

## VERSLAG

Projectnaam : 4<sup>e</sup> klankbordgroepoverleg Oude Provincialeweg te Hapert  
 Locatie : Online via Microsoft Teams  
 Onze referentie : 19135.1 B6 vsl 04-A mme  
 Datum : 30-03-2021  
 Tijd : 19:30 – 21:00 uur  
 Bijlagen : [DEFINITIEF] Presentatie 4e klankbordgroep 30-03-2021.pdf  
 19135.1-SO-varA 1 tpi200321.pdf  
 19135.1-SO-varB 1 tpi200321.pdf  
 19135.1-SO-varC 1 tpi200321.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	
	Jan Berkvens	

### Afwezig:

- Linda van Sambeeck-van Limpt
- Bern Hendrikx

### **Toelichting relatie Oude Provincialeweg met plannen in omgeving door Wim van der Linden:**

- De N284 is een proces wat nog enkele jaren doorloopt. De provincie heeft recent wat extra stappen gezet om het proces weer in beweging te krijgen en heeft daarin afstemming gezocht met de gemeente. Deze ontwikkeling heeft uiteraard direct aansluiting op de plannen van de Oude Provincialeweg.
- Gemeente Bladel is bezig met een centrumvisie voor Hapert. Er zijn 3 bureaus die een visie hebben uitgewerkt hoe Hapert er de komende 20/30 jaar uit kan zien en deze zijn aan de raad gepresenteerd. Er dient één bureau gekozen te worden en daarna wordt de visie verder uitgewerkt, met daarin ook de keuzes die de gemeente op korte termijn al kan maken. Zo zijn er enkele locaties die een nieuwe bestemming kunnen krijgen als D'n Tref en basisschool Het Palet naar de nieuwe MFA gaan. De besluitvorming over de visie vindt voor de zomervakantie plaats. De raad zal hier wellicht nog een extra termijn voor nodig hebben. Voor ons is dit van belang omdat zowel ons traject als de N284 hierin meegenomen kan worden.

## VERSLAG

- Naast de centrumvisie is gemeente Bladel ook bezig met een Verkeersvisie. Ook hiervoor ligt het besluit bij de raad. Deze visie geldt niet alleen voor Hapert maar voor de hele gemeente. Het besluit hierover zal vallen in de eerste of tweede vergadering na de zomervakantie. Dit wordt reeds eerder bekend gemaakt omdat dit een interactief traject wordt. Als klankbordgroep van de Oude Provincialeweg kunnen jullie ook input leveren aan de verkeersvisie, hierdoor vinden we ook betere aansluiting. Het participatietraject om input op te halen voor de verkeersvisie start in juni van dit jaar, de uiteindelijke vaststelling van de visie gaat in december 2021 plaatsvinden.

### **Toelichting op schetsen inrichtingsvormen door Tim Pieren:**

Zoals in het vorige overleg besproken, zijn er voor het hele traject een drietal varianten op de inrichtingsvorm uitgewerkt en de consequenties van deze varianten inzichtelijk gemaakt:

1. Vrijliggend éénrichtingsfietspad aan weerszijden van de weg.
2. Vrijliggend tweerichtingsfietspad aan één zijde van de weg.
3. Fietsstroken op de rijbaan.

Per variant wordt tijdens de presentatie het hele traject doorlopen vanaf Van Mossel tot aan de Weijer. Bij de afbeeldingen in de presentatie worden ook verschillende materialisaties getoond. Per variant zijn kansen en uitdagingen, verkeerskundige randvoorwaarden, en de voorrangssituaties inzichtelijk gemaakt. Dit gebeurt met een visualisatie van bovenaf. Van het gedeelte bij de winkels wordt per variant een 3D-visualisatie getoond, omdat dit het meest kritieke deel van de weg is qua beschikbare ruimte. De minimale breedte waar we mee moeten werken is ongeveer 16,5 meter. Dit is het uitgangspunt voor een uniform profiel. Het profiel moet uitgerold kunnen worden over het gehele traject om een eenduidig en uniform wegbeeld te creëren.

