

VERSLAG

Projectnaam : 2^e klankbordgroepoverleg Oude Provincialeweg te Hapert
 Locatie : Online via Microsoft Teams
 Onze referentie : 19135.1 B6 vsl 02-A hza
 Datum : 10-12-2020
 Tijd : 19:30 – 21:00 uur
 Bijlage : Presentatie 2e klankbordgroep 10-12-2020.pdf

Aanwezig:

<i>Rol</i>	<i>Naam</i>	<i>Organisatie</i>
Projectleider	Mallens, Roland	Gemeente Bladel
	Zalingen, Harrie van	RA infra
Ontwerper	Pieroen, Tim	RA infra
Voorzitter	Wim van der Linden	Gemeente Bladel
Lid	Erwin van Gompel	
	Rien van der Vleuten	MKB Hapert
	Patrick van Dongen	
	Jan Hendriks	MKB Hapert
	Twan van Gils	
	Linda van Sambeeck-van Limpt	
	Jan Berkvens	
	Bern Hendriks	

Afwezig:

-

1. Algemene opmerkingen:

- Er lopen momenteel veel projecten in Hapert, ondanks verschillende locaties zijn er toch raakvlakken. De taak ligt bij Roland Mallens om dit tot een geheel te brengen.
- Het is de bedoeling voor deze klankbordgroep om zich toe te spitsen tot oplossingen en zaken die binnen het wegvak van de Oude Provincialeweg liggen.
- Voorlopig ligt de grens voor het project Oude Provincialeweg bij de overgang tussen stenen en asfalt bij de kruising bij Van Mossel t.h.v. zijstraat Lindestraat.
- De kruising is van de provincie en zij hebben de belangrijkste stem in project N284, vanuit de gemeente is het aan Roland en Wim om de wensen van deze klankbordgroep en die van de aparte klankbordgroep N284 mee te nemen in die gesprekken en aansluiting te vinden met het ontwerp voor de Oude Provinciale Weg.
- Deze klankbordgroep zal verder geen directe inbreng hebben op het project N284.
- Meer informatie over project N284 leest u op www.N284.nl
- RA infra is gevraagd om binnen het kader van het huidige tracé tot een advies te komen en dit voor te leggen. Hierbij zijn de grenzen van de openbare ruimte hard en daartussen moet het werk worden gemaakt.

VERSLAG

- De klankbordgroep mag zijn/haar mening geven over de voorgestelde advies maar is ook vrij om zelf input en oplossingen aan te dragen. RA infra zal deze serieus bekijken en toetsen of deze haalbaar zijn binnen de huidige kaders.
- In beginsel beperkt de klankbordgroep zich dus tot de eigen rijbaan. Mooie ideeën of goede tips met een relatie maar net buiten de scope mag u gewoon inbrengen en zullen worden bezien op haalbaarheid
- Uit ons eerste vooronderzoek blijkt dat de meeste knelpunten kunnen worden opgelost maar dan dienen er wel keuzes gemaakt te worden. We kunnen niet alles oplossen zonder dat er ook voorzieningen wegvallen. Derhalve leggen we keuzes voor.
- De belangrijkste vragen daarbij zijn
 - o Is een afwaardering snelheid van 50km/h naar 30mk/h acceptabel?
 - o Is het acceptabel om alle kruisingen gelijkwaardig te maken?
 - o Wil men liever dat weggebruikers het wegdek delen of deze scheiden? Denk aan fietsers en motorvoertuigen.
 - o Indien weggebruikers worden gescheiden is het dan acceptabel om groen en parkeerplaatsen hiervoor weg te halen?
- Beslissingen die gemaakt worden over bovenste 4 punten zijn cruciaal voor hele proces en zal grote impact hebben. Maak beslissing dan ook niet lichtjes en wees niet bang om hier input over te geven of om hier bij volgende bijeenkomst op terug te komen.
- In de bijeenkomst zijn al andere oplossing ingebracht zoals twee-richtingen fietspad aan één zijde van de rijbaan. Aan weerszijden een één-richting fietspad los van de weg. RA Infra zal de beschikbare ruimte en de noodzakelijke maatvoering tegen elkaar uitzetten.
- De gemeente is bezig met een visie omtrent verkeersveiligheid waarbij ook gekeken wordt naar de circulatie van het verkeer rondom de nieuwe school in de MFA. De huidige situatie wordt door fietsers (eenrichting uitgezonderd fietsers) als prettig ervaren. De drukte rondom de school neemt wel toe, dus de verkeersstroom (zo ook Julianastraat) wordt wel nog bekeken. Men verwacht hierbij wel dat de ventweg eenrichting blijft.

2. Doorgesproken punten per dia:

Dia Participatie:

- Uitgangspunten voor dit schetsontwerp komen uit reacties van de projectwebsite en de eerste klankbordbijeenkomst.

