

VERSLAG

Projectnaam	: Herinrichting Bestseweg & rotonde Bestseweg-Kempenweg – overleg klankbordgroep
Locatie	: digitaal
Onze referentie	: 20106.1 B7 vsl 03-0 mme
Datum	: 28 april 2021
Tijd	: 19:00 - 22:00 uur

Aanwezig:

Martin van Wulfen	Drossaard-werkgroep Bestseweg
Frans Smeyers	Drossaard-werkgroep Bestseweg
Janine Cosijn	Buurtbeheer De Drossaard
Patricia Schepers	Werkgroep Bestseweg
Hugo Smet	Werkgroep Bestseweg
Henry van der Schoot	Werkgroep Bestseweg
René Meeuwissen	Oirschots Industrieel Contact (OIC)
Guido Batens	Gemeente Oirschot – (waarnemend) projectleider
Dirk van der Heijden	RA infra
Tim Piroen	RA infra

Afwezig:

John Gollin	Buurtbeheer De Notel
Johan Vos	Oirschots Industrieel Contact (OIC)
Hans van Doormaal	Gemeente Oirschot – strategisch adviseur mobiliteit
Iwan Paffen	Gemeente Oirschot – projectleider

1. Opening

De vergadering wordt door Guido Batens geopend en hij heet iedereen van harte welkom. Guido vervangt Iwan Paffen die vanwege gezondheidsredenen tijdelijk afwezig is. Ten opzichte van de vorige vergadering is het Oirschots Industrieel Contact (IOC) als stakeholder aanwezig. Verder heeft Dirk van der Heijden contact gehad met: Veiligheidsregio (hulpdiensten), politie en busmaatschappij.

Input van stakeholders is belangrijk en wij ontvangen graag zoveel mogelijk input waardoor knelpunten inzichtelijk worden. In het ontwerp wordt geprobeerd om zoveel mogelijk van deze knelpunten op te lossen, echter niet alle knelpunten kunnen worden opgelost of meegenomen binnen de huidige projectscope van de gemeente. Sommige oplossingen liggen binnen de lange termijn maatregelen van het wegennetwerk van Oirschot.

Er zijn twee onderdelen die de gemeente graag samen in een schetsontwerp wil uitwerken:

- Onderdeel 1: Verbeteren doorstroming en veiligheid bij de rotonde Bestseweg-Kempenweg
 - Heeft onderzoek plaatsgevonden voor inzicht toekomstige verkeersafwikkeling. Daarna kunnen gerichte keuzes gemaakt worden waarbij verkeersveiligheid eventueel bewust verkozen kan worden op doorstroming;
 - Verschillende kruispunt- en modelvarianten doorgerekend als mogelijke maatregel, echter deze zijn niet voldoende gebleken om zowel de verkeersafwikkeling als de veiligheid te verbeteren;

VERSLAG

- Vervolgonderzoek gaat plaatsvinden, onderdeel 1 wordt tijdelijk geparkeerd tot meer informatie of een mogelijke oplossing voorhanden is. Projectscope wordt verbreed waardoor oplossing ook in verkeersnetwerk gezocht kan worden.
- Onderdeel 2: Op korte termijn de Bestseweg verkeersveilig maken.
 - Afhankelijk van het rioolonderzoek komt hier het eventueel vervangen van de riolering bij;
 - Bestseweg is een belangrijke (ontsluitings)route voor: (exceptioneel) vrachtverkeer, busroute en hulpdiensten. Ook deze partijen hebben belangen en hebben een stem in het ontwerp.

3. Stand van zaken rotonde Kempenweg - Bestseweg

- Onderzoek verkeersafwikkeling regionaal verkeersmodel (BBMA);
- Uitsnede gemaakt van het netwerk van de gemeente, voor start modelberekeningen;
 - Basisjaar 2015, deze is opnieuw voor Oirschot geactualiseerd;
 - Prognose jaar 2030, dit is inclusief de vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen;
 - 2030 met verbindingsweg fase 1. Dit toekomstscenario wordt de referentiesituatie voor het beoordelen van de verkeersafwikkeling;
 - 2030 met verbindingsweg fase 1+2. In deze variant wordt de verbindingsweg doorgetrokken naar de Bestseweg;
 - 2030 met circulatie centrum. In deze variant wordt de rijrichting van de Rijksluisstraat gewijzigd (route naar het centrum);
 - 2030 met woningbouwopgave. In deze variant is een doorkijk gemaakt van de mogelijke verkeerseffecten bij de opgave van 1.500 woningen.