Het doel is om het ruimtegebruik weer te geven. Het specifiek uitwerken van kruispunten, aansluitingen, etc gebeurt later uitgewerkt wanneer een variant gekozen is.

### **1. Vrijliggend éénrichtingsfietspad aan weerszijden van de weg**

Parkeren:

- 1 parkeerstrook bij de winkels
- Parkeervoorzieningen bij parallelweg blijven zoals het is.

Voetpad:

- Loopstrook van 1,5 meter, hier komen nieuwe bomen.

Voorrang:

- Uitgangspunt is voorrangsweg, fietspad zou anders onderbroken moeten worden.
- Naast afslaand verkeer dienen ook bij in-/uitritten auto's het fietspad te kruisen.
- Voorrangssituatie creëren, afslaand verkeer moet doorhebben dat ze fietsers voorrang moeten verlenen, kan lastig worden op punten waar auto's geparkeerd staan.
- Gedeelte rond het park van Woenseldreef vormgegeven als voorrangskruisingen. In nadere uitwerking moet blijken of dit gelijkwaardige kruising kan worden. Ruimte gebruik en zicht spelen hier grote rol. Wanneer rotonde aangelegd wordt moeten veel bomen gerooid worden vandaar terughoudendheid. Het idee ligt echter wel nog op tafel.

## VERSLAG

### Snelheid:

- Op het wegvak zal de snelheid mogelijk omhoog gaan omdat de fietser verdwijnt.
- Vanaf Kerkstraat komt fietspad gedeeltelijk op de weg te liggen, hier is de mogelijkheid om een "plateau" te maken, dit hoeft niet perse een verhoging te zijn ivm trillingen maar door bv. andere bestrating wel aan te geven dat er verandering aankomt. Vanaf dit punt zou de snelheid ook van 50 km/h naar 30 km/h gaan. Een tracé met 2 regimes is niet bevorderlijk voor de verkeersveiligheid.

### Groen:

- Bij parallelweg dient een gedeelte van de boomstructuur te verdwijnen om vrij liggend fietspad te realiseren. Optie is om hier geen vrij liggend fietspad te maken maar het fietspad op de rijbaan voort te zetten zoals in de huidige situatie. De weg kan niet smaller dan 6 meter ivm de bussen, vrachtwagens, landbouwverkeer etc.
- Er wordt gevraagd om hier een extra variant te maken waarbij het fietspad aan de zuidkant ook over de parallelweg gaat zoals bij het twee richtingen fietspad. Vraag is dan, Wat is de consequentie voor het groen wanneer er nog maar 1 vrij liggend fietspad langs de weg gemaakt hoeft te worden?

### Reactie klankbordgroep:

- Houdt alle opties open ook al zitten er grote nadelen aan. We proberen tenslotte alle voor- en nadelen te bespreken en willen daarbij nog niet gestuurd worden.
- De bestaande bomen wordt door een (groot) deel van de bewoners als belangrijk erfgoed beschouwd. In het proces rondom de MFA heeft dit ook de nodige discussie opgeleverd en dat ging om bomen in de 2<sup>e</sup> lijn. In het overleg is er een discussie geweest over de bestaande bomen tegenover veiligheid voor de fietsers. Er wordt bijvoorbeeld aangegeven dat wanneer de bomen boven de veiligheid wordt gesteld en ze niet gerooid worden, de Oude Provincialeweg nooit veilig zal worden. Iedereen mag hierin zijn persoonlijke mening hebben, maar uiteindelijk gaan we als klankbordgroep een integrale afweging maken en neemt het bestuur hierin de finale beslissing.
- Uniformiteit over het tracé heeft de voorkeur, willen weggebruikers geen verassingen geven.
- Er heerst nu al parkeerchaos bij de winkels en het medisch centrum. Wanneer nog een parkeerstrook wegvalt wordt dit alleen maar erger.
- De veiligheid bij de inritten zal niet ten goede komen.

