

## ONTWERPTOELICHTING BESTSEWEG

### 1. Introductie

De Bestseweg, tussen de rotondes met de Kempenweg en de Parallelweg, krijgt een nieuwe inrichting. In overleg met een klankbordgroep is een schetsontwerp uitgewerkt. De klankbordgroep bestaat uit een vertegenwoordiging van bewoners (Bestseweg, De Valk, buurt De Drossaard en buurt De Notel) en het Oirschots Industrieel Contact van bedrijventerrein De Stad (OIC). Daarnaast heeft afstemming plaatsgevonden met de politie, hulpdiensten en de busmaatschappij.

Het ontwerp voor de nieuwe inrichting ontstaat in stappen. Aan de hand van de verzamelde ervaringen, wensen en ideeën zijn eerste ontwerprichtingen bepaald. Met de terugkoppeling hierop vanuit de klankbordgroep is een volledig ontwerp gemaakt. Nu is het tijd om het ontwerp aan een bredere omgeving te presenteren.

In deze notitie is een toelichting gegeven op het ontwerp en bijbehorende ontwerpkeuzes. Het nu gepresenteerde ontwerp is zorgvuldig afgestemd met de klankbordgroep. Maar het kan zijn dat er toch nog iets belangrijks over het hoofd is gezien. Heeft u nog opmerkingen en/of suggesties die u wilt meegeven voor het vervolgetraject, dan ontvangen wij deze graag. Reageren kan tot 10 januari 2022 via het contactformulier onderaan de projectpagina. De ontvangen reacties zullen we beoordelen en daar waar mogelijk meewegen bij de verdere uitwerking in 2022.

### 2. Uitgangspunten voor het ontwerp

Voor aanpak van de Bestseweg gelden de volgende doelstellingen:

- Het verbeteren van de verkeersveiligheid, vooral ook voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers);
- Het verbeteren van de oversteekbaarheid ter hoogte van kruisende wegen en uitwegen;
- Het verminderen van hinder voor de omgeving (zoals geluid en luchtkwaliteit);
- Het waarborgen van de verkeersdoorstroming;
- Verbeteren van de ruimtelijke- en omgevingskwaliteit van de weg. Denk hierbij aan het daar waar mogelijk vergroenen van de omgeving.

Aanvullend zijn de volgende (ontwerp)uitgangspunten meegegeven dan wel uit aanvullend onderzoek naar voren gekomen:

- Uitgangspunt is dat de huidige maximumsnelheid op de Bestseweg van 50 km/u gehandhaafd blijft. De Bestseweg vervult in het netwerk van Oirschot een belangrijke verkeersfunctie voor zowel de kern Oirschot als daar buiten. De verkeersomvang blijft in de toekomst relatief hoog waardoor het niet haalbaar is om de weg geloofwaardig in te richten naar 30 km/uur;
- Het behoud van bomen. Uit onderzoek is gebleken dat nagenoeg alle bomen vitaal zijn;
- Werkzaamheden aan het riool zijn niet voorzien. Uit inspectie blijkt dat het riool in goede staat verkeerd;
- Het behoud van bestaande verbindingen voor fietsers en voetgangers;

- De Bestseweg blijft bereikbaar voor vrachtverkeer van/naar bedrijventerrein De Stad. Hierbij dient ook rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van exceptioneel transport (De Meeuw).

Zoals aangegeven op de projectpagina is het ontwerp van de rotonde Kempenweg – Bestseweg los gekoppeld van de herinrichting Bestseweg. Voor de rotonde vindt onderzoek plaats om de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid te verbeteren. In dit onderzoek is aandacht voor de terugkerende wachtrijvorming voor de rotonde. In 2022 gaan we samen met een klankbordgroep aan de slag met de ontwerputwerking.

### 3. Profiel van de weg

Het nieuwe ontwerp begint bij het profiel. Het (dwars)profiel is de denkbeeldige doorsnijing van de weg. Uitdagingen voor het ontwerp zijn het verhogen van de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers in combinatie met het terugdringen van te hoge snelheden van het gemotoriseerd verkeer.

#### **Algemeen**

De rijbaan van de Bestseweg krijgt over het gehele traject een gelijke breedte. Daarnaast willen we de rijbaan in de banden zetten (toepassing van schuine banden). Dit zorgt voor een visuele versmalling met lagere snelheden van het gemotoriseerd verkeer. Daarnaast gaan we met de voorziene banden het fietspad scheiden van de rijbaan op de locaties waar het fietspad tegen de rijbaan aan ligt.