Dia Aandachtspunten:

- Er wordt aangegeven dat de parkeerplaatsen te smal zijn, dit komt door de hagen die langs de vakken lopen waardoor de auto deels op de weg staat.
- Door de te smalle parkeervakken stappen bijrijders vaak al op straat uit en ontstaat stilstaand verkeer wat ten koste gaat van de doorstroming.

Dia Randweg:

- De nieuwe N284 heeft in de jaren 60 al een deel van de problematiek opgelost. Doorstromend verkeer wordt omgeleid en Oude Provincialeweg wordt alleen nog gebruikt voor bestemmingsverkeer.

VERSLAG

Dia Eerste deel Oude Provinciale Weg:

- Oude Provincialeweg is in viertal wegvakken verdeeld. Drie vallen binnen dit project, het vierde wegvak de Wijer is reeds gerenoveerd.
- Vanuit de klankbordgroep wordt aangegeven moeite te hebben dat deze herinrichting los wordt gezien van de Wijer. Het is een korte weg en het is zonde wanneer er verschillende inrichtingen van toepassingen zijn.
- Roland Mallens geeft aan dat de nieuwe herinrichting van De Wijer voor de fiets niet het gewenste resultaat heeft behaald. (men voelt zich nog steeds onveilig) Het is goed mogelijk dat de discussie over de Wijer weer op gang komt als de Oude Provincialeweg is aangepakt.
- Verschillende weggebruikers met verschillende snelheden denk aan automobilisten, fietsers, parkeerders maar ook vrachtwagens die laden en lossen.
- Vanuit de klankbordgroep wordt aangegeven niet te onderschatten hoeveel zwaar verkeer gebruik maakt van de Oude Provinciale Weg denk aan vrachtverkeer en lijnbussen (iedere 10 a 15 min 2x).
- Huidige snelheid van 50 km/h past niet bij inrichting van de weg.
- Nadruk huidige inrichting ligt bij motorvoertuigen, echter fietsers zijn te kwetsbaar.
- Wim van der Linden geeft aan dat het uitgangspunt moet zijn dat er meer comfort moet ontstaan voor de kwetsbare weggebruiker zoals voetgangers, fietsers en langzaam verkeer. Automobilisten vallen dan vanzelf in de lijn.
- Vanuit de klankbordgroep wordt de vraag gesteld wat de mogelijkheden zijn voor het scheiden van de weggebruikers. Harrie van Zalingen geeft aan dat door de fietser van de rijweg af te halen er niet meer ruimte ontstaat. Een vrijliggende weg dient minimaal ongeveer 6,5 meter te zijn en een separaat tweezijdig fietspad dient minimaal 3 meter breed te zijn. Indien dit gewenst is zal dit altijd ten koste gaan van groen en parkeren.
- Door het weghalen van parkeerplaatsen kan er conflict met aanliggende ondernemers ontstaan.

Dia Tweede deel Oude Provinciale Weg:

- Geen aanvullingen.

Dia Derde deel Oude Provinciale Weg:

- Geen aanvullingen.

Dia De Wijer:

- Ondanks verbeteringen zijn aangebracht bij herinrichting jaren geleden, wordt door fietsers nog steeds een onprettig gevoel ervaren. Dit gevoel kan veroorzaakt worden doordat snelheid van overige verkeersdeelnemers 50 km/h is.
- Bij herinrichting Nieuwstraat wordt de 30 km/h heel positief ontvangen en hebben fietsers een veiliger gevoel.
- Vanuit de klankbordgroep wordt aangegeven dat er nog steeds behoorlijk wordt doorgereden op de Nieuwstraat, met name in de avonden.
- Harrie van Zalingen geeft aan dat te hard rijden kan toch nooit helemaal voorkomen worden. Maar als de weg 50 km/h is, wordt er vaak 60 km/h gereden. Als de snelheid teruggaat naar 30 km/h zullen die uitschieters ook lager liggen.

Dia Oplossingsrichting:

- Probeer oplossingen te vinden in het probleem en niet in de mogelijkheden.
- Verbreden van de parkeerplaatsen gaat waarschijnlijk alleen ten koste van de hagen.
- Door de snelheid omlaag te brengen ontstaan minder verschillen met langzaam verkeer waardoor de doorstroom vloeiender zal gaan.

VERSLAG

Dia Profielen (eerste deel):

- Fietzers krijgen optisch meer ruimte.
- Door snelheid om laag te brengen probeer je automobilisten te dwingen om achter fietsers te blijven als het druk is op de weg en er geen ruimte is om in te halen.
- Vanuit de klankbordgroep wordt aangegeven dat het optisch verkleinen van het wegdek voor auto's en vergroten voor fietsers niet als veilig ervaren wordt wanneer men fietst in Middelbeers of Roermond, die als voorbeeld worden gebruikt in de dia's.

