

VERSLAG

Projectnaam : Herinrichting Bestseweg & rotonde Bestseweg-Kempenweg –
overleg klankbordgroep
Locatie : 't Zand
Onze referentie : 20106.1 B7 vsl 04-0 dhe
Datum : 13 oktober 2021
Tijd : 19:00 - 21:45 uur

Aanwezig:

Martin van Wulfen	Drossaard-werkgroep Bestseweg
Frans Smeyers	Drossaard-werkgroep Bestseweg
Janine Cosijn	Buurtbeheer De Drossaard
Patricia Schepers	Werkgroep Bestseweg
Wim van Beers	Werkgroep Bestseweg
Hugo Smet	Werkgroep Bestseweg
Henry van der Schoot	Werkgroep Bestseweg
John Gollin	Buurtbeheer De Notel
Remko Zaeijen	Gemeente Oirschot
Dirk van der Heijden	RA infra

Afwezig:

René Meeuwissen	Oirschots Industrieel Contact (OIC)
Johan Vos	Oirschots Industrieel Contact (OIC)
Hans van Doormaal	Gemeente Oirschot

1. Opening

De vergadering wordt door Remko geopend en hij heet iedereen van harte welkom. Remko vervangt Guido Baetens en vertegenwoordigt de gemeente Oirschot.

2. Toelichting ontwerp Bestseweg

Het ontwerp van de Bestseweg wordt door Dirk toegelicht aan de hand van uitgangspunten en ontwerpkeuzes.

Vanuit de klankbordgroep zijn de onderstaande algemene opmerkingen en vragen naar voren gekomen:

- In hoeverre is een bijdrage vanuit de provincie beschikbaar? Er is enige zorg over de financiering van de voorziene reconstructie.
Er is geen bijdrage vanuit de provincie aanwezig. Dekking van de financiën is opgenomen in de gemeentelijke meerjarenbegroting. Voor de realisatie is t.z.t een uitvoeringskrediet nodig omdat op dit moment de kosten nog niet volledig in beeld zijn. Daarnaast wordt wel ingezet op eventuele cofinanciering vanuit de regio.
- Bij doelstelling graag de volgende opgave toevoegen: de werkelijke snelheden verlagen tot het maximaal haalbare.
- Wat is de (rest) levensduur van het bestaande riool onder de Bestseweg omdat deze nog in goede staat verkeerd? Wordt het riool bij vervanging in de toekomst onder de rijbaan gesitueerd in plaats van dat deze nu onder enkele percelen is gelegen? En wat zijn richting de toekomst toe kansen voor de afvoer van het hemelwater binnen het project?
Op basis van de huidige kwaliteit is de verwachting dat het riool nog zeker 20 jaar meegaat.

VERSLAG

Voor het hemelwater liggen er kansen als ook het vuilwater vervangen wordt (werk met werk) of als heel de weg inclusief fundering vervangen wordt. Voorzieningen in de openbare ruimte zijn nu niet noodzakelijk/mogelijk. Het hwa stelsel tpv Bestseweg maakt geen onderdeel uit van de hwa hoofdstructuur. Daarom ook geen aanleiding versneld aan te pakken. Maatregelen (berging hwa) op particulier terrein zijn altijd welkom. Een nieuw riool zal bij vervanging naar alle waarschijnlijkheid onder de rijbaan komen te liggen. Vanwege de kosteneffectiviteit is dit ook het moment om een voorziening aan te brengen voor het hwa. In de bestaande situatie brengt dit hoge kosten met zich mee omdat een hwa-voorziening onder het bestaande riool door moet. En dat voor een relatief korte afstand op de Bestseweg. De mogelijkheden voor een hemelwaterberging is nu niet opgenomen. Bij de verdere uitwerking wordt dit nader beoordeeld.