Het gebruik en de nieuwe indeling van de weg vragen om een rijbaanbreedte van 6,3 meter. In bochten en/of ter hoogte van voorziene middengeleiders kan voor de benodigde ruimte van het vrachtverkeer de rijstrookbreedte iets breder zijn. Tussen de rijstroken is een rijrichtingscheiding aanwezig van (minimaal 0,3 meter). Deze kan met dubbele asstrepen of een andere soort verharding (bv. printbeton) worden vormgegeven.

Op de gehele rijbaan van de Bestseweg is geluidsreducerend asfalt voorzien. Dit draagt bij aan minder geluidsoverlast van het aanwezige verkeer.

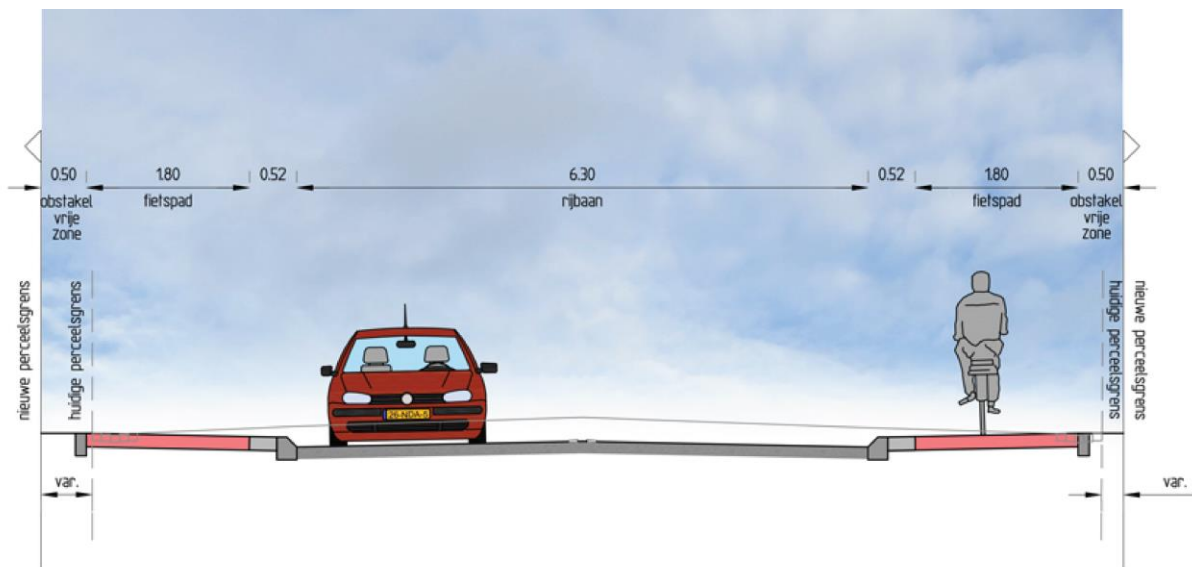
#### **Gedeelte vanaf de rotonde Kempenweg tot aan De Valk**

Om de verkeersveiligheid te verhogen gaan we het fietspad licht verhoogd aanbrengen (ca. 0,15 meter). Hierdoor ontstaat een scheiding tussen rijbaan en fietspad. Het fietspad heeft conform bestaande situatie een minimale breedte van 1,8 meter. Door het vrijliggende fietspad tegen de rijbaan te situeren voorkomen we kleine reststroken van groen. Kleine groenstroken zijn namelijk niet functioneel en nauwelijks te onderhouden.

Op het eerste gedeelte van de Bestseweg (tot aan het begin van de oude bushalte is onvoldoende ruimte aanwezig voor vrijliggende fietspaden. In overleg met de betreffende bewoners is verkend of zij een stukje grond af willen te staan voor een meer verkeersveilige oplossing voor fietsers. Bij deze verkenning is ook gevraagd naar de mogelijkheden voor een smal voetpad aan de noordzijde van de Bestseweg. Uit deze gesprekken blijkt dat er onvoldoende draagvlak is voor het afstaan van grond voor dit voetpad. Op dit moment is er dan geen mogelijkheid om het voetpad bij De Valk door te trekken naar de rotonde met de Kempenweg.

