

Waalre, 31 mei 2019.

Aan: raadsleden Waalre

Betreft: verkeersmaatregelen Waalre-dorp

Van: fractie ZW14.

Beste collega-raadsleden,

Op 6 juni as. staat op de besluitvormende vergadering het agendapunt over de beschikbaarstelling van een krediet om de maatregelen (genoemd in het voorstel) tegen sluipverkeer in Waalre-Dorp uit te voeren.

Dit is een bijzonder agendapunt omdat de fysieke gevolgen voor het kerkdorp Waalre ingrijpend en van lange duur zullen zijn. Gevolgen waar onze burgers direct dagelijks het effect van ondervinden en in die zin anders van aard dan de meeste beleidsachtige voorstellen die door onze raad besloten worden. De vaststelling dat bij dit onderwerp een groot aantal kanttekeningen te maken zijn, dwingt ons tot extra zorgvuldigheid. Om in te kunnen schatten wat daadwerkelijk de gevolgen zijn van de maatregelen, is kennis van het stratenplan van Waalre en de inrichting ervan belangrijk. Ondanks het feit dat wij als raad onder meer een kaderstellende rol hebben is kennis op locatieniveau onontbeerlijk om tot een goede afweging te komen. De fractie van ZW14 roept u daartoe dan ook op. Het argument van sommige raadsleden geen verkeerskundige te zijn, gaat niet op bij de beoordeling van dit voorstel.

RIJP VOOR BESLUITVORMING ?

In de eerste plaats dient de vraag of dit stuk rijp is voor besluitvorming toch nog aandacht te krijgen. Moet de achterliggende intentie van deze vraag zijn dat het raadsvoorstel positief beoordeeld wordt in zijn huidige vorm dan moeten we vaststellen dat het nog niet rijp is voor besluitvorming.

Kan de uitkomst van de besluitvorming in allerlei varianten vorm krijgen dan is het stuk rijp voor besluitvorming, is dat echter de bedoeling van het voorstel ? De gevolgen van de uit te voeren maatregelen zijn nog niet bekend en de uitspraak van de wethouder dat er mogelijk aanvullende maatregelen noodzakelijk zullen zijn, geeft de ondoordachtheid van de plannen aan met daaraan gekoppeld een open financieel beeld.

DE LOGICA ONTBREEKT.

In de tweede plaats is het van belang de logica van de te nemen maatregelen nader te beschouwen. Eerst dure ingrijpende maatregelen in de woonwijken om het verkeer op de Traverse te concentreren. Dan de herinrichting van de Traverse met als doel het verkeer op aanvaardbare wijze door het dorp te leiden en de hoeveelheid doorgaand verkeer te verminderen. De logische vraag die hier gesteld dient te worden; zijn deze ingrijpende maatregelen nog noodzakelijk, na reconstructie van de Traverse en als de hoeveelheid doorgaand verkeer op het gewenste niveau is gebracht? De fractie van ZW14 kan zich niet aan de indruk onttrekken dat daar grote twijfel over bestaat: immers als de maximaal aanvaardbare hoeveelheid doorgaand verkeer -met voldoende doorstroming- door het kerkdorp Waalre kan rijden, is het

zoeken naar alternatieve routes door woonwijken niet meer aan de orde. Een logische volgorde is het door maatregelen de maximaal aanvaardbare hoeveelheid doorgaand verkeer af te dwingen en na een zorgvuldige evaluatie van de nieuw ontstane verkeerssituatie mogelijk aanvullende maatregelen ontwikkelen. Het is verbazingwekkend dat er decennialang door de gemeente geen maatregelen zijn genomen om de hoeveelheid doorgaand verkeer door het kerkdorp Waalre te reduceren. Nee, zelfs het tegenovergestelde wordt gedaan namelijk het verkeer faciliteren. (zie nota van uitgangspunten) Vlak voor de oplevering van de West-Parallel komt men op onlogische wijze in actie middels deze discutabele aanpak.

EEN STUKJE GESCHIEDENIS.