## **2. Vrijliggend tweerichtingsfietspad aan één zijde van de weg**

Het fietspad (3,2 meter in winkelgebied) zou aan de zuidkant komen te liggen, zodat het fietspad gedeeltelijk langs de parallelweg kan worden gelegd, daarnaast betekent dit ook de minste oversteekbewegingen omdat de meeste fietsers van en naar de zuidkant gaan.

De paaltjes op pagina 18 zijn om aan te geven waar de oude boomstructuur stond, dit zijn geen obstakels in het fietspad.

### Parkeren:

- 1 parkeerstrook bij de winkels
- Parkeervoorzieningen bij parallelweg blijven zoals het is.

### Voetpad:

- Loopstrook van 1,75 tot 2 meter, hier komen nieuwe bomen.

## VERSLAG

### Voorrang:

- Overige weggebruikers moeten ook veelal naar het zuiden waardoor er conflicten ontstaan op kruisingen.
- Bij de Wijer en de Nieuwstraat moet fietser weer terug naar de normale structuur en dienen de fietsers naar noord over te steken.
- Hoe komen bewoners van de noordkant op het fietspad? En fietsers van het fietspad veilig bij de ondernemers aan de noordkant? Hierdoor ontstaan veel oversteek bewegingen en bestaat de kans dat er toch fietsers op het wegvak komen. Vereist veel aandacht.
- Bus dient te stoppen op het wegvak, hierdoor dienen auto's te wachten, omdat extra ruimte wordt ingenomen door fietspad.
- Verwachten overstekende auto's dat er fietsers van twee zijdes komen? Dit geldt ook voor in- en uitritten, zij dienen fietsers voorrang te geven.
- Er is voor auto's geen ruimte om te wachten voor zij de weg op kunnen. Dat betekent dat zij vanuit hun inrit of vanuit een zijstraat moeten inschatten of er fietsers van 2 zijdes en auto's van 2 zijdes komen (één wegrichting meer dan nu). Daarnaast wordt het zicht belemmerd door geparkeerde auto's.

### Snelheid:

- Vanaf de parallelweg krijgt fietser eigen structuur. Hierdoor kan de Oude Provincialeweg zelf 50 km/h uur in voorrangsweg blijven.

### Reactie klankbordgroep:

- Uniformiteit sluit beter aan.
- Bang dat met name in de spits veel opstoppingen ontstaan doordat afslaande auto's moeten wachten op fietsers die van twee kanten komen. Volgens de tellingen maken er dan 6.000 auto's en 2.500 fietsers gebruik van de Oude Provincialeweg.
- Terechte zorg over overstekend verkeer met name bij de kasteellaan maar ook i.v.m. de 4 rijrichtingen. Bang dat fietsers in de verdrukking komen omdat auto's geen voorrang verlenen.
- Vallen veel parkeervakken weg, dat komt de situatie niet ten goede.
- Uitrijdende auto's sowieso al weinig overzicht door heggetjes, in beide varianten onoverzichtelijk. Hoeveel extra verkeersonveiligheid wordt hierdoor gecreëerd?
- Verhogen van kruispunten en de manieren waarop snelheid verminderd kan worden, wordt later besproken. Volgens boekje inrit constructie wanneer hoofdweg 50 km/h en zijstraat 30 km/h is. Hierbij duidelijke harde overgang, gelijkvloers zou wel mogelijk zijn.
- De bushaltes dienen met busmaatschappij besproken te worden, wanneer zij situatie onveilig vinden kunnen ze ervoor kiezen om haltes te verplaatsen of op te heffen. Bij chinees is er wel voldoende ruimte voor een bushalte, alleen de halte bij de bakker vormt een probleem. Hier stappen de meeste mensen op i.v.m. de kans op een zitplaats. Wanneer nieuw busstation t.h.v. de Leemtunnel komt voor de sneldienst op de N284 dienen bushaltes sowieso opnieuw bekeken te worden. Het is wel prettig wanneer de haltes van de sneldienst naar Eindhoven en de pendeldienst bij elkaar in de buurt liggen i.v.m. geparkeerde fietsen.
- In het voorkeurstracé voor de N284 is een tweerichtingsfietspad aan de zuidzijde opgenomen. Deze variant zou daar op aan kunnen sluiten.