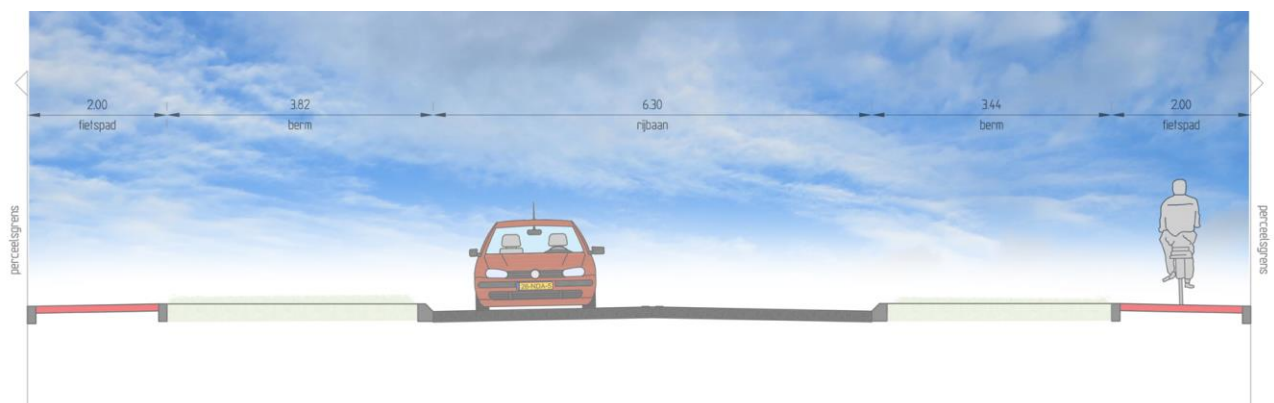
Voetgangers zullen dan gebruik moeten blijven maken van het fietspad. Met visuele maatregelen (markeringen bijvoorbeeld) maken we aan fietsers duidelijk dat ook voetgangers gebruik kunnen maken van het fietspad.

In de schuine banden van de rijbaan zijn kolken voor de afwatering voorzien. De afwatering van het fietspad loopt in de nieuwe situatie dan richting de rijbaan. Nu is de afwatering van zowel de rijbaan als het fietspad in de molgoot veelal aanwezig tegen de percelen van de bewoners. Om dit mogelijk te maken dient de rijbaan over een groot gedeelte te worden verlaagd. Bij de verdere technische uitwerking wordt gekeken hoe dit precies vorm te geven in combinatie met de hoogtes van de bestaande in- en uitritten van de bewoners.



### Gedeelte vanaf De Valk tot aan de rotonde Parallelweg

In het ontwerp is op dit gedeelte van de Bestseweg een versmalling van de rijbaan voorzien naar 6,3 meter en komt de rijbaan in de banden te staan. Dit zorgt voor lagere snelheden. De rijbaanversmalling geeft de aanwezige (en te handhaven) bomen ook meer groeirimte. Vanaf de aansluiting met De Valk in de richting van de rotonde met de Parallelweg sluit het fietspad aan op de bestaande ligging van het fietspad. Het fietspad behoudt hier de bestaande breedte van 2,0 meter.



## 4. De kruispunten & oversteken

### **Kruispunten met De Valk**

Voor een duidelijke voorrangssituatie en de overgang van 50 naar 30 km/uur op De Valk is op locatie een uitritconstructie voorzien. De aansluiting van De Valk wordt verhoogd uitgevoerd en met zogenaamde inritblokken aangesloten op de Bestseweg. Het fietspad loopt door over de uitritconstructie waarbij fietsers voorrang hebben. In de afbeelding treft u een voorbeeld aan van een uitritconstructie. Op de rijbaan van de Bestseweg zijn aan weerszijden van de aansluiting met De Valk verhoogde middengeleiders aanwezig. Deze middengeleiders verduidelijken de aanwezigheid van de aansluiting en zorgen voor een snelheidsremmend effect. Daarnaast kunnen fietsers tussen de geleiders zich veilig opstellen wanneer zij de rijbaan willen oversteken.



### **Kruispunten met De Drossaard**

Vergelijkbaar met de aansluiting van De Valk is op dit kruispunt ook een uitritconstructie voorzien. Verschil is dat het fietspad op de uitritconstructie wordt uitgebogen. Hierdoor ontstaat opstelruimte voor een voertuig tussen de rijbaan van de Bestseweg en het te kruisen fietspad. Suggesties om de aansluiting van De Drossaard te verplaatsen naar de aansluiting met de Raffendonkstraat is niet wenselijk dan wel haalbaar. Een dergelijke wijziging is alleen mogelijk met het kappen van extra bomen, doorsnijdt het plantsoen en past niet in het bestemmingsplan waardoor een langere doorlooptijd ontstaat in de planvoorbereiding. Ook ontbreekt het draagvlak vanuit de wijk De Drossaard.

