

## VERSLAG

Projectnaam : Herinrichting Bestseweg & rotonde Bestseweg-Kempenweg - bewonersoverleg  
Locatie : digitaal  
Onze referentie : 20106.1 B7 vsl 02-0 dhe  
Datum : 26 januari 2021  
Tijd : 19:00 - 21:00 uur

---

### Aanwezig:

Martin van Wulfen	Drossaard-werkgroep Bestseweg
Frans Smeyers	Drossaard-werkgroep Bestseweg
Janine Cosijn	Buurtbeheer De Drossaard
John Gollin	Buurtbeheer De Notel
Patricia Schepers	Werkgroep Bestseweg
Hugo Smet	Werkgroep Bestseweg
Henry van der Schoot	Werkgroep Bestseweg
Iwan Paffen	Gemeente Oirschot – projectleider
Hans van Doormaal	Gemeente Oirschot – strategisch adviseur mobiliteit
Dirk van der Heijden	RA infra

### Afwezig:

Ad van Beek	Gemeente Oirschot – wethouder
-------------	-------------------------------

---

## 1. Opening

Hans van Doormaal heet ieder van harte welkom en opent de vergadering in verband de afwezigheid van de wethouder. Hij is verhinderd doordat de raadsvergadering vervroegd is. De wethouder is blij met de eerder ontvangen input uit de buurt, welke wordt meegenomen binnen het project.

Iwan Paffen is de projectleider van het project en daarmee het aanspreekpunt (intern/extern). Dirk van der Heijden geeft uitvoering aan het project om uiteindelijk te komen tot een inrichtingsplan.

Hans van Doormaal ondersteunt en faciliteert Iwan en Dirk bij hun taken.

Dit verslag geeft op hoofdlijnen het resultaat van het overleg op basis van de relevante opmerkingen en vraagpunten.

## 2. Toelichting project

Aan de hand van een presentatie – welke is gedeeld met de aanwezigen – geeft Dirk van der Heijden een toelichting op de projectaanpak en de planning.

De volgende opmerkingen en aanvullingen zijn gemaakt gericht op de projectaanpak en het proces:

- de rotonde Bestseweg – Parallelweg valt buiten de scope van het project. Indien keuzes voor de Bestseweg leiden tot aanpassingen op de rotonde wordt dit meegenomen;
- de (parkeer)problematiek bij de Lidl valt buiten de projectscope. Project beperkt zich tot de rotonde, maar indien zich kansen binnen het project voordoen wordt bekeken hoe daar invulling aan te geven;
- de kadernotitie vormt een gezamenlijk vertrekpunt om vervolgens stappen vooruit te zetten. Dit vanuit ervaringen in het verleden, bij onder andere het project randweg fase 1. Destijds voortdurend terugkerende discussies waardoor moeilijk stappen vooruit kunnen worden gezet;

## VERSLAG

- op het moment dat het schetsontwerp gereed is, willen we parallel aan de besluitvormings-procedure (doorlooptijd ca. 2,5 maand) de voorbereiding treffen voor het vervolg gericht op de aanbesteding van de verdere voorbereidingen voor realisatie. Start van de realisatie is in 2022 voorzien, maar is wel afhankelijk van eventueel te volgen procedures.

De volgende inhoudelijke opmerkingen en aanvullingen zijn gemaakt:

- ongelukken/calamiteiten op de A58 zorgen voor veel/extreme filevorming op de onderliggende wegen, waaronder op de Bestseweg (route Best – Oirschot);
- bewoners geven aan dat recent een inventarisatie van de bomen heeft plaatsgevonden (boomeffectanalyse – BEA);
- bij het in beeld brengen van de omvang van het doorgaand verkeer ook inzicht geven in de relatie met Best (o.a. gevolg woningbouw westzijde Best);
- het vervolg van de randweg fase 1 staat los van deze opdracht en uitkomsten;
- bij de modelvariant ‘doortrekken randweg’ ook de inzet van flankerende maatregelen meenemen. Denk hierbij aan de routing voor het vrachtverkeer die moet zorgen dat vrachtverkeer ook daadwerkelijk gebruik maakt van de randweg;
- in het onderzoek ook inzicht geven in de geluidsbelasting.

### 3. Rol klankbordgroep

Momenteel wordt een overzicht van de stakeholders in beeld gebracht. Bewoners zijn één van deze stakeholders. In het project wordt een klankbordgroep opgericht die actief meedenkt en adviseert over het op te stellen inrichtingsplan. De aanwezigen geven aan dat ze allen graag deelnemen aan de klankbordgroep en op de hoogte te willen worden gehouden. Verder vertegenwoordigen de aanwezigen de achterban en hebben de middelen om de overige bewoners te informeren. De ‘werkgroep Bestseweg’ heeft ook contact met de bewoners van De Valk.

Bij het samenstellen van de klankbordgroep willen we ook andere belanghebbenden aan tafel hebben. Hierbij wordt ook gekeken naar een werkbare omvang van de klankbordgroep. Meerdere stakeholders betekent vaak ook meerdere en verschillende belangen. Mogelijk moeten we bij het maken van keuzes zoeken naar een bepaald evenwicht in de aanwezige belangen. Eventuele keuzes worden voorgelegd aan het bestuur.