Tot begin jaren negentig werd de verkeersproblematiek niet erkend door de gemeente. Dankzij de inspanningen van tientallen actieve burgers is deze wel op de agenda gekomen maar nauwelijks aangepakt. Dit ondanks het feit dat er in 1972 al gedemonstreerd werd door de bewoners op de Wollenbergstraat. (onderdeel van de Traverse) In de jaren tachtig werd de stichting Aalst/Waalre Sluipverkeer Vrij opgericht, gevolgd door de actiegroep Doorgaand Verkeer Neen, in Aalst de werkgroep Ban 69 en aan het begin van deze eeuw de overkoepelende stichting AVAW (Aanpak Verkeersproblematiek Aalst Waalre). Organisaties die lokaal en regionaal de ongewenste verkeerssituatie steeds onder de aandacht bleven brengen. Vrijwillige, actieve burgers die nauwelijks een luisterend oor vonden, niet alleen naar hun eigen straatje keken en zicht hadden op de problematiek, namen het voortouw.

HET DAADWERKELIJKE PROBLEEM

Om maatregelen te rechtvaardigen moet er zicht zijn op de kern van het probleem. Naast het aantal voertuigbewegingen in een straat (een inventarisatie van wat dorpsgebonden verkeer is en wat doorgaand verkeer is ontbreekt) zijn er twee oorzaken te noemen die er bovenmatig uitspringen. Deze twee zijn de te hoge snelheden van het autoverkeer in de woonstraten met als gevolg onveilige situaties en de gebrekkige doorstroming op het kruispunt Traverse-Willibrorduslaan. De doorstroming op het kruispunt wordt in deze plannen aangepakt en verdient ook steun. Aandachtspunt hierbij is de aantrekkende werking van een verbeterde doorstroming, want dat is ongewenst!

De te hoge snelheden in de woonstraten zijn van een andere orde, maar het afsluiten van wegen of het invoeren van éénrichtingsverkeer is niet de geëigende aanpak van dit probleem. Onze woonstraten zijn over het algemeen benoemd als 30 km gebieden. Een 30 km gebied dient zodanig ingericht te zijn dat het zelfhandhavend is: men kan dan vanwege de fysieke inrichting niet harder rijden dan de toegestane snelheid. (Dit is ook de reden waarom daar geen controle en handhaving is door de politie.)

Bestuderen we elders in het land de inrichting van 30 km gebieden dan moeten we concluderen dat de inrichting van vele wegvakken in Waalre-Dorp te wensen overlaat en daar waar maatregelen waren genomen heeft de gemeente het effect afgezwakt door bijvoorbeeld drempels doelbewust te verlagen.

Geen wonder dat bijv. een sluiproute over De Kranssen, de Kerkkackers en de Werenfriedstraat aantrekkelijk is. Nauwelijks snelheidremmende maatregelen en extra verlaagde drempels daar waar ze effectief waren. Inderdaad het beleid van de

gemeente nl. het faciliteren van doorgaand verkeer klopt en nu is het betreurenswaardig om tot de conclusie komen dat de snelheid te hoog is. Overigens blijven delen van deze route na eventuele uitvoering van de plannen onderdeel van een nieuwe sluiproute. (zie verderop)

EFFECTIVITEIT MAATREGELLEN

Dan de vraag hoe effectief zijn de bedachte maatregelen en wegen de voordelen op tegen de nadelen. Zijn de voordelen en nadelen voldoende in beeld gebracht. Tot onze verbazing moeten we vaststellen dat voor de beperkte problematiek in de Gestelsestraat het ingenieursbureau Kragten wordt ingehuurd en een gedegen onderbouwing aflevert. Bij dit ingrijpende en omvangrijke plan in Waalre-Dorp geen deskundige ondersteuning en een uitgebreide onderbouwing van de plannen ontbreekt dan ook. Summiere benoeming van gevolgen van maatregelen en het bagatelliseren ervan lijkt de werkwijze te zijn. Ook de vluchtige oplossingen van mogelijke problemen van de projectleider bij presentaties zonder onderzoek of feitelijke onderbouwing geven te denken "dan rijden ze toch een straatje extra om". Dan nog de uitspraak van de wethouder op 21 mei jl. dat extra aanpassingen na uitvoering van de plannen wellicht nodig zijn, geven naar onze mening ook de rammelende opzet van het plan aan.

