

Technische vragen van ZW14 op 20 mei n.a.v. verkeersmaatregelen Waalre-Dorp en over het daarbij doorlopen proces.

1.

In het raadsvoorstel is er sprake van een hoge mate van sluipverkeer. Kunt u in aantallen aangeven wat dat betekent voor de locaties die in de plannen opgevoerd worden om aangepakt te worden, gespecificeerd in verkeer in noordelijke richting en zuidelijke richting.

Voor de duidelijkheid: bij maatregel 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8 en 9.

In het bijgevoegd overzicht treft u de actuele verkeerstellingen aan in Waalre-dorp.

Etmaal intensiteiten motorvoertuigen

Burgemeester Uijenstraat van noord naar zuid: 1223

Burgemeester Uijenstraat van zuid naar noord: 1282

Werenfriedstraat van noord naar zuid: 850

Werenfriedstraat van zuid naar noord: 746

Ansalduslaan van noord naar zuid: 729

Ansalduslaan van zuid naar noord: 785

Hoogstraat van noord naar zuid: 881

Hoogstraat van zuid naar noord: 1179

Smelenweg van noord naar zuid: 94

Smelenweg van zuid naar noord: 84

Het meetpunt op Timmereind is losgereden en wordt opnieuw gemeten.

We verwachten met de maatregelen een forse reductie omdat normaal gesproken in de woonstraten maximaal enkele honderden auto's per etmaal zouden moeten rijden.

2.

Na uitvoering van de maatregelen zullen de inwoners van ons dorp zelf ('dorpsgebonden verkeer') meer gebruik moeten gaan maken de kruising Willibrorduslaan – Traverse om bij voorzieningen of dorpsgenoten te komen. Kunt u aangeven wat de extra belasting op deze doorgaande wegen zal zijn in aantallen. (zie onderzoek bureau Kragten bij raadsvoorstel Gestelsestraat, bewegingen per huishouden.)

Om in het dorp naar voorzieningen te komen is het niet altijd noodzakelijk via de verkeerslichten op de kruising Willibrorduslaan – Traverse te rijden. Is dat wel het geval dat zorgt de verbeterde verkeersafwikkeling op de kruising voor een acceptabele doorstroming.

Om te komen tot een voorspelling van de extra belasting van de kruising is een microsimulatie gemaakt van de verkeersafwikkeling op kruising Willibrorduslaan – Traverse. Dit om de effecten vanuit een verkeersmodel te simuleren. Feitelijk dezelfde methode als door u genoemd alleen nu dynamisch uitgewerkt. Uit die analyse blijkt een acceptabele verkeersafwikkeling naar voren te komen.

In de ochtendspits kan vanuit het zuiden een capaciteitsverbetering van meer dan 500 voertuigen per uur worden bereikt en vanuit het noorden in de avondspits tot ruim 200 voertuigen per uur. Dat blijkt uit capaciteitsberekeningen van de nieuwe VRI.

3.

Er wordt aangegeven dat er een samenhang is tussen al deze maatregelen. Kunt u aangeven wat de samenhang is van de geplande maatregel in de Ansbalduslaan en de maatregelen die gepland staan voor het dorpsdeel ten westen van de Traverse.

De maatregelen hebben een verband met elkaar aan de westzijde van Waalre. De maatregel op de Ansbalduslaan kan verkeerskundig los van de maatregelen aan de westzijde van Waalre worden gezien. Het verband is in beleidsmatige zin te vinden in het feit dat door het uitvoeren van maatregelen gekozen wordt voor het weren van sluipverkeer uit de woonstraten.

4.

In de presentatie op “Duurzaam door Waalre”, worden wel de maatregelen maar niet de nadelige gevolgen van deze maatregelen geschetst. Kunt u aangeven wat de nadelen per maatregel is voor onze eigen bewoners.

In algemene zin geldt dat bewoners altijd van en naar hun bestemming kunnen komen, zij het op een andere wijze. Dat kan als een nadeel worden ervaren.

5.

Zijn de inwoners van straten die benadeeld worden actief en direct betrokken en geïnformeerd over de te nemen maatregelen zodat ook zij de consequenties ervan kunnen overzien en daarnaar kunnen reageren (de presentatie van 27 maart speelt hier geen rol)

Er is geen sprake van een onevenredige benadeling. Voorafgaand aan de uitvoering wordt een verkeersbesluit genomen en gepubliceerd waarop bezwaar en beroep openstaat. Dit besluit wordt op de in de gemeente gebruikelijke wijze gepubliceerd.

6.

Kunt u aangeven welk calamiteitenroute aanwezig is als de Markt en de Dreefstraat in Waalre tijdens evenementen op de Markt en e.o. afgesloten is.