Dia Profielen (tweede deel):

- Binnen het project al worden gezocht naar goede en duidelijke oversteekplaatsen. Eventueel kan dat met een middengeleider, waardoor oversteken in twee fases mogelijk is. Een en ander moet wel in te passen zijn in een weg van 30 km/h.
- Vanuit de klankbordgroep wordt gevraagd of er ook ruimte blijft voor zebrapaden. Harrie van Zalingen geeft aan dat oversteekbaarheid een groot aandachtspunt is. Ondanks dat zebrapaden niet gebruikelijk zijn in een 30 km zone, zijn er diverse manieren waarop oversteekpunten gerealiseerd kunnen worden. Welke oplossingen dat zijn, komt in een volgend stadium aan bod.
- Er is dus behoefte aan meer / en of veiligere oversteekvoorzieningen

Dia Profielen (derde deel):

- Eventuele rotonde bij de Burgemeester Van Woenseldreef zou een oplossing kunnen zijn voor een betere doorstroom van afslaand verkeer en ook een veilige oversteekplaats creëren voor fietsers.
- Voor een dergelijke rotonde zou het rooien van bomen aan de orde zijn, de hoeveelheid wordt nog onderzocht. RA infra zal de ruimtelijke consequenties gaan onderzoeken.
- Een rotonde zou wel meer overzicht creëren en daar ontbreekt het nu aan.
- Er wordt tevens gekeken of het mogelijk is om het fietspad direct aan te laten sluiten aan het fietspad langs de vijver. Hierdoor hoeft schoolgaande jeugd niet twee keer over te steken en geen gebruik te maken van een deel van de Oude Provincialeweg.
- Vanuit de klankbordgroep wordt gevraagd of er een mogelijkheid bestaat om ook een rotonde te maken bij de Kerkstraat. RA infra zal ook hiervan de ruimtelijk consequenties onderzoeken.
- Vanuit de klankbordgroep wordt aandacht gevraagd voor het kruispunt bij de Nieuwstraat en Kerkstraat. Als fietser sta je hier lang te wachten.
- Vanuit de klankbordgroep wordt aangegeven dat het een optie kan zijn om de fietspaden bij zijstraten van de weg af te leiden zodat een afslaande auto die voor fietsers moet wachten niet de weg blokkeert. Tevens is dit veiliger voor de fietsers. Harrie van Zalingen geeft aan dat dat alleen werkt als de opstelruimte voor de auto 5 meter is. Dit vraagt dus meer ruimte. Deze optie wordt verder door RA infra onderzocht. Tevens wordt er aangegeven dat er technische mogelijkheden zijn om dit soort punten voor fietsers aan te duiden zodat ze verkeersveiliger worden t.o.v. auto's. Denk aan verlichtingen maar ook met materiaal aanduiding. Dit wordt bekeken in een later stadium.
- Vanuit de klankbordgroep wordt gevraagd zich af met het oog op de verkeersdrukke of het wel te overzien is als alle kruispunten gelijkwaardig worden. Sta je dan niet overal lang te wachten?

VERSLAG

Dia uitgebreide Profielen (eerste deel):

- Materialisatie voor dorpse uitstraling zal een gebakken materiaal zijn of een betonklinker met een gebakken uitstraling, invulling wordt nader bepaald.
- Vanuit de klankbordgroep wordt gevraagd of dit materiaal wel bestand is tegen zwaar verkeer. In de Nieuwstraat is de bestrating al gebroken. Er zijn technische mogelijkheden om de weg beter bestand te maken tegen zwaar verkeer. Tevens wordt hier goed naar gekeken bij de materialisatiekeuze. Harrie van Zalingen geeft aan dat dit nader bekeken zal worden bij de verdere uitwerking. Uitgangspunt is dat de weg voldoet voor waar hij bedoeld is.
- Uitstraling zal ook al zorgen voor snelheidsvermindering.
- Vanuit de klankbordgroep wordt aangegeven dat de verharding in de Nieuwstraat nog steeds geluid en trillingen veroorzaakt. Wim van der Linden geeft aan dat de aanwonenden juist aangeven minder overlast ervaren. Dat is de belangrijkste winst voor de gebruikte materialen.
- Er wordt nog benadrukt dat er een verschil is qua hoeveelheid verkeer en zwaar verkeer tussen de Nieuwstraat en de Oude Provinciale Weg.

Dia uitgebreide Profielen (tweede deel):

- Geen aanvullingen.

Dia uitgebreide Profielen (derde deel):

- Geen aanvullingen.

Dia Voorbeelden Middelbeers:

- Vergelijkbaar qua uitstraling, niet qua hoeveelheid verkeer.

Dia Voorbeelden Roermond en Veldhoven:

- Vergelijkbaar qua hoeveelheid verkeer, niet qua uitstraling.

Einde Presentatie

3. Vervolg klankbordgroep

- Na de feestdagen wordt er een voorzichtige start gemaakt aan het ontwerp. Dit is afhankelijk van de input die volgt op deze notulen.
- In het nieuwe jaar zal ook de planning voor de sessies van de klankbordgroep bekend worden.
- Iedereen gaat akkoord met het bekend maken van alleen de namen van de leden van de klankbordgroep voor mensen die mee willen sparren maar niet waren uitgekozen voor de klankbordgroep.