmaatregelen.

Tom geeft een korte toelichting op welke wegen een 30 km zone beoogd is en op welke wegen het 50 km zou moeten blijven. Dit is de basis uit het advies "O Dommelen let op uw saeck" van de werkgroep uit 2014.

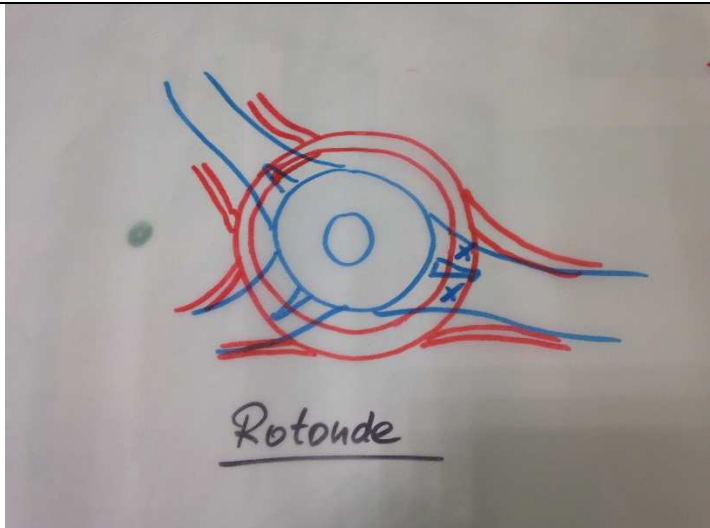
4. Verzamelde feedback Westerhovenseweg:

- De zorgen, opmerkingen en suggesties die op 1 oktober tijdens de inloopbijeenkomst en op 8 oktober tijdens het overleg met de Klankbordgroep zijn opgehaald, worden besproken zodat de deelnemers over alle relevante informatie beschikken. Dit is terug te vinden in de presentatie.
- Bij vrachtverkeer wordt als aanvulling genoemd dat de vrachtbewegingen (vanuit de brouwerij) ook 's nachts plaatsvinden.
- Beide bochten in de Westerhovenseweg, zowel bij de aansluiting van de Mgr. Smetsstraat als de aansluiting van de Brouwerijdreef, worden door de werkgroepleden als gevaarlijk gezien en ervaren. Dit leidt volgens hun tot spookrijdende fietsers, omdat deze oversteken waar wel overzicht is.

5. Klachten, tips, wensen en ideeën vanuit de werkgroep:

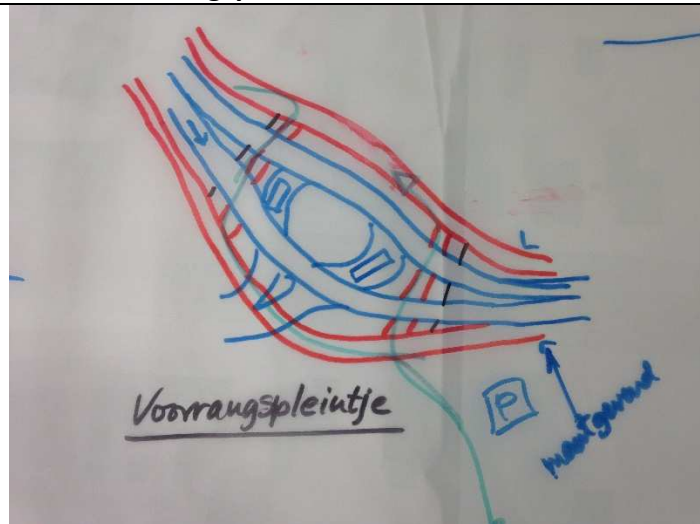
- Vraag: hoe kijkt de gemeente aan tegen een 'dubbel' fietspad (dus fietspad aan beide zijden van de rijbaan)?
- Veel van de verzamelde feedback is herkenbaar
- Benadrukt wordt dat de bocht bij de Brouwerijdreef écht gevaarlijk is. Halterende bussen worden daar ingehaald, buspassagiers die daar in- en uitstappen, overstekend fietsverkeer en vrachtwagens die daar de afslag nemen van en naar de brouwerij.
- De dwarshelling bij de bocht bij Mgr. Smetsstraat (kombocht) is heel lastig voor overstekende fietsers, deze komen lastig op gang. In die bocht wordt volgens de werkgroepleden heel hard gereden (soms wel 70 of 80 km per uur).
- Algemeen beleid van de gemeente is dat een 50 km/h weg wordt voorzien van vrijliggende fietspaden, als daar voldoende ruimte voor is.