3.1 Effecten Bestseweg

- De cijfers worden getoond per variant/situatie. Er is geen combinatie van varianten in dit stadium doorgerekend;
- Er zijn geen verkeersbeperkende maatregelen opgenomen in het verkeersmodel;
- Vastgestelde woningbouwplannen in buurgemeenten – welke bij opmaak van het verkeersmodel bekend waren - zijn in het model meegenomen;
- Grootste afname voor de Bestseweg en Kempenweg zuid is te zien na de realisatie verbindingsweg fase 1+2;
- De toekomstige verkeersomvang op wegvakken hoeft geen probleem te vormen. Met name de kruispunten zijn bepalend voor de doorstroming in het netwerk. De verschillende kruispunten op relatief korte afstand op de Kemperweg zuid hebben invloed;
- Er wordt in het verkeersmodel onderscheid ook onderscheid gemaakt met vrachtverkeer, op kruispuntniveau is hier ook aandacht aangegeven. Het onderscheid wordt alleen niet in de cijfers getoond. Men geeft aan dat het wenselijk is om minder vrachtverkeer te hebben op de Bestseweg om het leefgenot te verhogen. Gezien de huidige functie van de Bestseweg en het ontbreken van een alternatieve ontsluitingsroute is dit momenteel niet mogelijk. Wanneer fase 2 gerealiseerd is kan er gekeken worden of er beperkende maatregelen mogelijk zijn.

3.2 Verkeersafwikkeling rotonde Kempenweg-Bestseweg

- Voor beoordeling gekeken naar de lengte van de wachtrijen en de wachttijden. Voor de wachtrijen is het uitgangspunt gehanteerd dat deze niet een volgend kruispunt mag blokkeren;
- Het effect van de woningbouw is hierbij niet meegenomen;

VERSLAG

- Bij wachttijden ook graag de effecten van schadelijk fijnstof op de leefbaarheid en gezondheid van bewoners meenemen. Dit ook i.v.m. de omgevingswet.
- Variant 1 grote rotonde: midden geleider op Kempenweg noord en zuid maximaal vormgegeven met breedte van 11 meter. Bij een bredere midden geleider heeft het verkeer eerder gelegenheid om te beoordelen wat het verkeer op de rotonde doet, waardoor meer capaciteit de rotonde op kan rijden. Wegens beschikbare ruimte niet mogelijk op Bestseweg. Resultaat: In de ochtendspit verbetering op Bestseweg + Kempenweg Zuid maar er ontstaan problemen op de Rijksluisstraat omdat zij minder gelegenheid krijgen om de rotonde op te rijden. Dit probleem wordt in de avondspits alleen maar groter, zo ook voor de Bestseweg.
- Variant 2 eirotonde: Doordat de rijroutes gesplitst worden ontstaat meer capaciteit op de rotonde. Dubbele toeritten zijn op de Kempenweg voorzien met fietsers uit de voorrang. Resultaten: beduidende verbetering voor Kempenweg noord en zuid zowel in de ochtend- als avondspits. Echter negatieve gevolgen voor Bestseweg waar de wachtrijen blijven bestaan of zelfs toenemen.
- Variant 3 verkeerslichten: Plaatsen van VRI (verkeersregelinstantie) vraagt qua vormgeving veel ruimte. Hier uitgegaan van worstcasescenario met 3 opstelvakken op Kempenweg noord, 4 op zuid en 2 bij de Lidl en 3 op de Bestseweg. Dit kan echter nog geoptimaliseerd worden maar ruimtebeslag blijft immens. Resultaten: Kan het verkeer in de toekomst afwikkelen maar de vraag is of een dergelijk oplossing hier gewenst is.
- Conclusie is dat uitgezonderd een VRI-oplossing er sprake is van een onvoldoende oplossend vermogen voor de toekomstige verkeersafwikkeling. De VRI-oplossing past qua vormgeving niet bij de schaal van Oirschot. Binnen de bestaande projectscope is geen oplossing voorhanden waardoor wordt ingezet op vervolgonderzoek. Hierbij wordt gekeken of er mogelijk maatregelen zijn in de verkeersstructuur van Oirschot waardoor minder verkeer richting deze rotonde gestuurd wordt. Nu zit alle verkeer georiënteerd op de Kempenweg. Projectscope voor onderdeel 1 wordt daarom uitgebreid.
- Vanuit klankbordgroep wordt de oplossing gevonden in het realiseren van de verbindingsweg fase 2. De randweg wordt doorgetrokken en het vrachtverkeer zich op die weg zal oriënteren, dit zou tevens een passende oplossing zijn voor de Bestseweg. RA zal in het vervolgonderzoek het doortrekken van de randweg meenemen als variant of maatregel maar dit blijft een lange termijn oplossing en het project Bestseweg over de korte termijn (realisatie maatregelen in 2022).