INFORMATIE NAAR DE BEWONERS TOE.

Er was maar één (1) algemene informatieavond in het Huis van Waalre en vooral bewoners aan de noordoostkant van de Traverse voelden zich overvallen door de plannen. "Blijkbaar was er een probleem?".

Overigens was er al verwarring gezaaid door met verschillende titels voor de plannen naar buiten te treden. Op onze vraag aan de wethouder of bewoners die in straten wonen die duidelijk nadeel ondervinden van deze maatregelen actief geïnformeerd worden werd geantwoord 'dat dit bij uitvoering zou geschieden'. Door toename van het (dorpsgebonden) verkeer in hun straat ten gevolge van omleidingen of het ontstaan van nieuwe sluiproutes worden zij ernstig benadeeld. Deze bewoners worden dus niet actief in kennis gesteld van de negatieve gevolgen en kunnen daar ook hun mening niet over geven. Zij hebben dan ook het nakijken: de ingekomen brieven aan de gemeenteraad van de laatste weken geven daar al een beeld van. Bijna geen enkel raadsvoorstel in de afgelopen 10 jaar heeft zoveel afkeurende individuele reacties opgeleverd.

MOGELIJK NIEUWE SLUIPROUTES.

De aannahme van de projectleider dat het mogelijk langer omrijden door woonstraten ten gevolge van de maatregelen niet aantrekkelijk is, is een onterechte veronderstelling. Er ontstaan wel degelijk nieuwe aantrekkelijke routes die evenveel tijd vragen als de huidige sluiproutes om de verkeerslichten te omzeilen. Al deze routes zijn tussen de twee en vier minuten af te leggen met in acht name van de 30 km limiet. Een sluipende automobilist zal vermoedelijke andere snelheden hanteren. Zijn de routes daarvoor geschikt? Zeker gezien de inrichting van de betreffende weggedelen zijn ze heel geschikt.

Het is aanbevelenswaardig om zelf de routes maar eens te rijden en deze te beschouwen door de ogen van de sluipende automobilist. Hier volgen enkele routes,

wellicht zijn er meer mogelijkheden. Een volledige inventarisatie van sluiproutes wordt niet gegarandeerd. Misschien vind je er zelf ook nog één.

Figuur 1 Komend uit Valkenswaard naar het noorden

Na afsluiting van de Brug. Uijenstraat zal de route Gildestraat- Fanfarestraat of Bolksheuvel- linksaf over de Markt (voorrang) – Hoogstraat- O.L.V. Dijk aantrekkelijk blijven.

Een variant hier op is van de Hoogstraat via de Foes en de Mommers de Mon. Bannenberglaan in , via de Kranssen naar de tweede rotonde O.L.V. Dijk (dus zonder enig verkeerslicht door Waalre-Dorp).

Figuur 2 Komend uit Veldhoven naar het zuiden

Via de Kranssen – de Mon. Bannenberglaan – rechts de Mommers op en links de Foes via de Hoogstraat – de Markt - Willibrorduslaan- stukje Blokvenlaan rechtsaf de Traverse op richting Valkenswaard.

Een variant hierop is van de O.L.V.-dijk rechtsaf de Mon. Bannenberglaan in en via de Mommers etc.

Figuur 3 Komend uit Aalst naar het noorden: (Dit is in onze ogen hoofdzakelijk dorpsgebonden verkeer)

Van de Willibrorduslaan rechtsaf de tweede afslag Ansbalduslaan , over de Eekhoornlaan via de Elandlaan naar de O.L.V.-dijk. (oplossing van de projectleider een extra rondje over de Ansbalduslaan- Dirck van Hornelaan – Henricus de Waderloolaan) – en dan weer via de Eekhoornlaan en Elandlaan.

Komend uit Veldhoven richting Aalst:

O.L.V. dijk – linksaf de Elandlaan in- Eekhoornlaan- Ansbalduslaan – linksaf Willibrorduslaan (of eventueel aangevuld met het eerder genoemde rondje)

Figuur 4 Komend uit Veldhoven via de Volmolen naar Valkenswaard: (ASML heeft een ontsluiting aan de kant van het Witven in Veldhoven en de route langs de Volmolen blijft aantrekkelijk.)