Schetsen van geventileerde ideeën:

Kruising Westerhovenseweg-Mgr. Smetsstraat	
Algemeen:	
- Veel fietsverkeer gaat over het Holtzerpaadje	
Schets rotonde:	
	

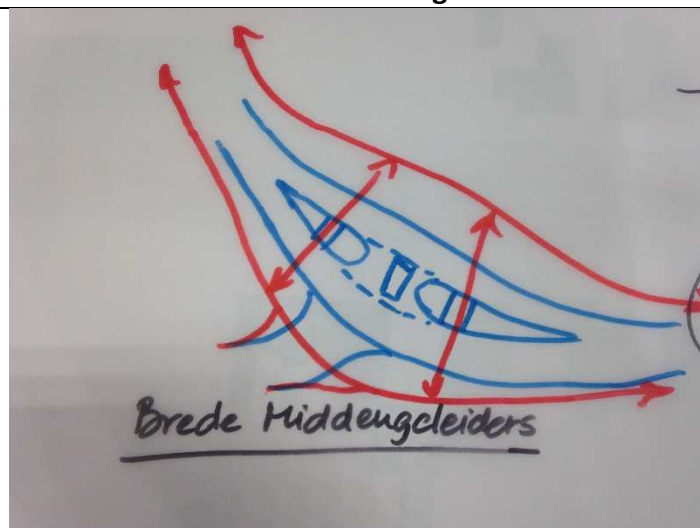
- Verkeer moet eigenlijk vlot kunnen doorstromen, maar bij een rotonde moet je per definitie afremmen en weer optrekken.
- Rotonde kan niet met geluidsarm asfalt gerealiseerd worden, i.v.m. met wrijving. Dus je hoort het verkeer, nog los van optrekken en afremmen.
- Rotonde is geen favoriet. De werkgroep is niet enthousiast en voor vrachtverkeer is het ook niet fijn.

Schets voorrangsplein:



- Een voorrangsplein kan ook voorzien worden van verkeerslichten voor overstekende fietsers en voetgangers. Voordeel hiervan is dat gedurende de tijd dat het verkeerslicht op de Westerhovenseweg op rood staat, verkeer vanuit de Mgr. Smetsstraat kan oprijden. Nadelig is het optrekkende en afremmende autoverkeer. Alternatief is dat langzaam verkeer kan worden begeleid met verlichting in het wegdek.
- Verkeerslicht op afroep (dus fietsers/voetgangers die op een knopje drukken).

Schets bocht met brede middengeleider



- In deze variant kunnen de fietsers/voetgangers eveneens in twee etappes oversteken, maar ze hebben geen voorrang.
- Rekening houden met zichtlijnen, want auto's komen wel uit een bocht.
- Bij veel verkeer kan een oversteek voor auto's via een brede middenberm wel vertragend werken.
- Daar staat tegenover dat een onaantrekkelijke aansluiting van de Mgr. Smetsstraat ook helpt tegen sluipverkeer uit Lage Heide.

- Kruispunt met verkeerslichten zijn niet favoriet bij de werkgroep, zij vinden dit niet passen in het 'straatbeeld' van een dorp.

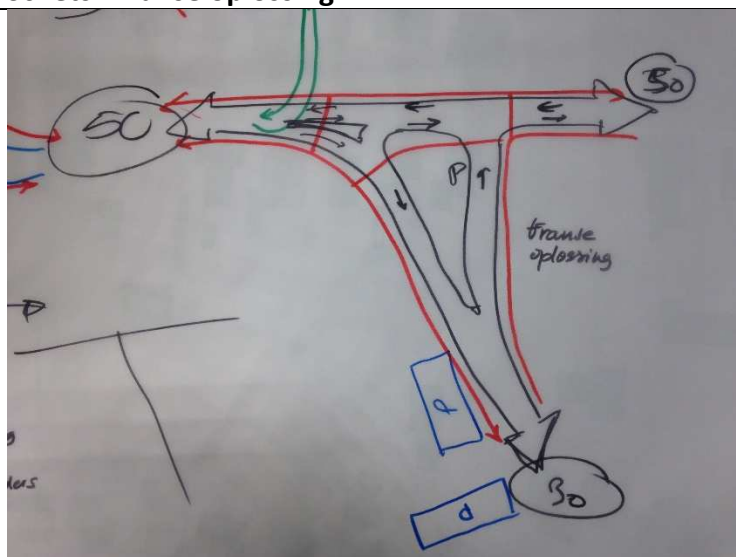
Kruising Westerhovenseweg-Brouwerijdreef/Bergstraat