- Een verkeerstoename van ca. 900 motorvoertuigen tussen 2015 en 2030. In hoeverre geeft dit een reëel beeld?
Het verkeersmodel is recent aan de hand van verkeerscijfers bestaande situatie geactualiseerd. In het toekomstscenario zijn de ontwikkelingen (infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen) opgenomen die bij opmaak van het verkeersmodel vastgesteld waren. De toename tussen 2015 en 2030 betreft veelal een autonome ontwikkeling van het verkeer. De verbreding van de A58 is hierin meegenomen, waardoor de doorstroming op de A58 verbetert. De effecten van de woningbouwopgave gemeente Oirschot maakt geen onderdeel uit van deze toename. Deze is apart doorgerekend.
- Opnieuw vraagt de klankbordgroep aandacht voor de verkeerssituatie op de Parallelweg. Vrachtverkeer rijdt na het laden en lossen vaak achteruit naar de rotonde en dat levert gevaarlijke situaties op.
Deze vraag valt buiten de scope van de opdracht. Signaal wordt aan de gemeente teruggekoppeld.

Vanuit de klankbordgroep zijn de opmerkingen op het gepresenteerde ontwerp naar voren gekomen:

- Het profiel bij A met een fietspad a niveau is geen verbetering.
Klopt inderdaad omdat ter plaatse niet meer ruimte aanwezig is binnen de kadastrale grenzen. Aanvullend is een alternatieve inrichting in beeld gebracht voor een verhoogd (gescheiden) fietspad. Hiervoor zijn aan weerszijden van de Bestseweg op enkele percelen grondaankopen noodzakelijk. De klankbordgroep ziet in dat dit voorstel bijdraagt aan een hogere verkeersveiligheid en wil dit uiteindelijk bespreekbaar maken met de betreffende bewoners. Afgesproken is om op perceelsniveau in beeld te brengen hoeveel extra ruimte is benodigd. Daarbij wordt ook gekeken naar de mogelijkheden om een (smal) voetpad door te trekken naar de rotonde Lidl. Hierdoor ontstaat aan de noordzijde een verbinding voor voetgangers. Andere optie is om een voetpad zover mogelijk door te trekken en vervolgens over laten gaan in een combigebruik waarbij voetgangers zich via het fietspad verplaatsen (attenderen met markeringen).
- De klankbordgroep vindt het profiel richting de rotonde Lidl er goed in zitten. Ze vragen nog wel aandacht voor de andere richting omdat een echte snelheidsremming ontbreekt. De bocht kent nog altijd een vloeiend verloop. Kan ter hoogte van nummer 16a een extra bocht/uitbuiging worden opgenomen?
Vanwege diverse dwangpunten in het ontwerp zijn er geen mogelijkheden om de zuidelijke rijbaan uit te buigen. Daarnaast moet de Bestseweg toegankelijk blijven voor vrachtverkeer. De beschikbare ruimte bij de oude bushalte biedt door de ligging in de bocht en de relatief beperkte lengte geen ontwerpruimte om dit mogelijk te maken. Door het profiel in de banden de plaatsen en de rijrichtingscheiding ontstaat een ander wegbeeld dat minder snel uitnodigt tot hogere snelheden. De verwachting is dat deze inrichting bijdraagt in lagere snelheden.

VERSLAG

- Kan het fietspad bij de aansluiting van De Drossaard worden uitgebogen voor voldoende opstelruimte tussen de rijbaan en het fietspad? En kan de uitritconstructie op gelijke hoogte worden aangebracht met de rijbaan? Dit om het veilig inrijden vanaf de Bestseweg te vereenvoudigen?
De uitbuiging van het fietspad wordt in het ontwerp aangepast. De uitritconstructie kan niet op gelijke hoogte worden aangebracht omdat dan geen sprake is van een uitritconstructie. Bij de uitvoering kan worden gekeken of de inritblokken wat meer achterover kunnen worden geplaatst zodat het hoogteverschil minder groot is en meer comfort ontstaat bij het oprijden. De uitritconstructie staat niet ter discussie.
- Kan de dubbele asmarkering vervangen worden door een verhoogde uitvoering, zoals bijvoorbeeld op de Oirschotseweg in Best? Dit om inhalen fysiek onmogelijk te maken.
De mogelijkheden hiervoor worden bij de verdere uitwerking van het ontwerp beoordeeld en bekeken. Uitgangspunt van de Veiligheidsregio is dat een eventuele rijrichtingscheiding zo wordt uitgevoerd zodat hulpdiensten altijd voertuigen kunnen passeren.
- Kan de middengeleider een groene invulling krijgen, bijvoorbeeld door een haagje?
De mogelijkheden hiervoor worden met de beheerders van de gemeente besproken. Bij een eventuele groene invulling moet ook rekening worden gehouden met het zicht op het verkeer.
- Kan de oversteek bij De Valk nader worden geaccentueerd? Bijvoorbeeld verhoogd of met alleen taludstrepen? Geldt ook voor de aansluiting met de Raffendonkstraat.
Wordt beoordeeld bij de verdere ontwerpuitwerking.
- Welke mogelijkheden zijn aanwezig om snelheidsindicatoren te integreren in het wegontwerp? Bijvoorbeeld sensoren in de weg die de snelheid meten en een rood licht tonen bij te hard rijden.
Op dit moment niet direct zicht op mogelijkheden. Wordt nader bekeken.
- Kan bij beide rotondes geen drempel/plateau worden aangebracht voor het verlagen van de snelheden bij het oprijden van de rotonde? Alternatief kan zijn een overrijdbare strook in de binnenbocht. Bij voorkeur ook toepassen op de noordoostelijke tak van de rotonde bij het naderen van de rotonde.
Een drempel/plateau heeft niet de voorkeur, maar de mogelijkheden voor een overrijdbare strook worden nader in beeld gebracht.