- via het Timmereind – het Loon en de Gildebosweg rechtstreeks naar de Heikantstraat. Deze route kan ook vanuit Valkenswaard naar de Volmolen gebruikt worden.

- via het Timmereind – het Loon -de Loonderweg of de Brinkweg – B. Uijenstraat naar de Heikantstraat.

Een behoorlijk aantal straten in deze routes zijn niet of nauwelijks voorzien van snelheidremmende maatregelen zodat de sluipende automobilist vrij baan heeft.

WORDEN DE NIEUWE ROUTES OOK BENUT?

Over een glazen bol beschikken we niet maar over de opstelruimte voor wachtende automobilisten voor de stoplichten van de Traverse – Hoogstraat en voor het stoplicht Willibrorduslaan – Traverse is wel iets op te merken. Is de opstelruimte vol dan nodigt dit uit tot het benutten van de sluiproutes. Met een etmaal belasting van meer dan 10.000 mvt./etmaal op Traverse en Willibrorduslaan lopen deze opstelruimten al snel vol.

Komend uit Veldhoven is er tussen het stoplicht van de Hoogstraat en de Mon.

Bannenberglaan ruimte voor hooguit 4/5 auto's. Rechtsaf de Mon. Bannenberglaan in ligt dan voor de hand. Voor het volgende stoplicht aan de Bergstraat is de ruimte voor circa 40 wachtende auto's ook al snel gevuld.

Komend uit Valkenswaard is er tussen het stoplicht van de Willibrorduslaan en de Gildestraat ruimte voor circa 10/11 auto's. Opstellen tot op de Heikanstraat is geen uitzondering. Linksaf de Gildestraat in is dan aantrekkelijk.

Komend uit Aalst is er tussen het stoplicht met de Traverse en de eerste afslag Ansbalduslaan ruimte voor circa 14 auto's. Filevorming is daar geen uitzondering en de route over de Ansbalduslaan en Eekhornlaan aantrekkelijk.

WAT DAN WEL?

Voor alle duidelijkheid, ZW14 is voorstander van het terugdringen van overlast door hardrijdend autoverkeer en wil dat onveilige situaties op de juiste wijze aangepakt worden.

De hoeveelheid doorgaand verkeer dat in de ochtend van zuid naar noord wil rijden en in de avond van noord naar zuid is schier onuitputtelijk. Verbetering van de doorstroming kan een aanzuigende werking hebben. Eén van de weinige manieren om deze verkeersstromen tot aanvaardbare proporties terug te dringen is regulering aan de gemeentegrenzen middels doseerlichten. (Nota van uitgangspunten) Dit kwam al ter sprake in de jaren tachtig en negentig van de vorige eeuw maar was moeilijk uitvoerbaar door het ontbreken van een alternatieve route. De West Parallel is zo'n door vele dorpsgenoten en anderen bevochten alternatief!

Verbetering van de doorstroming is van belang door aanpassing van de verkeerslichten, echter met een goede monitoring. Aanvullende maatregelen alleen op de momenten waarop de noodzaak aanwezig is, namelijk in de spits tijden. Inrichting van de 30 kilometer gebieden moet verbeterd worden zodat ze zoals voorgeschreven zelfhandhavend worden.

TOEKOMSTIGE AANPASSINGEN

Mochten de voorgestelde maatregelen toch doorgevoerd worden dan moet men wel beseffen dat toekomstige verandering of aanpassing uiterst problematisch zal zijn. Als in 2021 de West. Par. aangelegd is en het blijkt dat er overbodige maatregelen met meer nadelen dan voordelen zijn doorgevoerd dan is wijziging schier onmogelijk. Bewoners in afgesloten straten zullen dat moeilijk accepteren en aanpassing wordt een aantal maanden voor de gemeenteraadsverkiezingen in 2022 een heikel punt. Welke partij gaat zich daar aan wagen?