Algemeen:

- Denk aan de schoorsteen bij de brouwerij; deze moet blijven staan. De ruimte is daardoor beperkt.
- Belangrijke overweging is: welke kant willen we het verkeer op leiden?
- Belangrijk om rekening te houden met het vrachtverkeer van de brouwerij, dat is het merendeel van het vrachtverkeer. -De huidige 'S-Bocht' is heel onveilig omdat vrachtverkeer veel ruimte nodig heeft om de bocht te maken.
- Daarnaast zit in de bocht bij de Bergstraat een bushalte.

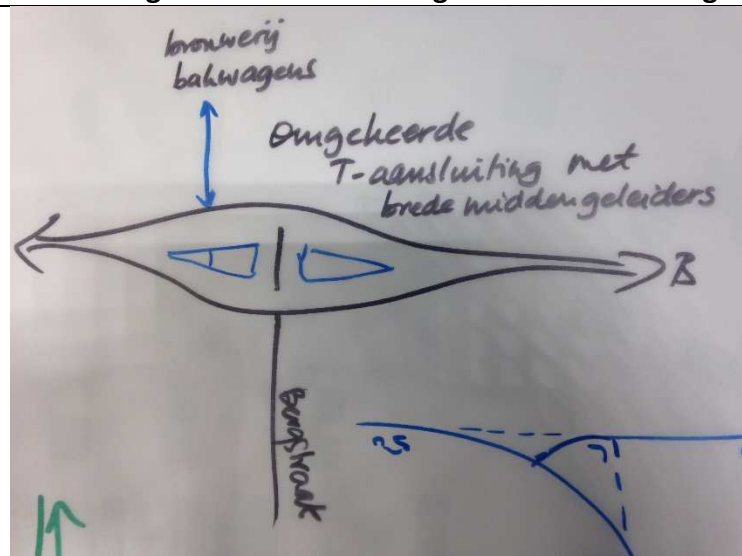
-

Schets "Franse oplossing":



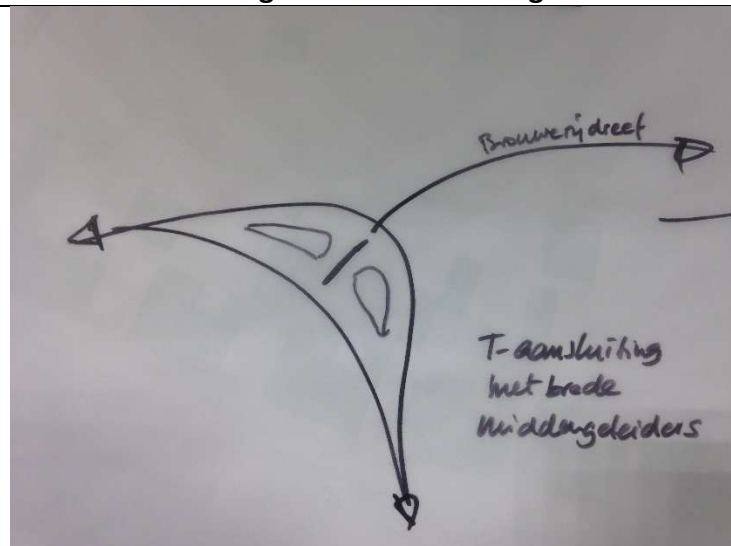
- Het eilandje in het midden kan ingevuld worden met parkeerplaatsen of groen.
- Ook hier de vraag in welke richting het verkeer het snelst door moet stromen (naar de Brouwerijdreef of naar de Bergstraat?).
- Een alternatief voor de parkeerplaatsen van het Brouwerijplein zouden de groenstroken zijn bij de ingang van de Crocuslaan.

