

Raadsvoorstel

Waalre, 5 november 2019

Vergaderdatum	: 3 december 2019
Voorstelnummer	: 2019-79
Zaaknummer	: 27627
Portefeuillehouder :	: Wethouder A. Uijlenhoet
Naam opsteller	: Toine Schoester
Naam voorstel	: Voorstel tot vaststellen van de schetsontwerpen Traverse Waalre-dorp en Eindhovenseweg te Aalst.
Grondslag raadsbesluit	: De raad stelt kaders voor de verdere uitwerking van de herinrichting van de Traverse en Eindhovenseweg door de schetsontwerpen vast te stellen.

Voorgesteld besluit:

1. Het schetsontwerp voor de Traverse Waalre-dorp vast te stellen.
2. Het schetsontwerp voor de Eindhovenseweg te Aalst vast te stellen met de gekozen ontwikkeling van het dorpshart Aalst.

Onderwerp

Schetsontwerp Duurzaam door Waalre

Voorstel

1. Het schetsontwerp voor de Traverse Waalre-dorp vast te stellen.
2. Het schetsontwerp voor de Eindhovenseweg te Aalst vast te stellen met de gekozen ontwikkeling van het Dorpshart Aalst.

Inleiding

In dit voorstel treft u de schetsontwerpen aan van de Traverse door Waalre-dorp en de Eindhovenseweg in Aalst. De beide ontwerpen zijn gebaseerd op de nota van uitgangspunten die uw raad op 18 december 2018 gewijzigd heeft vastgesteld. De nota is ter informatie bijgevoegd. De schetsontwerpen zijn vervolgens met een uitgebreid samenspraaktraject met ontwerpessies van denktanks, een inloopsessie voor de inwoners en een werksessie met de raad tot stand gekomen. De schetsontwerpen geven het ontwerp weer, zonder daarbij gedetailleerde informatie over groen, te gebruiken materialen en locaties van bijvoorbeeld inritten te verstrekken. Dat gebeurt in de verdere uitwerking in samenspraak met de direct betrokkenen.

Bij de vaststelling van de beide schetsontwerpen legt u in hoofdzaak de ontwerpen vast die het uitgangspunt zijn voor de verdere verfijning. De inrichting in hoofdlijnen ligt daarmee vast.

Beoogd resultaat

Het vaststellen van de schetsontwerpen is de basis voor een verdere concrete uitwerking voor de inrichting van de Traverse en de Eindhovenseweg in een voorlopig ontwerp en definitief ontwerp. Een en ander zoals vastgelegd in de Nota van Uitgangspunten welke op 18 december 2018 door uw raad gewijzigd is vastgesteld.

Argumenten

1. *De voorliggende schetsontwerpen voldoen aan de Nota van uitgangspunten*

In de nota van uitgangspunten zijn de belangrijke ontwerpvragestukken opgenomen en overzichtelijk samengevat. Deze uitgangspunten zijn telkens als toetsing gebruikt om bij de totstandkoming van het ontwerp de randvoorwaarden te bewaken. Zo is in het ontwerp rekening gehouden met de wens om de oversteekbaarheid te verbeteren, is het belang van hoogwaardig openbaar vervoer verwerkt en is rekening gehouden met de reductie van het autoverkeer met als bijkomend effect de verbetering van de luchtkwaliteit en leefbaarheid.

2. De schetsontwerpen zijn afgestemd met externe partijen

De schetsontwerpen hebben invloed op de verkeersafwikkeling van een aantal direct aanliggende gemeenten, wegbeheerders en het openbaar vervoer. Bij de totstandkoming van het ontwerp is met de belangrijkste spelers overleg geweest. De bevindingen zijn hieronder weergegeven.

Provincie Noord-Brabant

In het Gebiedsakkoord Grenscorridor N69 is in het verleden de overeenstemming geaccordeerd over de integrale aanpak in het kader van de aanleg van de Nieuwe Verbinding N69. In het Uitvoeringsprogramma, de zogenoemde Nulplus-maatregelen is afgesproken dat met de herinrichting van de N69 ook ruimte wordt gemaakt voor hoogwaardig openbaar vervoer. In dit kader wordt voortdurend met de provincie afgestemd.