MOMENT VAN BESLUITVORMING

Het moment van besluitvorming over dit onderwerp verdient ook nog aandacht. Nu binnenkort in Waalre-Dorp de verkeerssituatie tijdelijk verandert door de werkzaamheden aan de Molenstraat verandert ook de verkeersafwikkeling. Middels gele omleidingsborden borden zal aangegeven moeten worden wat de nieuwe situatie zal zijn. Het is aannemelijk te verwachten dat het aanbod van doorgaand verkeer zich hier op aanpast, anders gezegd dat automobilisten een andere route gaan zoeken. Tijdens reconstructie werkzaamheden in het verleden aan de Traverse en Heikantstraat was er geen doorstroming mogelijk. Toch kwam iedereen op zijn of haar bestemming.

Het argument om nu een besluit te nemen omdat deze maatregelen meegenomen kunnen worden in de offerte/ bestekopstelling van de werkzaamheden rond de Molenstraat doet vermoeden dat hierdoor een financieel voordeel te behalen is. Dat is nog maar de vraag in deze tijden van overvloed aan werk. Het argument van de te verlenen subsidie is weinig zwaarwegend. Daar waar in het verleden met subsidie van de provincie verkeersmaatregelen zijn uitgevoerd, worden deze op een later tijdstip weer teniet gedaan (drempels die weer verlaagd zijn). Weggegooid belastinggeld dus.

CALAMITEITEN.

Afsluiting van de Ansbalduslaan als de enige alternatieve oost-west route in geval dat de Willibrorduslaan geblokkeerd is (afgelopen maand omgewaaide boom) kan problemen opleveren in geval van een calamiteit of een combinatie van calamiteiten en evenementen (Carnaval). Hier zou bij deze plannen aandacht aan besteed zijn, echter een onderbouwing ervan is nergens te vinden. Welke hulpdiensten zijn er benaderd, op basis van welke gegevens zijn er conclusies getrokken.

Wat zijn de alternatieven na uitvoering van de maatregelen als de Markt wegens evenementen is afgesloten? De uitzending van april j.l. op Studio040 tijdens de afsluiting van de Markt voor Spring, laat zien hoeveel omleidingsverkeer (dorpsgebonden en doorgaand verkeer) er is op sommige straten die nu afgesloten gaan worden: die auto's zullen straks een veel langere route door Waalre-Dorp moeten volgen. Al het autoverkeer in Waalre Zuidwest ten zuiden van de afsluiting Werenfriedstraat moet dan via de Loonderweg en de Gildestraat rijden om naar het noorden (ziekenhuis) of de winkels in Waalre-Dorp te gaan. Zie figuur 5.