Schets omgekeerde T-aansluiting met brede middengeleiders:



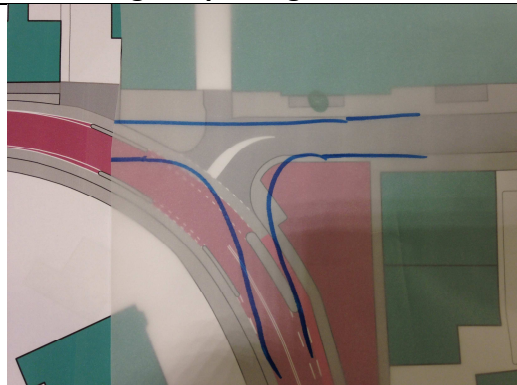
- De doorgaande route is hier Westerhovenseweg-Brouwerijdreef (50 km/h), waarbij de Bergstraat (30 km/h) haaks aantakt op deze doorgaande route;
- Doorgaande route zorgt voor minder afremmend en optrekkend vrachtverkeer, omdat deze met 50 km/h door kunnen rijden van en naar de expeditie; deze oplossing geniet de voorkeur van de werkgroep.
- Bij deze T-aansluiting wordt de aftakking naar de Bergstraat onaantrekkelijk voor verkeer uit Valkenswaard en ben je het verkeer vanuit de Westerhovenseweg sneller 'kwijt' (gaat dan naar de Brouwerijdreef).

Schets T-aansluiting met brede middengeleiders:



- De doorgaande route is hier Westerhovenseweg-Bergstraat (50 km/h), waarbij de Brouwerijdreef (30 of 50 km/h) haaks aantakt op deze doorgaande route;
- Links afslaand vrachtverkeer heeft hier (te) weinig opstelruimte ter plaatse van de middengeleiders; werkgroep ziet deze variant met name door de te beperkte ruimte voor afslaand vrachtverkeer niet zitten.

Eenvoudige T splitsing



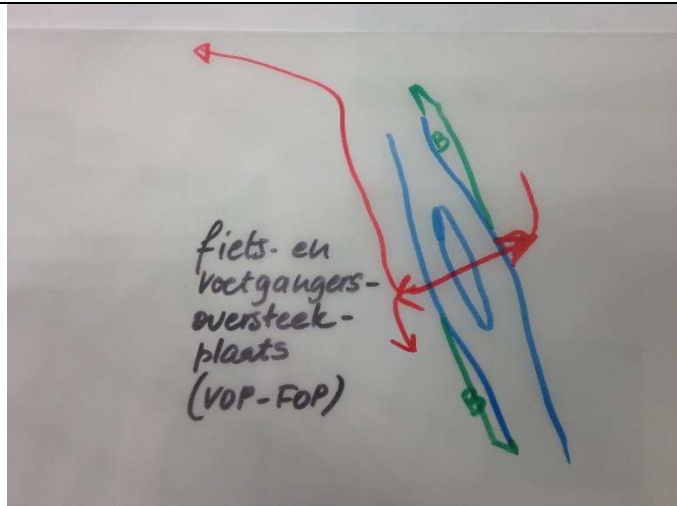
- Bij de Brouwerijdreef wordt een T-splitsing ingetekend waarbij de Westerhovenseweg rechtdoor gaat de Brouwerijdreef op. Zodat de aftakking naar de Bergstraat onaantrekkelijk wordt voor verkeer uit Valkenswaard. Met een eenvoudige T-splitsing ben je het verkeer vanuit de Westerhovenseweg sneller kwijt (gaat dan naar de Brouwerijdreef).

Wegvak Westerhovenseweg:

Algemeen

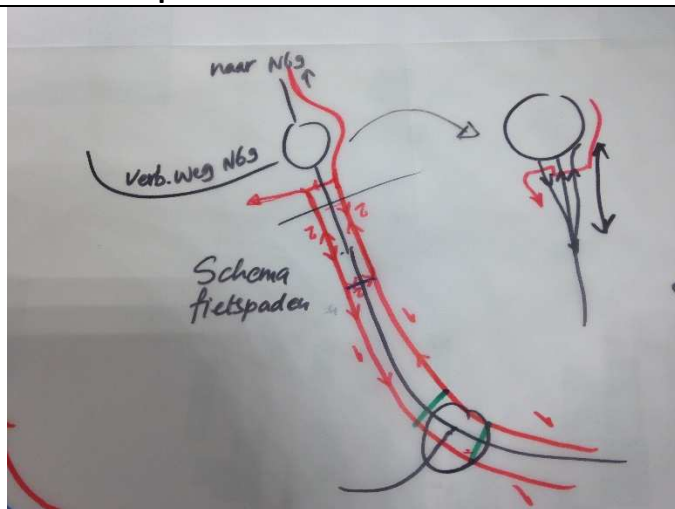
- Zorgen over de grote hoeveelheid verkeer in de spits.
- Er is een dilemma tussen doorstroming (niet-remmend) en verkeersveiligheid (remmend).
- Nu komen mensen vanuit Westerhoven met hoge snelheid de kom binnenrijden.
- Als er wisselende snelheden (30 en 50 km/h) worden ingevoerd op de Westerhovenseweg en Bergstraat, dan krijg je ook te maken met optrekkend vrachtverkeer.
- Aandachtspunt is dat de Westerhovenseweg een doorgaande route blijft voor vrachtverkeer.
- Gevraagd wordt wat de meerwaarde is van 50 km/h op het laatste stukje Westerhovenseweg tussen de Mgr. Smetsstraat en de Brouwerijdreef, als het daarna op de Bergstraat weer 30 km/h is? Dit betreft dan een reststukje van 300 meter.
- Gerrit merkt op dat een 30 km/h-zone een heel andere weginrichting vereist. Anders gaan mensen alsnog 50 km/h rijden. Normaal werk je ook met een getraptheid, 80 km/h op de N69, 50 km/h vanaf de rotonde (bebouwde kom) en dan verder afbouwend naar 30 km/h.
- Doordat er op de Westerhovenseweg twee verkeerstromen bij elkaar komen, namelijk vanaf de Brouwerijdreef en de Bergstraat, moet de inrichting van de Westerhovenseweg de afhandeling van deze twee stromen faciliteren.