## VERSLAG

### 3. Fietsstroken op de rijbaan.

Deze variant is een optimalisatie van het huidige tracé en kan helemaal worden doorgetrokken van het winkelgebied tot aan de parallelweg, waarbij twee brede fietsstroken liggen op de rijbaan en smalle rijstroken in het midden. Variant verbetert bestaande problemen en er worden geen nieuwe problemen gecreëerd.

#### Parkeren:

- Twee parkeerstroken waar mogelijk parallel aan de rijbaan. Deze worden ruimer dan de huidige stroken

#### Voetpad:

- Brede loopstroken 1,90 tot 2,80

#### Voorrang:

- Bij 30 km/h horen ook gelijkwaardige kruispunten, bij Woenseldreef vormgegeven als plateau (geaccentueerd plein).
- Gelijkwaardige kruisingen en verlaagde snelheden sluiten nu niet goed aan bij de rest van het plangebied. Dit dient in verdere uitwerking bekeken worden. De Wijk ook mogelijk naar 30 km/h
- Verlaagde snelheid biedt mogelijkheid om kruisingen nieuw ontwerp te geven en te verbijzonderen, andere sfeer waardoor snelheid vanzelf omlaag gaat, hierdoor ontstaan natuurlijkere bewegingen over de kruisingen. Daarnaast voegt dit ook toe aan de verblijfskwaliteit of ruimtelijke kwaliteit.
- Bushaltes kunnen blijven, wellicht wel inkorten nu plaats voor 2 bussen maar 1 is voldoende.

#### Snelheid:

- Deze indeling wordt alleen veilig wanneer snelheid verlaagd wordt naar 30 km/h.
- Door gemengd gebruik (geen concurrentie ruimtebeslag) en verlaagde snelheden is de verwachting dat de algehele snelheid ook omlaag gaat en de weg daarmee veiliger wordt.

#### Groen:

- Hagen worden verwijderd voor bredere parkeerplaatsen, maar over het algemeen meer mogelijkheden voor extra groen.

#### Reactie klankbordgroep:

- Er is angst dat verkeer straks opstroopt omdat de fietser door royale fietsstrook in voorrang wordt gezet. Deze angst is niet geheel terecht. Veel dorpswegen worden zo ingericht, de snelheid wordt verlaagd maar gaat per saldo niet per definitie omlaag. Ook nu dient men rekening te houden met fietsers en tegemoetkomend verkeer. Een doorstroom met een gemiddelde lagere snelheid leidt tot minder vertraging dan verschillende snelheden op de weg. Het rollen en stilstaan wordt beter verdeeld over het tracé waardoor de te verwachten wachtrijen niet ontstaan. Dit is ook onderzocht door andere gemeentes en zij spelen met hetzelfde idee om de snelheid te verlagen en zij hebben in de spits 20.000 voertuigen en daarbij is het argument ook dat snelheidsverlaging tot betere verkeersveiligheid leidt (bescherming zwakkere deelnemers), deze discussie kwam ook terug bij de verkeersvisie. Daarnaast wordt ook verwacht dat de verbetering van de VRI ook doorgaat bij het aanpakken van de N284.
- Kruispunten verbijzonderen met drempels is voor de trillingen niet wenselijk. Dit kan ook gebeuren door accentuering zonder verhogingen.
- Positief effect van de snelheid verlaging is de vermindering van het sluipverkeer vanaf het industrieterrein.