4. Stand van zaken Bestseweg

- Er volgt een boomeffectanalyse waarbij gekeken wordt wat de levensvatbaarheid is van de bomen aan of in de nabije omgeving van de Bestseweg.
- Er volgt een rioolonderzoek. Gemeente wil dit nogmaals bekijken. Indien het riool vervangen moet worden wordt dit gekoppeld aan de maatregelen Bestseweg.

4.1 Onderzoeken Bestseweg

- Op basis van verkeerskundige methodieken en de hoeveelheid verkeer in de spits zouden hier geen problemen moeten zijn met de verkeersafwikkeling (o.b.v. gemiddelde wachttijden). Men geeft aan dat de wachttijden en wachtrijen op de rotonde richting Kempenweg wel een groot probleem is. Deze rotonde is onderdeel 1 van de projectscope en wordt daarom separaat gezien van de cijfers die hier genoemd worden.

VERSLAG

- Oversteekbaarheid voor langzaam verkeer, fietsers/voetgangers is wel een aandachtspunt. Dit wordt veroorzaakt door de hoeveelheid verkeer, de oversteeklengte en de snelheid met name bij de Raffendonkstraat en De Drossaard.
- Ongevallenbeeld: relatief weinig (geregistreerde) verkeersongevallen vanaf 2014. Men geeft aan dat er wel behoorlijk veel bijna-ongelukken zijn. Aandachtspunt is de vrachtwagens die lossen bij van der Wal en daarna achteruit de rotonde opsteken.
- Onderzoek doorgaand verkeer
 - Op basis van gegevens april 2019 onderzocht wat de herkomsten en bestemmingen zijn van verkeer op de Bestseweg;
 - Gegevens komen uit floating car data van TomTom. Dit omvat data van tomtom navigatiesystemen, ingebouwde navigatiesystemen van auto's van bepaalde merken plus telecomdata van bepaalde providers.
 - Op zuid-as staan de routes aangegeven herkomst < - > bestemming. Circa 70-75% van het verkeer op de Bestseweg is lokaal (bestemmings)verkeer. Herkomst en/of bestemming in Oirschot of omliggend gebied;
 - Men geeft aan moeite te hebben met de indicatie omdat men het gevoel heeft dat het om beperkte data gaat. Er zouden meer bewegingen moeten zijn van verkeer dat van en naar Best gaat en bij Oirschot de snelweg op gaat, dan de aangegeven 23%.
 - Men geeft aan dat de verwachting voor het verkeer richting het industrieterrein ook hoger zou moeten zijn dan 10%. Men zou graag willen weten wat de verkeersbewegingen worden richting het industrieterrein wanneer fase 2 gerealiseerd is. Dit is nu nog niet inzichtelijk maar kan wel nagekeken worden.
 - Men vraagt ook of het mogelijk is om na te gaan hoeveel landbouwverkeer hiertussen zit omdat deze ook overlast zorgt. Echter het is niet mogelijk om dit nader te specificeren.
 - Dit onderzoek is met name bedoeld om inzichtelijk te maken hoe de verkeersstromen op de Bestseweg lopen en welke maatregelen er in de omgeving of in het netwerk genomen kunnen worden om deze verkeersstromen te beïnvloeden. De inrichting en de functie van de Bestseweg zal door een verandering van deze cijfers niet veranderen.