Schets fiets- en voetgangersoversteek (richting komgrens)



- Hans merkt op dat op de voorziene locatie van deze fiets- en voetgangersoversteek momenteel bushaltes liggen; beide kunnen dan uitstekend gecombineerd worden.
- Aangezien een fietsoversteek ter plaatse van de rotonde van de Westparallel als niet haalbaar wordt gezien (valt onder provinciaal projectgebied), ziet de werkgroep deze alternatieve locatie voor een fietsoversteek wel zitten.
- Gerrit tekent een middeneiland in bij de bushalte, dit zou ook kunnen zorgen voor een veilige oversteek voor buspassagiers.

Schets fietspadenschema:



- Een probleem bij overstekende fietsers is de grote groep schoolgaande fietsers, die als groep in één keer willen oversteken. Dit kan op gespannen voet staan met de opstelruimte ter plaatse van de middengeleider. Passen er bv. maar 8 fietsers op de middengeleider terwijl er 9 of 10 willen oversteken, dan gaat dit niet passen en kan dit tot gevaarlijke situaties leiden (achterste fietser die nog op de rijbaan staat). -Meegegeven wordt dat een extra fietsoversteekplaats in het midden van de Westerhovenseweg, tussen de Mgr. Smetsstraat en de Brouwerijdreef, misschien wenselijk is. Nu wordt daar überhaupt een veilige oversteekplaats gemist. Vraag is evenwel hoe en waar die in te passen is.
- Gevraagd wordt naar de mening over een tweerichtings fietspad aan één kant van de weg: bewoners merken op dat ze wel op de fiets bij hun huis weg willen kunnen rijden, en daarom de voorkeur geven aan een fietspad aan beide zijden.
- Fietsoversteek van de noordelijke kant van de Westerhovenseweg naar de zuidelijke kant, tussen de rotonde nabij N69 en Mgr. Smetsstraat: De PIP-grens bepaalt mede hoe snel na de rotonde (bij de afrit van de N69) een oversteek gerealiseerd kan worden. Opties zijn: direct bij de rotonde oversteken (kan niet door het PIP en door de twee toeleidende rijstroken), ergens tussen de rotonde en de Mgr. Smetsstraat oversteken, bij de Mgr. Smetsstraat oversteken of, 'out of the box' denkend, pas bij de Bergstraat oversteken.
- Opgemerkt wordt dat ingeval de fietsoversteek direct bij de rotonde zou worden gerealiseerd, deze bij voorkeur ter plaatse van de verbindingsweg aan de zuidzijde zou moeten liggen. Dit is de oversteek die wenselijk zou zijn, maar door de positionering van een vrijliggende fietspad aan de noordzijde niet kan.