In het kader van het evenementenbeleid is een plan in voorbereiding om bereikbaarheid tijdens bijzondere dagen vast te leggen. De maatregelen tegen het sluipverkeer worden daarin meegenomen.

7.

Bij de minder omvangrijke plannen rond de Gestelsestraat is bureau Kragten ingeschakeld. Bij de plannen in Waalre-Dorp die vergaande gevolgen kennen is dit niet het geval.

Bij de Gestelsestraat worden voordelen en nadelen onderbouwd en afgewogen bij de plannen voor Waalre-Dorp niet, terwijl blijkt dat de maatregelen tal van vragen oproepen en een technische onderbouwing missen. Waarom is er niet gekozen voor deze werkwijze. ?

Beide adviezen zijn gebaseerd op het bestaande verkeersmodel dat voor de gemeente Waalre van toepassing is. De werkwijze bij het sluipverkeer gaat zelfs nog verder en is uitgewerkt in een microsimulatie om de effecten inzichtelijk te maken. Daar waar harde fysieke maatregelen worden toegepast reduceert het sluipverkeer nagenoeg naar 0. Bijvoorbeeld de kruising Van Goghlaan waar rechtdoor rijden met motorvoertuigen niet meer kan.

De werkwijze verschilt omdat vanwege capaciteitsgebrek bij de Gestelsestraat extern advies is ingewonnen

8.

De verkeersveiligheid wordt m.n. door hoge snelheden van het verkeer in gevaar gebracht. In 30 km gebieden dient de inrichting dan ook zelf handhavend te zijn. (Daarom handhaaft de politie daar nooit.) Dit is zeker niet het geval mede door aanpassingen door de gemeente van bestaande snelheidsremmende maatregelen waardoor harder gereden kon worden. De drempels op bijv. De Kerkakkers en de kruising Ansbalduslaan-Bertelinduslaan zijn in het verleden verlaagd. Waarom geen herstel van deze maatregelen?

De drempels zijn destijds verlaagd omdat zijn niet voldeden aan de richtlijnen. (ASVV 2012).

Het herstel van de maatregel verlaagt wellicht de snelheid maar weert geen sluipverkeer. Het maakt de route alleen onaantrekkelijker.

9.

Welke sluiproutes blijven er naar uw mening over na uitvoering van de maatregelen en hoeveel tijdsverschil t.o.v. de huidige sluipverkeerroute, is er voor de automobilisten die daar -waarschijnlijk harder dan 30 km per uur- zeker gebruik van zullen gaan maken?

Het tijdsverschil is aanzienlijk omdat nieuwe routes door de woongebieden altijd langer zijn en de doorstroming bij de verkeerslichten fors verbetert. Daardoor zal het animo om andere routes te gaan gebruiken dan de Traverse nihil zijn.

De aanpassing van de verkeerslichten levert een positief effect op voor de doorstroming. In de ochtendspits kan vanuit het zuiden een capaciteitsverbetering van meer dan 500 voertuigen per uur worden bereikt en vanuit het noorden in de avondspits tot ruim 200 voertuigen per uur. Dat blijkt uit capaciteitsberekeningen van de nieuwe VRI.

11.

De huidige aansluiting van de Burgemeester Uyenstraat belemmert op geen enkele wijze het snel naar binnen rijden vanaf de Heikantstraat vanuit Valkenswaard. Waarom is er niet gedacht aan een experiment/tijdelijke maatregel om met

betonblokken aan weerszijden van de ingang van de straat, automobilisten te dwingen om met lage snelheid de straat in te rijden en te meten wat het effect daarvan is op het gebruik als sluiproute. ( Bijvoorbeeld verkeersmaatregel Maasstraat Acht)

De maatregel in de Maasstraat Acht is gericht tegen sluipend vrachtverkeer. De Burgemeester Uijenstraat moet in ieder geval met vrachtauto's vanuit beide zijden bereikbaar blijven ivm de aanwezige timmerfabriek.

12.

Dezelfde vraag betreft een experiment met betonblokken aan beide zijden van de Werenfriedstraat. ( Maasstraat)

Deze route dient mogelijk in de toekomst als calamiteitenroute en kan daardoor nu niet zoals genoemd worden ingericht.

13.

Op de inloopavond van 27 maart 2019 zijn er veel reacties achtergelaten. Is er gereageerd op deze reacties ,zijn de betreffende mensen geïnformeerd en kan de gemeenteraad inzage krijgen in deze reacties?

De reacties zijn verwerkt. Daar waar verzocht is om terugkoppeling is dat gebeurd. Daaruit is onder andere een overleg voortgekomen uit de omgeving Ansbaldusstraat.

Namens de fractie van ZW14,

G.J.J. Lammers

A.J. Links