### 4. Inventarisatie

Bij dit agendapunt geven de aanwezigen een toelichting op de ontvangen informatie: Bestseweg – Leefbaar! en de brief vanuit de wijk De Drossaard.

Aanvullend op de ontvangen informatie:

- voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid op termijn inzetten op minder verkeer op de Bestseweg. Valt nu buiten de scope van de opdracht;
- aan de opgave toevoegen het verbeteren van het in en uitrijden vanaf eigen terrein op de Bestseweg. Problematisch door vele verkeer en hoge snelheden;
- bewoners zetten hoog in op 30 km/uur, mede ondersteunt door landelijke initiatieven voor 30 km/uur binnen de bebouwde kom. Weg ontwerpen voor bewoners en niet voor de weggebruiker;
- voor het profiel van de Bestseweg duidelijk onderbouwde keuze voor scheiding auto-fiets of gemengd verkeer (fietsers op de rijbaan);

## VERSLAG

- het voorstel van drempels bij de rotondes wordt wisselend ontvangen. Enerzijds verlagen van snelheid bij oprijden Bestseweg maar anderzijds vrees voor geluidsoverlast door zware voertuigen;
- bewoners van De Valk hebben geen specifieke wensen voor de betreffende aansluiting;
- kruispunt Raffendonkstraat: voor de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid oplossing met middenberm waar ook auto's zich kunnen opstellen. En duidelijke oversteekplaatsen voor langzaam verkeer. Geen voorkeur voor rotonde gezien de benodigde ruimte en het verlies aan bomen;
- aansluiting Van Eschstraat: parkeerplaatsen nauwelijks gebruikt door bewoners. Aansluiting eventueel laten vervallen vanwege de ongelukkige ligging. Vanuit buurtbeheer De Notel is hierop nog geen reactie van bewoners op ontvangen;
- behoud van Gloudemanspadje voor bereikbaarheid van de wijk naar centrum en scholen;
- ervaringen rotonde Kempeneweg – Bestseweg:
  - voetgangers krijgen over het algemeen voorrang;
  - fietsers komen vanuit alle richtingen. Dit zorgt voor automobilisten voor onoverzichtelijke situaties;
  - de huidige constructie zorgt voor opstoppingen;
  - aandachtspunt bij de oplossing van turborotondes is een toename van de snelheden en de verkeersveiligheid van langzaam verkeer (twee rijstroken oversteken). Afhankelijk van het oplossend vermogen van kruispuntoplossingen moeten mogelijk keuzes worden gemaakt in prioriteiten (verkeersveiligheid vs. doorstroming).

Op de vraagpunten uit de presentatie is het volgende aangegeven:

- Sluipverkeer – wat wordt als sluipverkeer gezien?
  - verkeer dat de A58 ontwijkt;
  - verkeer van/naar Best (westzijde);
  - veel tractoren op de Bestseweg (ook loonwerkers);
  - op industrieterrein de overslagfunctie beperken. Veel overslag leidt tot meer vrachtverkeerbewegingen;
- Rotonde Bestseweg – Parallelweg: ervaren knelpunten?
  - rotonde is breed opgezet waardoor ook hoge snelheden richting de Bestseweg;
  - laden/lossen bij bedrijf aan de Parallelweg. Vrachtwagens maken geregeld achterwaartse bewegingen naar de rotonde waardoor onveilige situaties ontstaan;
- Alternatieven voor de wijkontsluiting De Drossaard zijn niet bespreekbaar;
- Voormalige bushalte
  - op deze locatie voorkeur voor een groene middenberm in combinatie met een eventuele doorsteek voor voetgangers. Huidige strook heeft nauwelijks een parkeerfunctie;
- Behoud van bomen(rij)
  - oplossingen op de aansluitingen met De Drossaard en de Raffendonkstraat raken waarschijnlijk bomen. Enkele bomen kunnen wijken met compensatie elders. Er mag absoluut geen kaalslag plaatsvinden. Mogelijk ruimte te winnen bij sloot door een goede oplossing voor de benodigde afwatering ter plaatse;

## VERSLAG

- Beschikbare ruimte Bestseweg
  - Aan de hand van de voorkeursoplossing van De Drossaard is een profiel uitgewerkt voor inzicht in de benodigde ruimte. Minimaal 14,10 meter benodigd en op het smalste gedeelte van de Bestseweg is ca. 11,20 meter beschikbaar. In het ontwerpproces zal dit leiden tot te maken keuzes omdat alles niet mogelijk is in het bestaande profiel;
- Ontwikkeling woningbouw Bestseweg 3?
  - informatie die bij de bewoners beschikbaar is dat er twee percelen zouden kunnen komen, waarbij één ontsluit op Bestseweg en één aan de achterzijde. Bij nieuwe ontwikkeling is een ontsluiting aan de achterzijde onmogelijk. Aanwezigen vragen wat de laatste stand van zaken is. Hans van Doormaal gaat dit intern na.

### 5. Vervolgafspraken & rondvraag

De volgende afspraken zijn gemaakt:

- verslag en presentatie worden met de aanwezigen gedeeld. Deze informatie mag met de achterban worden gedeeld;
- de bewoners/klankbordgroep worden bij het bespreken van de kadernotitie betrokken (maart). Hiervoor wordt tijdig een nieuwe bijeenkomst ingepland en informatie gedeeld ter voorbereiding.