## VERSLAG

- In verdere uitwerking dient bij alle varianten nog aandacht besteed te worden aan oversteekpunten zowel voor fietsers als voetgangers (ook noordzijde richting de school)
- Veel positieve reacties op variant echter deze variant vernieuwt niet (maakt weg optisch kleiner, weg van de minste weerstand) en kan een gemiste kans zijn om het nu echt aan te pakken. Fiets komt nog steeds in verdrukking naast auto's en vrachtwagens. Ook bij gelijkwaardige kruisingen wordt de kans dat een auto nog snel langs schiet alleen maar groter.
- Algemene tip is asfalt met klinkerprint om dorpskarakter te behouden zonder nadelen van de klinkers. De vele mogelijkheden voor het materiaal wordt nog onderzocht.
- Er wordt geprobeerd om zolang mogelijk het verkeer te reguleren zonder stoplichten, daarnaast is de verkeersintensiteit in Hapert te laag om aan stoplichten te denken.
- De rotonde bij de van Woenseldreef is qua ruimte mogelijk, ook hier verschillende varianten mogelijk waarbij wel een groot deel van de bomen gerooid moeten worden. De rotonde ligt nog altijd op tafel, deze discussie willen we verschuiven naar een later tijdstip.
- Zolang tracé geen traditionele inrichting krijgt met hoge drempels maar een busvriendelijke inrichting met remmende maatregelen dan zal de bus wel nog over een 30 km/h weg blijven rijden.

### **Communicatie:**

- Het is de bedoeling, met name in dit stadium waarbij er gewerkt wordt naar een variant, dat er overleg plaatsvindt met de buurtbewoners zodat zoveel mogelijk bewoners input kunnen geven en zich gehoord voelen. Dat is lastig in deze tijd met Corona. Toch willen we vragen om, waar wel mogelijk binnen de regels van het RIVM, buurtbewoners toch aan te spreken zodat het meer gaat leven. Opvallende zaken kunnen jullie bij ons neerleggen zodat wij hier iets mee kunnen.
- Het is daarbij wel de bedoeling om het gehele verhaal aan de buurtbewoners over te dragen, dus inclusief de mening van mede-klankbordgroepleden. Ook als deze afwijken van de eigen, persoonlijke mening. Zeker nu het contact moeilijker is, is het belangrijk om het hele plaatje over te dragen aan de bewoners.
- Er is afgesproken dat Harrie van Zalingen inventariseert wanneer bewoners in contact willen komen met de klankbordgroep, waarna er gekeken wordt wie binnen de groep contact opneemt met die bewoner.
- Het traject met de klankbordgroep wordt tot na de zomer op een laag pitje gezet tenzij er behoefte vanuit de groep is om contact te hebben. RA infra zal op de achtergrond wel verder gaan om o.a. de laatste ontwerpmogelijkheden uit te zoeken. De hoop is dat er na de zomer weer een fysieke bijeenkomst kan plaatsvinden waarbij ook input opgehaald kan worden vanuit de buurt. Daarnaast is dan ook meer bekend omtrent de centrumvisie en de verkeersvisie. We gaan er na de zomer weer vol energie tegenaan!
- Bewoners die input sturen dienen daar inhoudelijk reactie op te krijgen zodat ze zich ook gehoord voelen. Alle inkomende stukken behandelen we in de klankbordgroepeverleggen, alvorens er een reactie wordt gegeven.
- Knelpunt van Mossel / medisch centrum is onderdeel van de centrumvisie en ligt bij de raad, hier mag iedereen iets van vinden en iedereen mag hier input over geven.
- Gebruik van materiaal wordt nog uitgebreid besproken binnen deze groep. Er zijn nog veel oplossingen denkbaar en hier komen we in een later stadium op terug.