4.2 Oplossingsrichtingen Bestseweg

- Uitwerking van werkgroep verkeer Bestseweg aangevuld met de reactie van buurtbeheer De Notel. Afsluiten van aansluiting Van Eschstraat mogelijk, maar wel behoud van parkeerplaatsen.

4.3 Afweging van 50 km/h naar 30 km/h

- Het advies is om de Bestseweg te houden op 50 km/h met aandacht voor de snelheid;
- Belangrijk uitgangspunt is dat bij een 30 km/h weg een andere inrichting hoort dan bij een 50 km/h weg. De (beoogde) inrichting van de Bestseweg past beter bij 50 km/h en komt dan ook voor de weggebruiker geloofwaardig over. Alleen het plaatsen van borden 30 km/h komt niet geloofwaardig over waardoor niet het gewenste effect wordt bereikt;
- Functie van de Bestseweg als ontsluitingsweg past niet bij 30 km/h. Ontsluitende functie voor kern Oirschot richting Best en voor hulpdiensten en industrieterrein. Men geeft aan dat het centrum van SpoorDonk ook 30 km/h is geworden;
- Toepassing van drempels leidt zeker bij vrachtverkeer eerder tot overlast;
- Hulpdiensten hebben tijdens een overleg ook aangegeven dat de weg 50 km/h moet blijven.
- Busmaatschappijen gaan vaak niet meer over 30 km/h wegen wanneer deze ook als 30 km/h worden ingericht (met name veel drempels).

VERSLAG

- Men geeft aan veel moeite te hebben met het oprijden van de weg vanuit de inritten met 50 km/h al helemaal omdat men zich niet aan deze snelheid houdt.
- Men geeft ook aan dat er een Europese en landelijke trend is om steeds meer wegen van 50 km/h naar 30 km/h te maken. Waarom loopt de Bestseweg hier niet op voor? Hierop blijft het antwoord dat de snelheid van 30 km/h niet past bij de belangrijke ontsluitingsfunctie van de Bestseweg wat we terug zien in de (toekomstige) verkeersomvang.
- Men geeft aan zich niet gehoord te voelen in de duidelijke wens van de bewoners om de weg 30 km/h te maken. De wens is om buiten de gebaande paden te denken en de mogelijkheden te verkennen om de weg toch 30 km/h te maken. Nu wordt verkeersfunctie boven leefbaarheid van omwonende geplaatst. Iedereen kan wensen aangeven maar er vindt ook een afweging van belangen plaats;
- Men geeft aan graag een geluidsonderzoek te willen omdat de druk op de gevels erg hoog is en ook dit goed opgelost kan worden door de snelheid te verlagen naar 30 km/h.

5. Schetsoplossingen Bestseweg

5.1 Wegprofiel variant A1 (op smalste gedeelte van Bestseweg nabij de rotonde met de Kempenweg)

- Betreft een rijbaan met dubbele as streep als rijrichtingscheiding, hier geen fysieke scheiding.
- Er is een variabel stukje van 10 tot 20 cm tussen rijbaan en fietsstrook, die moet nog ingevuld worden.
- Rijbaan 6,10 breed, nagenoeg hetzelfde als in bestaande situatie en minimale breedte voor ontsluitingsroute vrachtverkeer.