### **Kruispunt met de Raffendonkstraat**

Op het kruispunt met de Raffendonkstraat vinden meer oversteekbewegingen plaats van fietsers en voetgangers. Onder andere richting de bushalte. Om de oversteekbaarheid te verbeteren zijn op het kruispunt middengeleiders voorzien met oversteken voor fietsers en voetgangers. De oversteek kan bij drukte dan in twee stappen plaats. De middengeleiders met een breedte van 2,5 meter bieden veilige opstelruimte. Met de oversteek voor voetgangers ontstaat tevens een verbinding met de bestaande voetpaden aan de Raffendonkstraat en langs het monument. Deze vormgeving van het kruispunt heeft tot gevolg dat aan de parkzijde enkele bomen komen te vervallen.

Het fietspad dat de Raffendonkstraat kruist wordt licht uitgebogen zodat tussen de rijbaan met de Bestseweg en het fietspad een auto zich kan opstellen. Vanuit de Raffendonkstraat wordt de rijstrook iets versmald en worden fietsers via een doorsteek naar het vrijliggende fietspad geleid. Vanwege de ruimte voor de bus (t.b.v. rechtsafslaan beweging) kan de andere rijstrook niet worden versmald. Door het vrijliggende fietspad komen fietsers later op de rijbaan van de Raffendonkstraat aansluitend op de bestaande fietsstroken.

**Oversteek bij De Valk**

Ten westen van de aansluiting met De Valk is ter hoogte van huisnummer 11 een oversteek voor voetgangers voorzien. Voetgangers kunnen dan veilig oversteken van/naar het voetpad in de richting van de Van Audenhovenstraat of Van der Hofstatstraat. Wanneer voetgangers in twee fasen oversteken kunnen zij veilig wachten tussen de verhoogde middengeleiders. Op locatie is geen zebrapad voorzien. Het aantal oversteekbewegingen is te laag waardoor als het ware schijnveiligheid gaat ontstaan.

**Aansluiting Van Eschstraat**

Vanwege de nabij ligging op de rotonde met de Kempenweg is deze aansluiting ongelukkig gelegen. Voor het verhogen van de verkeersveiligheid is het voorstel om deze aansluiting (voor het autoverkeer) te verwijderen. De nabije parkeerplaatsen blijven dan toegankelijk vanuit noordelijke richting. Bij de verdere uitwerking wordt bekeken of dit wordt meegenomen bij de herinrichting van de Bestseweg of bij de uitwerking van de rotonde.

## 5. Groen, verlichting en uitritten

**Groen**

Voor de ruimtelijke kwaliteit zetten we daar waar mogelijk in op vergroening. Dit is vooral voorzien daar waar de oude bushalte is gelegen (t.h.v. huisnummer 16A en 16B). Bij de verdere uitwerking wordt de invulling van het groen bekeken. Hierbij moeten we rekening houden met de ligging van bestaande kabels en leidingen.

**Verlichting**

Bij de verdere uitwerking van het ontwerp maken we een verlichtingsplan op. Dan ontstaat inzicht waar de lichtmasten komen te staan.

**Uitritten**

In het ontwerp worden de uitritten van bewoners herkenbaar vormgegeven. Deze moeten ook goed toegankelijk zijn vanaf de rijbaan. Bij de verdere uitwerking wordt gekeken hoe de aansluiting van de uitritten wordt vormgegeven. Dit kan zijn met inritblokken of een verlaagde band. Bij deze laatste optie heeft dit wel gevolgen voor de hoogtes van het fietspad.

Doordat de rijbaan in de banden komt te staan, is het voor u als bewoner minder eenvoudig om via het fietspad achterwaarts de inrit op te rijden. Wij willen u dan ook vragen om zelf kritisch te kijken hoe u veilig in- en uit kunt rijden. Mogelijk is ruimte aanwezig op eigen terrein om te keren zodat u niet achterwaarts de rijbaan op hoeft te rijden.

**Parkeren**

Aan de Bestseweg zijn geen parkeervoorzieningen aanwezig. Aan De Valk voorzien we enkele parkeerplaatsen in het bestaande groen. Deze parkeerplaatsen krijgen een groen karakter.