Gemeente Eindhoven

De gemeente Eindhoven heeft haar HOV-netwerk bijna gereed tot aan onze gemeentegrens ten zuiden van de A2/N2. Het completeren van de HOV-as verder naar het zuiden is ook voor de gemeente Eindhoven een goede ontwikkeling. De gemeente Eindhoven is positief over het doortrekken van de HOV-as en ziet mogelijkheden daarbij aan te sluiten.

Gemeente Valkenswaard

De gemeente Valkenswaard zal door de herinrichting van de Traverse en de Eindhovenseweg enerzijds beperkt worden als het gaat om de afwikkeling van het autoverkeer op de noord-zuid as, anderzijds kan zij meeliften met de aanleg van een volwaardige HOV-as die de gemeente Valkenswaard met het centrum van Eindhoven verbindt. Voor het autoverkeer ontstaat door aanleg van de nieuwe verbinding N69 een goed alternatief als verbinding op het hoofdwegennet. De wens om doorgaand vrachtverkeer te weren is wederzijds.

Rijkswaterstaat

De herinrichting van de Eindhovenseweg heeft mogelijk consequenties voor de aansluiting op het hoofdwegennet. Met Rijkswaterstaat is afgesproken dat de verkeersafwikkeling nader gedetailleerd wordt met als uitgangspunt dat het verkeer op dat wegennet geen nadelige gevolgen mag ondervinden van de herinrichting. Wij gaan er vanuit dat het huidige schetsontwerp aan die voorwaarde voldoet.

Busmaatschappij Hermes

De herinrichting van de Eindhovenseweg is gebaseerd op de uitgangspunten van een hoogwaardig openbaar vervoer als zoals opgenomen in de nota van uitgangspunten. Hermes heeft aangegeven dat de knelpunten die zij nu ervaren in het huidige ontwerp worden opgelost. De huidige halte aan de Valkenswaardseweg ter hoogte van de Koningin Julianalaan zal worden opgeheven.

Fietsersbond

Er is herhaaldelijk afgestemd met de fietsersbond. De huidige ontwerpen worden door de bond goed ontvangen. Zij plaatsen wel de opmerking dat rode asfalt op fietspaden de voorkeur heeft.

3. Het schetsontwerp van de traverse door Waalre-dorp biedt ruimte voor een aantal wijzigingen.

Het schetsontwerp van de herinrichting van de Traverse in Waalre-dorp is tot stand gekomen na veelvuldig overleg met meerdere partijen. Het voorliggende ontwerp is vanuit het samenspraak traject en de nota van uitgangspunten het meest gewenst. Toch blijven er enkele opties over die het schetsontwerp kunnen beïnvloeden. Daarnaast zijn op de tekeningen een aantal belangrijke kruisingen in kaders geplaatst. Op deze plekken verdient de oostwest oversteekbaarheid nog de nodige aandacht en uitwerking. Dat gaat plaatsvinden in de vervolgfase. Voor de Traverse betreft het de locaties Bolksheuvel, Blokvenlaan, Hoogstraat en De Bleeck. Op de tekeningen zijn de locaties omrand.

3.1 Er zijn meerdere dwarsprofielen denkbaar maar de voorgestelde variant verdient de voorkeur.

Om te komen tot een goede verdeling van de openbare ruimte die past binnen de nota van uitgangspunten en de wens van de betrokken partijen hebben meerdere dwarsprofielen de revue gepasseerd. De profielen wijken feitelijk niet veel van elkaar af. Het ontwerp is getoetst aan de ontwerprichtlijnen van het ASVV2012 in combinatie met de wensen van de denktanks en de resultaten van de inloop en de werksessie met uw raad. De Fietsersbond geeft aan dat de fietser op de rijbaan de voorkeur verdient. Inpassing van meer groen een algemene wens om de luchtkwaliteit en leefbaarheid positief te beïnvloeden is meegenomen. Daarnaast wordt met name door de denktank aangegeven dat in de gereserveerde groenstrook ook ruimte moet zijn om te parkeren. Met het vertalen van de wensen ontstaat de nu voorliggende meest wenselijke variant.