5.2 Wegprofiel variant A2

- Huidige wegdek is opgebouwd met dak profiel waarbij hoogste punt in het midden is. Afwatering loopt nu richting fietspad en perceelgrens, waar nu een goot tussen zit. Dit maakt het lastiger om fietspad te verhogen. Voorkeur om rijbaan in banden te zetten waardoor de rijbaan optisch smaller wordt en leidt tot lagere snelheden;
- Waar mogelijk qua maatvoering wordt dit gedaan, alleen dit eerste stuk wordt lastig om te realiseren gezien beperkte ruimte en opbouw profiel. Rijbaan moet zakken waardoor afwatering van fietspad naar rijbaan loopt, er komen dan kolken in de banden zodat water niet de inritten op loopt.
- Bij vervanging/vernieuwing riool ontstaat mogelijk meer kansen om het wegvak te verlagen;
- Voetganger zit op eerste gedeelte nog op het fietspad omdat er geen ruimte is om voetganger eigen plek te geven. Men geeft aan dit niet prettig te vinden. Klankbordgroep mag zelf in gesprek met bewoners voor het verleggen van de perceelgrens. 1,20/1,50 zou genoeg moeten zijn om aan een kant een loopstrook te maken. Gemeente laat dit buiten scope, scope geeft aan inrichting binnen bestaande ruimte echter wanneer voldoende draagvlak bij bewoners wordt het verleggen van de perceelgrens overwogen (bestuurlijke afweging).
- Men vraagt naar de mogelijkheid voor een tweezijdig fietspad, echter hier wordt qua ruimte weinig mee gewonnen. Huidige fietspad is 2x 1,80 en een tweezijdig fietspad is 3,50. Tweezijdig fietspad zorgt voor onveilige situaties door meer oversteekbewegingen van fietsers van noord naar zuid plus automobilisten houden bij het oversteken van het fietspad op de kruispunten vaak geen rekening met fietsers van beide kanten. Dergelijke oversteken behoeven extra aandacht vanuit de verkeersveiligheid.

VERSLAG

5.3 Profiel bocht variant B1

- Rijrichtingen worden gescheiden door middenberm van ongeveer 2 meter breed. Berm staat in banden waardoor deze verhoogd is. Voor het zicht vanuit inritten en aanwezigheid van breedtetransporten hier geen plaatsen maar eventueel laag groen.
- Er komen doorsteken voor de bewoners van de zuidkant. Indien dit niet wenselijk is moeten bewoners keren bij rotonde, hoe kijkt men hier tegenaan? Men geeft aan dat men dat nu ook al vaak moet doen omdat men anders de weg überhaupt niet op komt.
- Flauwe bocht van huidig wegprofiel blijft, alleen wordt buitenste rijbaan verder naar buiten geplaatst.
- Bestaande voetpad van de Valk gaat hoekje om, verbinding voetpad kan gerealiseerd worden.

5.4 Profiel bocht variant B2

- Geen middenberm, rijrichtingen worden gescheiden door over gehele profiel doorgetrokken asstreep.
- Fietspad aan noordzijde gaat verder naar buiten waar bushalte is gelegen. Dit profiel zorgt voor fysieke scheiding autoverkeer en fietsers;
- Bocht wordt eruit gehaald, komen 2 knikjes voor in de plaats. Dit zorgt voor extra remming vooral in combinatie met onderbroken stukken van de andere twee wegvakken.
- Bewoners zuidzijde krijgen zo meer zicht om uit te rijden. Men geeft aan dat alle bewoners moeite ervaren met uitrijden niet alleen de zuidzijde. Sommige bewoners kunnen niet draaien op eigen perceel en moeten achteruit het fietspad op steken, dit zorgt voor onveilige situaties. Zijn hier extra maatregelen voor mogelijk?
- Vraag voor derde variant waarbij het gedeelte bij de oude bushalte met groen wordt gevuld waardoor het minder aantrekkelijk wordt om harder te rijden. Dat is een mogelijkheid echter minder effectief geacht dan de middenberm of het verleggen van de flauwe bocht.