3. Terugkoppeling reactie klankbordgroep

Eind augustus heeft de werkgroep Bestseweg een terugkoppeling gegeven op het voorstel van (ontwerp)uitgangspunten en de reactie op de eerder ontvangen vraagpunten van deze werkgroep. In de presentatie is vooral ingezoomd op de vraagpunten die 'niet gerelateerd' zijn aan het ontwerp.

De klankbordgroep heeft aanvullend de volgende vragen gesteld:

- Bij de projectstart is aangegeven dat een kadernotitie wordt opgemaakt. En dat deze randvoorwaarden en uitgangspunten bestuurlijk zouden worden vastgesteld. Dit was in een eerder stadium het uitgangspunt en de klankbordgroep heeft het idee dat daar geen input meer op gegeven kan worden.
Met het voorstel van (ontwerp)uitgangspunten, die voor de zomervakantie met de klankbordgroep zijn gedeeld, is in feite daar invulling aan gegeven. De keuze 50 of 30 km/uur is met het college besproken met als uitgangspunt om de maximumsnelheid van 50 km/uur te handhaven. Aanvullend hebben een bomenonderzoek en een rioolinspectie plaatsgevonden om te beoordelen wat de uitgangssituatie voor de reconstructie gaat zijn. Overige aspecten hadden vooral betrekking op opgaven in het ontwerp. Daar is geen bestuurlijk besluit voor

VERSLAG

nodig. Het ontwerp wordt later aan het college en raad voorgelegd voor het beschikbaar stellen van het uitvoeringskrediet.

- Beschikt de gemeente over resultaten van een akoestisch onderzoek voor de Bestseweg en zo ja, van wanneer zijn deze? De wens is uitgesproken om een akoestisch onderzoek uit te laten voeren. Deze wens komt mede naar voren om bij problemen een 'extra' onderbouwing aan te reiken voor opstarten discussie doortrekken verbindingsweg.
Dit verzoek wordt nader bekeken.

4. Stand van zaken rotonde Kempenweg-Bestseweg

Dirk geeft een korte toelichting op de stand van zaken van dit deelproject. Momenteel vindt nader onderzoek plaats naar de (toekomstige) verkeersafwikkeling van diverse alternatieve kruispuntoplossingen. Uitgangspunt hierbij is dat deze qua vormgeving en ruimtegebruik passen bij de schaal van Oirschot. Later dit jaar worden de (eerste) resultaten van dit onderzoek verwacht.

5. Vervolgafspraken en rondvraag

- Verslag en presentatie worden opnieuw met de aanwezigen gedeeld. Deze informatie mag met de achterban worden gedeeld.
- Na het versturen van de stukken wordt een reactietermijn van 2 weken aangehouden. De tekeningen met de benodigde grondaankopen worden niet gedeeld maar 1-op-1 met de betreffende bewoners besproken (actie Remko).
- Aanleg van glasvezel op de Bestseweg is voorzien. De planning hiervan wordt nagegaan om te voorkomen dat na reconstructie de nieuwe infra direct open dient te worden gebroken.