3.2 Aanvullende inrichtingen ondersteunen het beeld dat de auto meer en meer te gast is.

Op de meeste locaties is gekozen om de kruispunten in het tracé uit te voeren als verhoogde kruisingen c.q. plateau's. Dit past in de verkeersremmende wens en accentueert tevens de kruisingen waarbij het verkeer in de toekomst van rechts voorrang heeft. De Traverse wordt ingericht als een 30 km/u weg. Aanvullende aan deze inrichting zijn een aantal bijzondere plekken gedefinieerd. De Bolksheuvel, Bergstraat en de Bleeck zijn nu locatie waar de bus halteert. Deze locatie zijn door de functie die zij vervullen extra belangrijk. De plekken zijn dan ook anders ingericht met het idee het verkeer extra te attenderen op deze plekken. Het is mogelijk deze locaties niet als zodanig in te richten en enkel de bushalte met een verhoogde instapplaats uit te voeren.

Tijdens de werksessie met de raad is de afstand tussen de verkeersremmende maatregelen ter sprake geweest. Dat heeft geleid tot een aanpassing in het ontwerp. Op een drietal plekken is de vormgeving van de weg aangepast. Het betreft een gedeelte tussen de Bleeck en de Hoogstraat, tussen de Willibrorduslaan en de Dassenberg en tussen de Bolksheuvel en de Beukenlaan. Het is uiteraard ook mogelijk op deze locaties gewoon het bestaande profiel door te trekken.

3.3 De kruising Traverse – Willibrorduslaan is een belangrijke schakel in het weren van doorgaand verkeer.

De raad heeft in zijn vergadering van 22 oktober 2019 besloten verkeer leidend te laten zijn in de ontwikkeling van de 'Driehoek'. In de nota van Uitgangspunten is aangegeven dat we een reductie van het doorgaand verkeer beogen. De inrichting van de kruising, uitgevoerd als een bajonetaansluiting zoals in het schetsontwerp is aangeduid biedt een maximale werking om sluipverkeer te weren en heeft onze voorkeur. Het naastgelegen

parkeerterrein wordt daarbij minimaal verkleind. Er zijn echter andere oplossingen mogelijk.

Het inrichten van de kruising door middel van een grote bocht richting het westen, waarbij het parkeerterrein nagenoeg verdwijnt. Het doorgaand verkeer zal naar verwachting beperkt worden beïnvloed.

Verder kan gekozen worden om de inrichting van de kruising vorm te geven als een soort shared space oplossing waarbij de verschillende verkeersstromen niet van elkaar gescheiden worden. De vraag is wel of en in hoeverre deze maatregel helpt tegen het effectief ontmoedigen van doorgaand verkeer.

Een andere optie, een volwaardige verkeersregelinstallatie waarbij verkeer in oost-west richting prioriteit krijgt boven de noord-zuid richting bestaat. Echter deze past niet in het karakter van de weg en heeft minder effect tegen ongewenst verkeer dan een harde fysieke maatregel.

4. Het schetsontwerp van de Eindhovenseweg biedt ruimte voor een aantal wijzigingen.

Het schetsontwerp van de herinrichting van de Eindhovenseweg in Aalst is tot stand gekomen na veelvuldig overleg met meerdere partijen. Het voorliggende ontwerp is vanuit het samenspraak traject en de nota van uitgangspunten het meest gewenst. Toch blijven er enkele opties over die het schetsontwerp kunnen beïnvloeden. Daarnaast zijn op de tekeningen een aantal belangrijke kruisingen in kaders geplaatst. Op deze plekken verdient de oostwest oversteekbaarheid nog de nodige aandacht en uitwerking. Dat gaat plaatsvinden in de vervolgfase. Voor de Eindhovenseweg betreft het de locaties Den Hof, Brabantialaan en de Burgemeester Mollaan. Op de tekening zijn de locaties omrand.

4.1 De kruising Eindhovenseweg - Burgemeester Mollaan kan ook door middel van een dubbelstrooksrotonde worden uitgevoerd.

De huidige oplossing van een kruising met verkeerslichten waarbij het openbaar vervoer prioriteit krijgt is de meest wenselijke variant. Het biedt de mogelijkheid om het openbaar vervoer te prioriteren en kan alle verkeersdeelnemers een goede verkeersafwikkeling garanderen. Tijdens de totstandkoming van het schetsontwerp is getracht een dubbelstrooksrotonde in te passen. De kruisende fietser kan dan echter niet meer veilig oversteken omdat die gelijktijdig twee rijstroken en een mogelijk aankomende bus moet zien. Bij de toepassing van deze kruising zal de fietser alleen veilig gefaciliteerd kunnen worden indien deze over de weg heen of onder de weg door wordt geleid. Zowel uit het oogpunt van fietscomfort als sociale veiligheid achten wij dit ongewenst.

4.2 De aansluiting parallelweg met de hoofdrijbaan Eindhovenseweg kan op twee manieren worden uitgevoerd.

Tussen de kruisingen op Brabantialaan en Voorbeeklaan ligt aan de oostzijde van de Eindhovenseweg een parallelweg. Deze weg sluit nu aan op de Voorbeeklaan. Vanwege het comfort van de fietser gaat de voorkeur uit naar de eerder aansluiten van de parallelweg op de hoofdrijbaan en het laatste stukje parallelweg om te vormen tot fietspad. De huidige situatie kan desgewenst worden gehandhaafd.

4.3 De kruisingen Eindhovenseweg – Brabantialaan – Raadhuisstraat en de kruising Eindhovenseweg – Kon. Julianalaan – Kon. Wilhelminastraat kunnen ook worden uitgevoerd als reguliere kruisingen met een verkeersregelinstallatie.

In het schetsontwerp zijn de beide kruisingen uitgevoerd als slimme rotondes. Deze keuze heeft te maken met een aantal factoren. In de nota van uitgangspunten is bepaald dat het doorgaand vrachtverkeer geweerd moet worden. Om dat te bewerkstelligen dient er voor gezorgd te worden dat busverkeer, hulpdiensten, vuilnisophaaldiensten en incidenteel vrachtverkeer altijd alle bestemmingen kan bereiken. Door de huidige vormgeving kan het genoemde verkeer van de busbaan gebruik maken en krijgt het vrachtverkeer dat niet verder kan en mag de gelegenheid om te keren.

Er kan gekozen worden voor een reguliere kruising met verkeerslichten. Die vormgeving heeft genoemde voordelen niet. Ook wanneer een vrachtwagenverbod op een andere plek komt te liggen prefereert de nu gekozen versie boven een regulier kruispunt. Vrachtverkeer kan dan in ieder geval altijd nog keren zonder de woonwijken in te rijden. Los van dit feit kan een groene aankleding met de huidige kruising beter worden uitgevoerd dan met een "gewoon" kruispunt.

4.4 Het wegvak in het centrum van Aalst is mede afhankelijk van de keuze voor de ontwikkeling van Den Hof.

De besluitvorming over de ontwikkeling van Den Hof heeft op 22 oktober geleid tot een besluit. Dit besluit voorziet onder meer in het op termijn amoveren van het noordelijk poortgebouw. Hierdoor kan de weg en het plein tot een belangrijke plek en HOV-HOB worden ontwikkeld. Op de schetsontwerpen is dat nu niet weergegeven omdat de feitelijke verkeersafwikkeling niet wezenlijk anders wordt.

Een plein heeft de voorkeur en zal in een later stadium in het proces nader worden uitgewerkt. Het huidige schetsontwerp laat zien dat de herinrichting van de Eindhovenseweg ook met het handhaven van de bestaande bebouwing kan. In alle gevallen rijdt de bus over de bestaande wegenstructuur en zorgen de "slimme" rotondes er voor dat het autoverkeer wordt vertraagd ten faveure van de dienstregeling van het hoogwaardig openbaar vervoer.

4.5 Inrichting Valkenswaardseweg, de aansluiting van de Lissevenlaan en de plaats van de fietser kan anders worden uitgevoerd.

De Valkenswaardseweg vanaf de gemeentegrens met Valkenswaard tot bijna aan de Lissevenlaan blijft ongewijzigd. Enkel is een fysieke afscheiding tussen fietspad en hoofdrijbaan ter hoogte van de vier aldaar gelegen panden wenselijk in het belang van de veiligheid van de fietser. Er kan gekozen worden om de huidige situatie te handhaven, doch dat verdient niet de voorkeur.

Ter hoogte van de Lissevenlaan wordt de weg anders ingericht. Er komt een middeneiland om de fietser veilig te laten oversteken en de linksafstrook verdwijnt. De Lissevenlaan wordt voor het autoverkeer afgesloten, echter met dien verstande dat inrijden vanuit het noorden rechtsaf de Lissevenlaan in wel mogelijk blijft. De afsluiting is noodzakelijk om de wens van uw raad (weren van sluipverkeer) vorm te kunnen geven. De verminderde doorstroming op de Eindhovenseweg zal een niet afgesloten Lissevenlaan aantrekkelijk maken voor sluipverkeer. Een optie kan zijn om ook de overgebleven autobeweging ook uit de aansluiting met de Lissevenlaan te halen. Echter, dit heeft geen extra voordeel om sluipverkeer te weren en wordt niet gedeeld door de denktank.

Ter hoogte van de Lissevenlaan zal de fietser, komende uit zuidelijke richting, in de toekomst moeten oversteken om richting Aalst te fietsen. Bij het vervolgen van de weg kan de fietser weer oversteken op de kruising met de koningin Julianalaan. Door het

wijzigen van deze fietsroute worden de hekken die in het verleden zijn geplaatst omdat de situatie door de toenmalige wegbeheerder als onveilig werd betiteld verwijderd. Bijkomend voordeel van de wijziging van de route is het feit dat de bereikbaarheid van de panden aan de Eindhovenseweg ten zuiden van de kruising met de Koningin Julianalaan wordt verbeterd en dat er meer ruimte is voor een goede verkeerskundige inrichting. Er kan desgewenst gekozen worden om het fietspad ongewijzigd te laten.

Kanttekeningen

- 1. Het weren van sluipverkeer wordt gezamenlijk met de gemeente Valkenswaard nader uitgewerkt.*

Uw raad heeft in de nota van uitgangspunten aangegeven dat het weren van sluipverkeer belangrijk is om de leefbaarheid en veiligheid in de gemeente te verbeteren. Het doorgaand vrachtverkeer is een van de soorten sluipverkeer die geweerd moeten worden. Wij zijn in overleg met de gemeente Valkenswaard om gezamenlijk de juiste locatie van de fysieke maatregelen om vrachtverkeer te weren te kiezen. Een juiste locatie kan voor beide gemeenten een belangrijke meerwaarde betekenen. Op de schetsontwerpen zijn om die redenen de fysieke maatregelen niet ingetekend. Wij zullen uw raad zo spoedig mogelijk over die locaties informeren.

- 2. De effecten op de werkzaamheden door noodzakelijke rioolwerkzaamheden zijn nog niet allemaal in kaart gebracht.*

Wij streven naar een duurzame oplossing voor het waterbeheer op de Eindhovenseweg en de Traverse. De keuzes die hiervoor noodzakelijk zijn hebben een uitgebreide inspectie van het riolsysteem nodig. Deze zijn op dit moment nog niet geheel afgerond. In het schetsontwerp zijn derhalve geen riolen aangegeven. In de nadere uitwerking zal het systeem worden ingepast. De schetsontwerpen gaan als gevolg van een ander riolsysteem niet meer wijzigen.

- 3. Om de wens van het beperken van sluipverkeer in te willigen dient voor de kern Aalst nog aanvullend onderzoek plaats te vinden.*

De analyse van de verkeersstromen maakt duidelijk dat de kern Aalst zonder maatregelen aantrekkelijk blijft sluipverkeer naar Eindhoven en met name de High Tech Campus. De Lissevenlaan vormt een belangrijke sleutel tot het weren van sluipverkeer maar is alleen onvoldoende om echt effect te sorteren. Mogelijke aanvullende maatregelen zijn derhalve noodzakelijk. In het eerste kwartaal van 2020 komen we daarop terug.

Kosten en dekking

Om inzicht te krijgen in de totale investeringskosten voor de herinrichting van de Traverse en de Eindhovenseweg zijn op basis van de eerste schetsontwerpen SSK-ramingen gemaakt. Deze wijze van kostenraming houdt rekening met onzekerheden en risico's die kan afnemen naarmate de ontwikkeling van het project concreter wordt. Dat verklaart de op dit moment relatief hoge risicovoorziening.

Kostenraming Traverse Waalre

De kostenraming voor de herinrichting van de Traverse bedraagt op dit moment afgerond € 4.500.000 exclusief BTW. In deze raming is momenteel nog een risicovoorziening opgenomen van € 1.200.000 en zijn de directe kosten geraamd op € 3.300.000 exclusief BTW. Kosten voor riolering zijn niet opgenomen.