5.5 Kruispunten variant C1

- Aansluiting met de Valk en De Drossaard inrichten als uitritconstructie. Bij Raffendonkstraat wordt hier niet voor gekozen i.v.m. de busroute.
- Aanbrengen middengeleider voor oversteekbaarheid langzaam verkeer en snelheid remmend.
- Midden geleider is 2,50 breed. Dat is de minimale opstelruimte voor een fietser. Dit is echter te weinig voor een auto.
- Fietspad licht uit te buigen voor 5 meter opstelruimte tussen rijbaan en fietspad voor auto buiten rijbaan om op te laten stellen en om fietser voorrang te geven. Ruimte uitbreiding aan parkzijde voorzien. Andere kant niet mogelijk i.v.m. met zicht door begroeiing.
- Het rode kruisje in het ontwerp geven de bomen aan die voor deze variant geroid dienen te worden. Dat zijn in dit ontwerp 6 stuks. Men geeft aan hier niet blij mee te zijn. Antwoord daarop is om dat dergelijke maatregelen ruimte nodig hebben en dat zal ten koste gaan van de huidige laanstructuur (bij aansluiting Raffendonkstraat). Wanneer je de uitbreiding naar de andere kant verlegt komen ook 5 bomen te vervallen (bij aansluiting De Drossaard). De schetsuitwerkingen zijn ook bedoeld om de ruimtelijke impact inzichtelijk te maken.

VERSLAG

5.6 Kruispunten variant C2

- Middengeleider met 4 meter opstelruimte. Verbreding is mogelijk zonder extra bomen te rooien (t.o.v. variant C1).
- Fietspad kan niet verder van de weg i.v.m. watergang. Volgens de beheerdisciplines van de gemeente hebben deze een belangrijke functie bij de afvoer en kunnen deze niet komen te vervallen. Wellicht dat ze verlegd kunnen worden of een duiker kan worden toegepast.
- Met 4 meter is snelheidsremming groter dan bij 2 meter door scherpere uitbuiging. Bereikbaarheid getoetst voor vrachtwagen met trailer.
- Eventuele voetpaden worden later ingetekend wanneer voorkeuren bekend zijn.
- Men vraagt zich af of je door het aanleggen van middengeleiders geen situaties creëert die nog onveiliger zijn. Auto's gaan wellicht voorsorteren op stroken die daar te klein voor zijn. Een auto is vaak minstens 5 meter lang en past niet op de 4 meter strook. Daarnaast belemmeren ze ook nog het zicht.

6. Verloop project

- Klankbordgroep vindt het prettig om de ideeën/voorstellen onderling en met de achterban te bespreken. Reageren kan per e-mail voor 17 mei;
- Reacties worden beoordeeld zodat een schetsontwerp gemaakt kan worden voor het gehele wegvak. Dit ontwerp wordt nogmaals aan de klankbordgroep voorgelegd voordat deze aan de omgeving wordt gepresenteerd. Afhankelijk van de RIVM-maatregelen het liefst tijdens een bijeenkomst of informatieavond.
- Indien de resultaten van het rioolonderzoek op kortere termijn bekend zijn, is een volgend overleg met de klankbordgroep begin juni voorzien. En het streven om voor de zomervakantie de communicatie naar de omgeving plaats te laten vinden
- Ontwerpen komen ook ter beschikking op projectwebsite. Deze website heeft een informatieve functie voor zowel de omgeving als ook weggebruikers die via klankbordgroep niet bereikt worden, kunnen op deze manier toch hun input geven. Gezien er veel waarde wordt gehecht aan deze input maken we van beide kanalen gebruik.

7. Vervolgafspraken en rondvraag

- Verslag en presentatie worden opnieuw met de aanwezigen gedeeld. Deze informatie mag met de achterban worden gedeeld.
- Men heeft vernomen dat subsidie is ingetrokken voor project en wat heeft dit voor consequentie? Dit is niet bekend bij Guido en Dirk niet bekend en wordt nagevraagd bij de gemeente.
- Er zijn nog concrete plannen bekend voor woningbouwontwikkeling Bestseweg 3.
- Gelieve in de volgende presentatie meer sturen op uitwerkingen Bestseweg dan op de onderzoeken.