SOLIDARITEIT

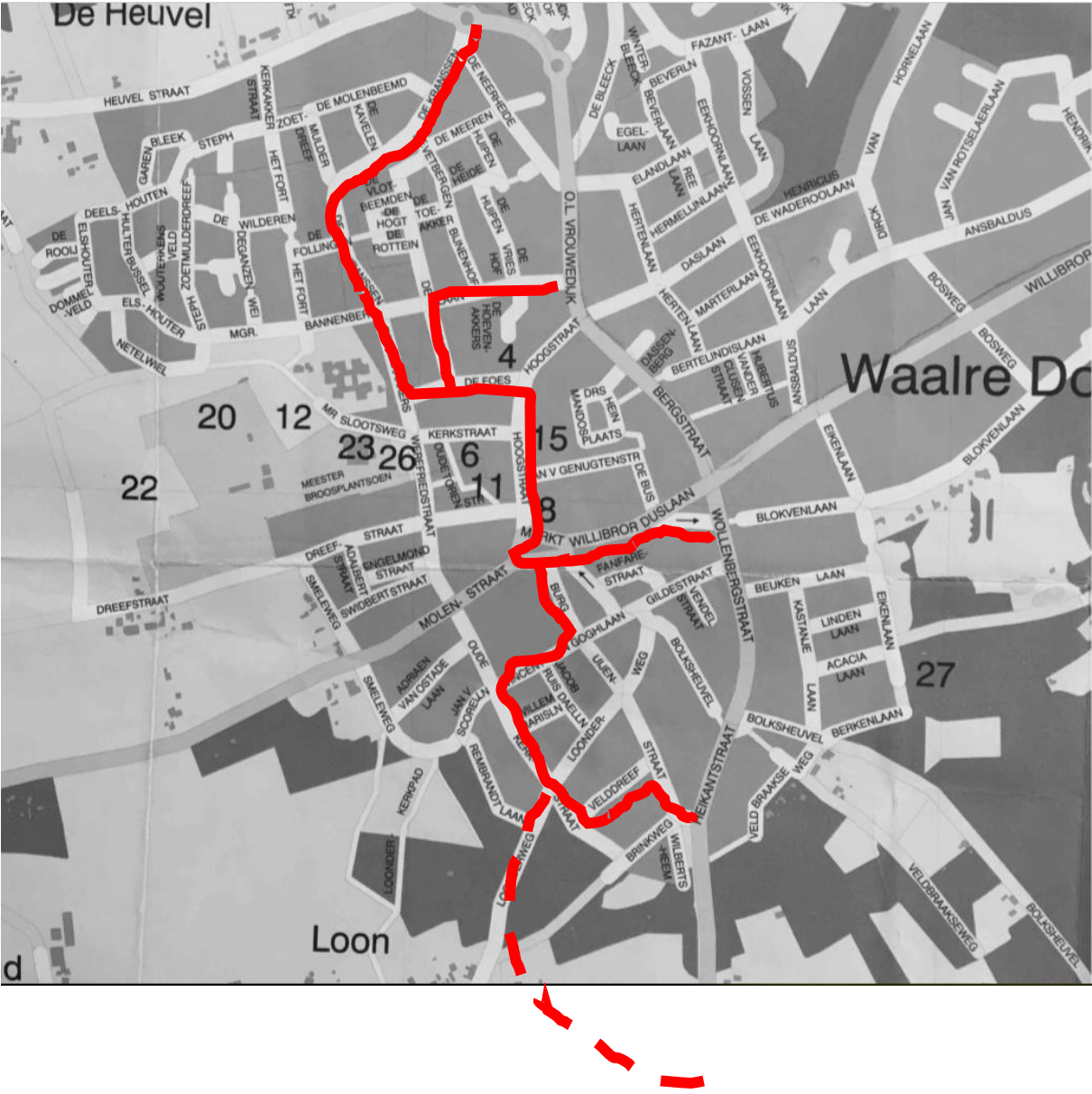
De voorgestelde maatregelen worden door inwoners als weinig solidair aangemerkt. Er is geen sprake van vermindering maar van verplaatsing van het verkeer ten laste van de inwoners in andere straten. Een beleid waar alle bewoners profijt van hebben zou meer passen. Maatregelen aan de dorpsgrenzen (nota van uitgangspunt) zouden dat kunnen realiseren. Daar is durf, creativiteit en visie voor nodig.

HET WAALRES AKKOORD

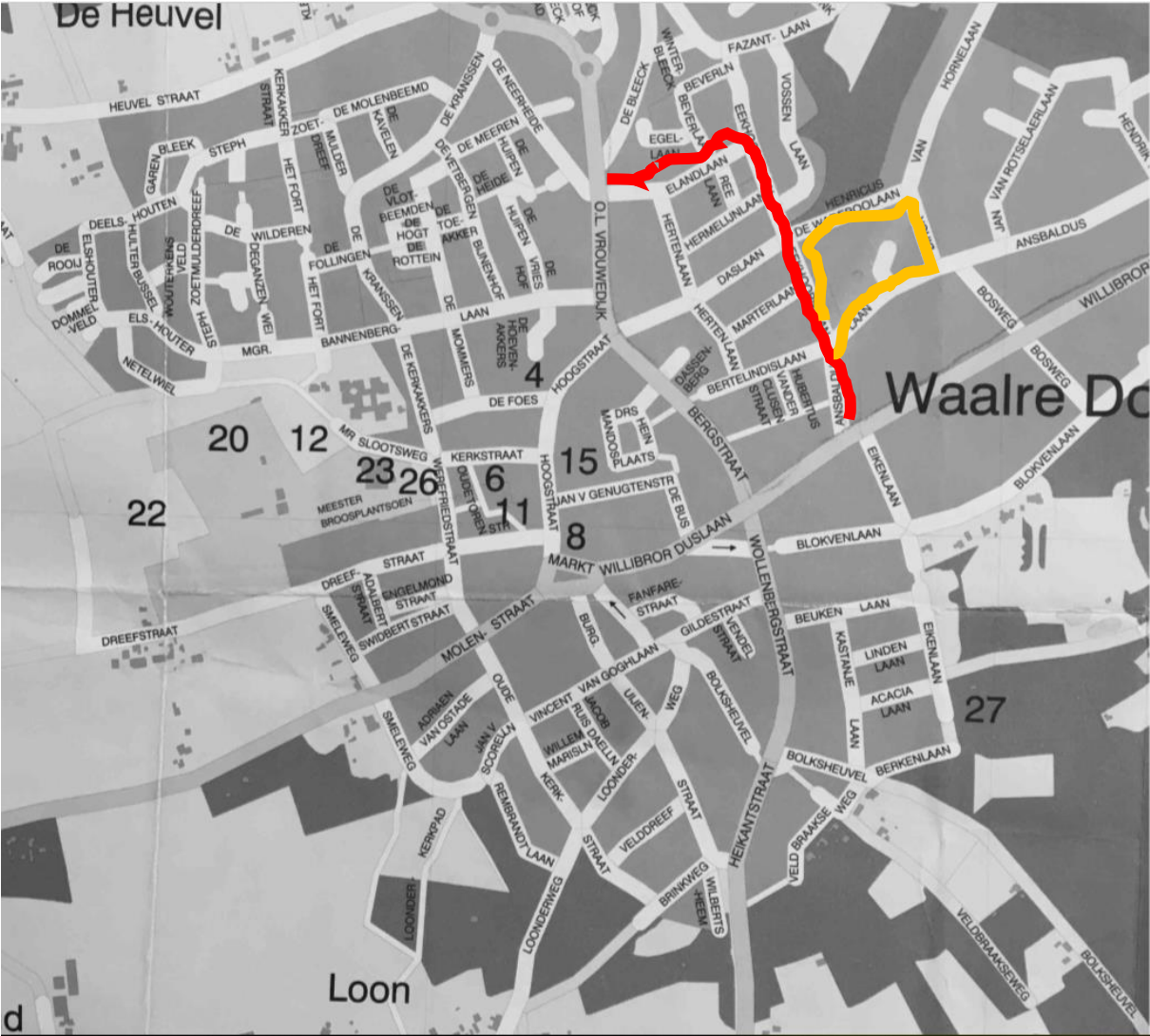
Na bijna 60 jaar verkeersoverlast met alle gevolgen van dien, de inschikkelijke houding van de gemeente Waalre t.a.v. de regio in dit dossier en het faciliteren van het doorgaand verkeer is een ander beleid hoogst noodzakelijk. Daar is nogmaals durf, creativiteit en verandering van visie voor nodig. De geest van het Waalres Akkoord ademde de sfeer van verandering. Meerdere varianten t.a.v. raadsvoorstellen was de wens, maar deze wens is in de kiem gesmoord. Ook hier een hapklaar voorstel. Mooie woorden maar niet omgezet in daden. Het zittende college verwacht van haar achterban in de raad -de huidige coalitiepartijen- tekenen bij het kruisje. Niet de vraag wat in het belang is van alle inwoners van de gemeente Waalre, maar de keuze voor een beperkte aanpak in het belang van enkelen. ZW14 gaat daar niet in mee.

De fractie van ZW14, Gerard J.J. Lammers, Bert A.J. Links.


Figuur 2 Sluiproutes vanuit Veldhoven in zuidelijke richting



Figuur 3 Route vanuit Aalst naar het noorden v.v. (voornamelijk dorpsgebonden verkeer)



Figuur 5 (Calamiteiten)routes bij afsluiting van de Markt voor het gebied ten zuiden van de afsluiting Werenfriedstraat naar o.a. de winkels in Waalre-Dorp

De wijk in vanaf de Wollenbergstraat 

De wijk uit via de Wollenbergstraat 