Inrichting straat/wegvak

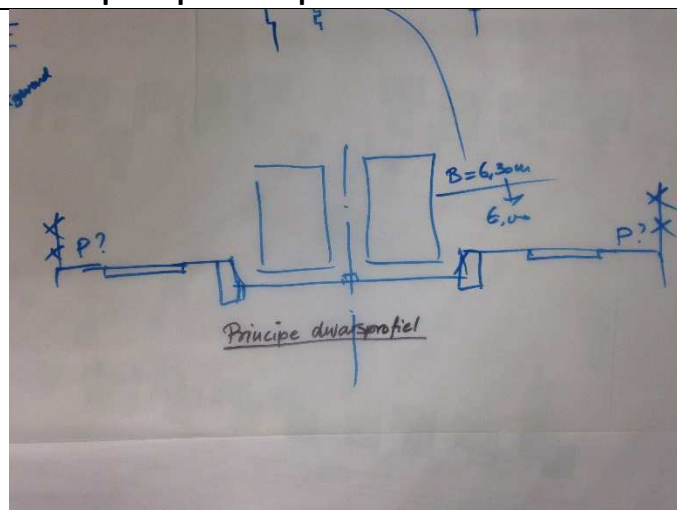
- De ideale breedte voor een straatprofiel 50 km/h is 6,30 meter breed is, vrachtwagens kunnen elkaar dan passeren zonder dat ze de spiegels hoeven in te klappen.
- Het wegprofiel en de breedte die daarbij hoort zijn van invloed op de rijnsnelheid.
- Er is met een breedte van 6,30 meter ruimte voor een vrijliggend fietspad aan weerszijden.

- Fietspad aan weerszijden stuit op parkeerproblematiek, daar lijkt dan weer geen ruimte voor te zijn.
- Er is een grote behoefte aan meer parkeerplekken, al wordt geconstateerd dat er bepaalde percelen in de nabijheid zijn waar nu al geparkeerd wordt
- Eveneens is er de behoefte om meer groen in de straat te hebben.
- Door parkeervakken om en om te maken is het mogelijk om zo ook meer stukken groen te realiseren.
- Hans geeft mee dat de plek waar de gevels het dichtst bij elkaar staan, maatgevend moet zijn voor de uitwerking van een principe dwarsprofiel. Daarbij wordt wel aangegeven dat de keuze gemaakt kan worden om op dat punt geen parkeren te faciliteren.

Wat zijn de ideeën over de bestrating:

- Bij klinkers heb je de neiging om minder hard te rijden, asfalt geeft minder geluidsoverlast.
- Klinkers zijn mooier en passen beter bij een dorps karakter.
- Een nieuw wegprofiel brengt ook met zich mee dat opnieuw gekeken moet worden naar geluidsoverlast en geluidswerende maatregelen.

Schets principe dwarsprofiel:



6. Samenvattend:

Wat voor de kruising met de Mgr. Smetsstraat uitgewerkt wordt:

- voorrangspointje;
- T-aansluiting Mgr. Smetsstraat met brede middengeleiders
- beide varianten in combinatie met een oversteekplaats voor fietsers en voetgangers ter hoogte van de huidige bushaltes.

Wat voor de kruising met de Brouwerijdreef/Bergstraat uitgewerkt wordt:

- het Franse pleintje;
- T-aansluiting Brouwerijdreef met brede middengeleiders met de doorgaande route van/naar de Brouwerijdreef;
- T-aansluiting met brede middengeleiders met de doorgaande route van/naar de Bergstraat
- eenvoudige T-aansluiting met de doorgaande route van/naar de Brouwerijdreef;

Wat voor de tussenliggende wegvakken uitgewerkt wordt:

- Principe dwarsprofiel met rijbaan, fietspaden, parkeren, trottoirs en groen voor het wegvak tussen de rotonde N69 en de Mgr. Smetsstraat;

- principe dwarsprofiel met rijbaan, fietspaden en bushaltes voor het wegvak tussen de Mgr. Smetsstraat en de Brouwerijdreef/Bergstraat.

7. Heeft iedereen alles kunnen zeggen en kunnen vragen?

- Aan het einde worden er geen vragen gesteld. Er wordt nog een opmerking gemaakt om bij de uitwerking bij de Mgr. Smetsstraat rekening te houden met de uitrit van een woning, in de bocht. Gerrit geeft aan dat alle uitritten worden meegenomen bij de uitwerking van het ontwerp ná de tweede of derde sessie, wanneer alles wordt samengevoegd tot één ontwerp.
- Attentiepunt voor de uitwerking: Er ligt naast het Holtzerpaadje een bouwperceel.

8. Het vervolgproces:

In de tweede bijeenkomst zullen de uitgewerkte schetsontwerpen teruggekoppeld worden aan de werkgroep.

Moniek geeft aan dat binnen enkele dagen een website wordt gelanceerd (dommelenzuid-inbeeld.nl) en dat eenieder via deze website input achter kan laten.

9. Referentiebeelden:

Aan het einde worden nog een aantal referentiebeelden getoond: