

## VERSLAG

Projectnaam	:	3 <sup>e</sup> klankbordgroepoverleg Oude Provincialeweg te Hapert
Locatie	:	Online via Microsoft Teams
Onze referentie	:	19135.1 B6 vsl 03-A mme
Datum	:	20-01-2021
Tijd	:	19:30 – 21:00 uur
Bijlage	:	Presentatie 3e klankbordgroep 20-01-2021.pdf Richtlijnen fiets- en voetpaden CROW

### 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. Huishoudelijke mededelingen:**

- De taak van een klankbordgroep is om buurtbewoners en omwonende te informeren over het proces van een herinrichting. We zijn ons ervan bewust dat dat dit door corona erg lastig is en zijn zoekende naar ondersteuning hierin;
- Blijf waar mogelijk en veilig de gesprekken toch aan gaan. Dit is nodig voor het creëren van draagvlak voor het uiteindelijk ontwerp, maar realiseer je dat jij als lid van de klankbordgroep niet afgerekend kan worden op beslissingen. De eindbeslissing ligt bij de gemeente en het college.

### **2. Aanvullingen dia's:**

#### **Aanvulling informatie dia: Bestaande situatie Oude provinciale weg**

Vorige schetssessie heeft voor veel input gezorgd. Zoals afgesproken zijn de verschillende voorstellen voor de inrichting van het wegprofiel onderzocht en zullen worden besproken.

## VERSLAG

- Het model dat wordt gebruikt is geconcentreerd op het 'stedelijk gedeelte' omdat hier de meeste functies bij elkaar komen: winkels, parkeren etc. Als de inrichting hier past, dan past deze zeker bij de rest van de straat;
- In het model zijn woningen vereenvoudigd, het gaat enkel om de maatvoering.

### **Aanvulling informatie dia: bestaande situatie**

- De maat die we aanhouden voor het wegprofiel is 16,5 meter.

### **Aanvullende informatie dia: twee verliggende fietspaden + twee parkeerstroken**

- Voorstel door klankbordgroep;
- Fietspad is maar 2 meter breed, richtlijn is echter 2,5 tot 3 meter;
- Bomen aan een zijde behouden, aan de andere zijde dienen nieuwe geplant te worden. Dit moet nog verder onderzocht worden;
- Loopstroken/trottoir zijn te smal 30 tot 70 cm, dit dient bij voorkeur 1,80 meter te zijn.

### **Aanvullende informatie dia: één tweerichtingsfietspad + één parkeerstrook**

- Gezien intensiteit dient het fietspad 4 meter te zijn, dit is nu maar 3,5 meter

### **Aanvullende informatie dia: Twee brede fietssuggestiestroken, smalle rijstrook en twee parkeerstroken.**

- Geen verdere uitleg dan op dia vermeld staat.

## **3. Interactie-moment**

- Men geeft aan dat de tekeningen in de presentatie niet overeenkomen met de tekeningen die eerder zijn rondgemaild. Dit komt omdat op het laatst met de verkeerskundige is gekeken naar de wettelijke eisen van breedtes voor fietspaden. Gezien de intensiteit (aantal fietsers per uur) in Hapert, zouden de fietspaden 2,5 tot 3 meter breed moeten zijn. Er zijn aanpassingen gedaan aan de tekeningen om op de minimale 2 meter te komen.
- Men geeft aan de regengoten/molgoten te missen op de tekeningen.  
Dat klopt, deze zijn nog niet ingetekend. Hier wordt in de technische fase naar gekeken, gezien er meerderde oplossingen voor zijn. De regengoot is veelal 50 cm breed, een oplossing die bv in de Nieuwstraat is gebruikt is 20 cm van het fietspad en 30 cm van de parkeerstrook.
- Men geeft aan dat nu overal gebakken materiaal wordt getoond maar dat de optie van asfalt ook nog op tafel ligt. Bij het schetsontwerp worden ook tekeningen getoond met asfalt om een vergelijk te kunnen maken. Dan kan er ook gediscussieerd worden over het gebruik van materiaal.
- Men geeft aan dat het trottoir minimaal 1,80 meter breed moet zijn, echter in de huidige situatie is dat niet het geval doordat de hagen flink over het trottoir heen groeien.  
In eerste instantie gaan we uit van de regelgeving en dient een trottoir 1,80 meter te zijn. Een rolstoel/rollator/kinderwagen zijn 90 cm breed en dienen elkaar te kunnen kruisen. In de praktijk worden bij een herinrichting niet altijd te smalle trottoirs breder gemaakt, soms maar 1,20 tot 1,50 meter en bij verlichting en straatborden zelfs maar 90 cm breed. De gegevens uit de rochtlijnen zijn als bijlage bij dit verslag gevoegd.  
Echter de gemeente heeft een beleid voor mindervaliden: men zit met de bereikbaarheid van ondernemers en het risico dat wanneer de rolstoel/rollator of kinderwagens elkaar kruisen zij achteruit moeten tot een inrit of breder stuk. Hierin zullen wel overwogen keuzes gemaakt moeten worden. Om af te wijken van de regelgeving moeten er goede argumenten op tafel liggen. De gemeente is aansprakelijk voor de inrichting, ook op juridisch vlak en het gebied van veiligheid.

## VERSLAG

- Men geeft aan het prettig te vinden wanneer gekeken wordt naar de bestaande situatie en wat kan en niet alleen naar wat de richtlijnen voorschrijven. Het werkt tenslotte met het huidige trottoir.
- Men geeft als oplossing om bij de stukken waar knelpunten zijn in het te smalle tracé, te overwegen om aangrenzende grondeigenaren te benaderen om een stukje grond over te kopen of eigendomsgrenzen te verleggen. Niet ideaal, maar zou in sommige gevallen wel het verschil kunnen maken. Men geeft aan goed te moeten onderzoeken waar dit eventueel zou kunnen en waar het nodig zou zijn ivm smal tracé. Alle bewoners zouden hier wel aan mee moeten werken wil dit een oplossing kunnen bieden.
- Men vraagt of er ook meer ruimte komt wanneer aan een zijde van de straat de bomen komen te vervallen.

Tim geeft aan dat dit per profiel verschilt.

- o *Twee vrijliggende fietspaden + twee parkeerstroken*  
Hier win je geen ruimte gezien de bomen op de parkeerstroken staan.
- o *Twee vrijliggende fietspaden + één parkeerstrook*  
Hier zou je 1,30 kunnen winnen door aan een kant de haag weg te laten vallen.  
Dit is echter al een situatie waarbij er maar aan een zijde geparkeerd kan worden. Wil je die zijde optimaal kunnen gebruiken voor parkeerplaatsen zouden de oude bomen gekapt moeten worden en dienen nieuwe kleinere bomen tussen de hagen geplant worden.  
Echter laat je de oude situatie met de bomen op de parkeervakken, dan kan er nogmaals 1,30 gewonnen worden maar zoals omschreven gaat dat ten kosten van het parkeren.
- o *Één tweerichtingsfietspad + één parkeerstrook*  
Ook hier zou je 1 meter ruimte kunnen winnen door aan een kant de haag te laten vervallen. Het aantal parkeervakken is minimaal.
- o *Twee brede fietssuggestiestroken, smalle rijstrook en twee*  
Ook hier kan ruimte gewonnen worden ten kosten van het parkeren. Dit zou dan alleen zijn om de rijbaan breder te maken.
- Men geeft aan dat de geluiden vanuit de bewoners is, veiligheid eerst en groen later.  
Uit de 71 reactie van het vooronderzoek kwam dat ook wel naar voren echter de discussie met de groenliefhebber blijf je altijd houden. Daarnaast zal de overweging parkeren nog erbij moeten.
- Er wordt ook aangegeven dat de rijbaan en het trottoir aan weerskanten het belangrijkste zijn en dat de overige functies bespreekbaar zijn.
- Vanuit omwonenden komen er reacties dat met name de uitdagingen zitten in het kruispunt richting de N284. Er wordt aangegeven dat er zeker gekeken wordt welke winst wij binnen dit project en klankbordgroepen we kunnen halen t.o.v. de huidige situatie rondom het kruispunt, denk bijvoorbeeld aan de parkeerplaatsen rondom het gezondheidscentrum en van Mossel. Echter het kruispunt ligt bij het project N284. Hier is al een voorkeur tracé bepaald maar de toepasbaarheid dient nog nagekeken te worden en het tracé is nog niet maatvast. Het kruispunt is uit ons project gehaald zodat men de aansluiting daar kan maken met ontwerp van de N284 en het ontwerp van de Oude Provincialeweg. Ze moeten elkaar aanvullen maar niet frustreren, die taak ligt bij Ronald. Zo is de voorkeur uitgesproken voor een tweezijdig fietspad dat op de ventweg uitkomt aan de zuidkant. Het is aan ons om de aansluiting met dit fietspad te maken. Dit soort punten zijn zeker belangrijk om binnen deze groep te bespreken.
- Een andere voorkeur voor het project N284 is dat de snelbusdienst 319 over de N284 zal gaan en alleen de "boemelbus" nog over de provinciale weg. Hiermee zal de Oude Provincialeweg minder belast worden. Er dient alleen een nieuwe halte/busstation te komen voor de 319 aan de N284.

## VERSLAG

- Omtrent het tweezijdig fietspad zou dit ook vanuit de N284 straks een ideale verkeerskundige oplossingen kunnen zijn, echter het vele afslaand verkeer dat over dat fietspad moet oversteken is verre van ideaal.
- Als denkrichting wordt aangedragen om het tweezijdige fietspad dan 1x te laten oversteken en aan de noordkant langs de provinciale weg te laten lopen.
- Er zijn duidelijke voor- en tegenstanders van het uitwerken van het huidige vlak waarbij de fietser de rijbaan deelt met de auto's en losliggende fietspaden. Een voor argument is dat de verkeerssituatie niet drastisch veranderd. Een tegen argument is de veiligheid van met name jonge fietsers die de rijbaan delen met vrachtverkeer.

#### 4. Aanvullende informatie dia: Toelichtingen kruispunten

De aandacht heeft tot op heden vooral gelegen op het wegvak en de diverse profielen. De voorkeur heeft dat er een profiel ontstaat dat zover mogelijk uitgerold kan worden en hetzelfde is. In de huidige situatie vallen de kruispunten niet op door doorlopende trottoirs en door de voorrangssituatie van de afbuigende wegen. Door kruispunten op een bepaalde manier te benaderen en hier doelstellingen aan te koppelen kan hier wel een special punt van gemaakt worden. Dit kan door verbijzondering van bijvoorbeeld aankleding die tevens snelheid verminderend is, zonder een grote belemmering te vormen voor het doorgaand verkeer. De huidige voorschriften zijn juridisch inrichtingsverplichten, Je gaat van 50 km/h uur naar 30 km/h op aansluitende wegen en je moet voorrang verlenen, dit is bepaald door haaiantanden en uitritconstructies. Een rotonde is een verkeersoplossing die bij een verkeersader hoort. Alle verkeer dient snelheid te verminderen bij het benaderen en voorrang te verlenen. Een voordeel is de overzichtelijke verkeerssituatie, het nadeel is een rotonde vergt veel ruimte en je dient wederom te werken met uitritconstructies of haaiantanden. Voor fietsers heb je 2 keuzes, op of naast de rotonde. Op de rotonde (Europalaan) is ruimte besparend maar levert nog steeds onveilige situaties op. Naast de rotonde is de fietser veiliger maar neemt de rotonde meer plaats in beslag.

Het is ook mogelijk om een kruispunt functioneel te benaderen en de functie dichterbij naar de rijbaan te brengen, zoals een terras naast de rijbaan. Dit is voor ons echter geen mogelijkheid maar de denkwijze om het belevingsgevoel dichterbij te brengen kan wel worden toegepast. In steeds meer gemeentes verbijzonderen ze kruispunten door gebruik te maken van andere materialen of bloembakken etc. hierdoor wordt het attentie niveau verhoogt. De weggebruiker signaleert eerder dat de situatie anders is en zal oplettender zijn. Dit moet natuurlijk gebeuren op een manier die veilig, overzichtelijk en niet afleidend is. Zo heeft ieder kruispunt ook andere uitgangspunten, het kruispunt bij "de chinees" is drukker dan het kruispunt bij de Abdijstraat. Wanneer veel auto's een tweezijdig fietspad dienen over te steken ontstaat ook een situatie die veilig lijkt voor de fietser maar is dat in de praktijk ook zo?

#### Aanvullende informatie dia: Vergelijkbaar project Heeswijk-Dinther

De provinciale weg van Heeswijk-Dinther is vergelijkbaar met de Provincialeweg in Hapert. Zij gaan informele kruispunten aanleggen door gebruik te maken van andere materialen en kleuren hierdoor ontstaat een plateau waardoor attentiewaarde van het verkeer verhoogd wordt.

Om het bovenstaande verhaal van Ronald goed tot je te nemen is het zeker de moeite waard om op de link te klikken (zie presentatie) en te kijken hoe zij de kruispunten hebben vorm gegeven.

#### Aanvullende informatie dia: voorbeeld

Dit voorbeeld plus de eerder gegeven informatie over informele kruispunten en het verbijzonderen ervan is puur ter kennisgeving en verrijking. Wat is er eigenlijk allemaal mogelijk? Het is aan jullie om erover na te denken of hier voor de provinciale weg een oplossing in kan zitten of niet.

## 5. Aanvullende informatie dia: Proces komende weken

- In de komende 2 weken wordt een schetsontwerp opgesteld van een bovenaanzicht en een globale schetsmatige inrichting hoe de weg eruit zou kunnen komen te zien;
- Dit wordt uitgebreid met de klankbordgroep besproken;
- Alle reacties van voorgaande bijeenkomsten en vandaag worden hierin verwerkt.;
- Volgende stap is het concept ontwerp, waarna een definitief ontwerp volgt;
- Het DO, definitief ontwerp wordt uiteindelijk aan het college aangeboden;
- Na goedkeuring wordt een technisch ontwerp uitgewerkt;
- Dit hele proces loopt tot na de bouwvak/zomervakantie;
- Na iedere bijeenkomst wordt er aan het ontwerp geschaafd tot we komen bij het DO. Men hoeft niet bang te zijn dat we hierbij de klankbordgroep overslaan. Het is juist jullie input die zorgt voor het ontwerp;
- Men geeft aan dat het toch prettiger is om fysiek bij elkaar te komen om de ontwerpen te bespreken, zeker in een later stadium. Hierop wordt aangegeven dat fysiek bij elkaar komen altijd de voorkeur geniet echter we blijven afhankelijk van de corona maatregelen;
- Men geeft ook aan dat wanneer er straks een schetsontwerp ligt waar onderdeel voor onderdeel op wordt ingezoomd de discussies beter op gang komen (ook digitaal) dan dat dat tot noch toe is gebeurd.
- In de zomer is een coronaproof event georganiseerd voor bewoners in Hoogeloon dat goed verlopen is. Indien we geen lockdown meer hebben is dit zeker een optie om straks input te verzamelen van bewoners omtrent het ontwerp. Met name om ook bezwaren te voorkomen is het belangrijk om face-to-face het gesprek aan te kunnen gaan;
- Helaas is het niet mogelijk om het project ver naar achteren te schuiven en te wachten tot de corona maatregelen versoepeld zijn, dit heeft ermee te maken dat na dit project direct gestart wordt met de N284. Kan er niet tijdig gestart worden met de reconstructie van de provinciale weg dan zal deze uitgesteld worden tot na de oplevering van de N284.
- De voorbereiding voor een dergelijk project duurt ongeveer een jaar en dan kan de aanbesteding voor de aannemer plaats vinden. Deze heeft doorgaans ook een jaar nodig. We verwachten dan ook dat eind 2022 de provinciale weg af is.
- Met betrekking tot MKB wordt gevraagd of Tim wilt meekijken naar de inrichting van de rode loper die van de Kerkstraat door het winkelgebied tot aan de Elsestraat loopt. Met name het straat meubilair en de verlichting etc. Roland geeft aan dat het geen bevoegdheid van de klankbordgroep is om hierin te besluiten of hiertoe opdracht te geven.

## 6. Afsluiting

Zowel vanuit RA infra als de gemeente wordt de waardering uitgesproken naar de betrokkenheid binnen de groep. Er is voldoende ruimte en respect voor elkaars opvattingen waardoor een prettige sfeer heerst. Houdt dit vast en dan komen we samen tot een gedegen ontwerp!