Kostenraming Eindhovenseweg

De kostenraming voor de herinrichting van de Eindhovenseweg kent meerdere onderdelen van de investering. In de kostenraming zoals hieronder vermeld is de Valkenswaardseweg grotendeels niet opgenomen. De kosten bedragen afgerond € 14.500.000 exclusief BTW. In deze raming is momenteel nog een risicovoorziening opgenomen van € 3.300.000 en zijn de directe kosten geraamd op € 11.200.000 exclusief BTW.

Voor de totale investering wordt ook gezocht naar de mogelijkheid om externe financiering te krijgen. Onder andere met de provincie Noord-Brabant is daarover overleg.

Duurzaamheid

De duurzaamheidscriteria zijn vastgelegd in de nota van uitgangspunten zoals die op 18 december 2018 door de raad gewijzigd is vastgesteld.

Burgerparticipatie

In het project Duurzaam door Waalre zijn op verschillende momenten informatie opgehaald van de inwoners van de gemeente Waalre.

Voor de totstandkoming van de schetsontwerpen Traverse in Waalre-dorp en de Eindhovenseweg in Aalst zijn denktanks in het leven geroepen. Inwoners van de gemeente Waalre hebben de gelegenheid gehad zich hiervoor aan te melden. In het begin van 2019 heeft een hernieuwde oproep om mee te praten geleid tot een bredere denktanks. De leden van de denktank hebben intensief meegedacht en ideeën besproken. Denktank Traverse Waalre-dorp

De denktank staat unaniem achter de nu voorliggende schetsontwerpen en heeft daarbij twee opmerkingen die zij uw raad willen meegeven.

- De kruising Daslaan-Hoogstraat-Traverse is in het schetsontwerp niet beveiligd met een verkeersregelinstallatie. Gelet op de grote hoeveelheid overstekers en het beperkte uitzicht vraagt de denktank om bij realisatie op de kruising een verkeerslichten te plaatsen.
- De kruising met de Willibrorduslaan is in het schetsontwerp uitgevoerd als bajonetaansluiting. De denktank hecht eraan te melden dat dit zowel door de bezoekers tijdens de inloopsessie in juli als bewoners wordt gedragen en vraagt uw raad dit verzoek over te nemen.

Denktank Eindhovenseweg Aalst

De denktank staat unaniem achter de nu voorliggende schetsontwerpen en heeft daarbij een belangrijke opmerkingen die zij uw raad wil meegeven.

Het realiseren van een dubbelzijdig te berijden fietspad aan de westzijde van de Valkenswaardseweg verbetert het fietscomfort en beperkt het aantal oversteekbewegingen. Deze wens kan alleen als de gemeente Valkenswaard een gelijksoortige maatregel wil nemen.

De overige inwoners van de gemeente Waalre hebben eveneens hun mening kunnen geven over de nu voorliggende schetsontwerpen. Op 4 juli is in het Huis van Waalre een brede inloop georganiseerd waar de ontwerpen zijn getoond en desgewenst toegelicht. De bezoekers van die inloop zijn in de gelegenheid geweest opmerking of vragen te stellen via een antwoord formulier of achteraf via e-mail.

Wat leverde dat op?

De reacties uit Aalst hebben hoofdzakelijk betrekking op de zorgen over bereikbaarheid, verkeersdruk, toekomstige parkeergelegenheid aan de Eindhovenseweg en de angst dat het sluipverkeer niet afneemt. De beoogde toename van groen en een goede fietsinfrastructuur wordt belangrijk gevonden.

De reacties uit Waalre-dorp hebben met name betrekking op de zorgen over het sluipverkeer en de bereikbaarheid van het dorp.

In de huidige schetsontwerpen hebben we getracht zo veel mogelijk aan de geluiden van onze inwoners tegemoet te komen, binnen de door uw raad gestelde randvoorwaarden in de nota van uitgangspunten.

Ter voorbereiding van de behandeling van de schetsontwerpen in de raad is op 27 augustus een werksessie met uw raad georganiseerd. Bovendien is uw raad in de gelegenheid gesteld om technische vragen separaat te stellen om nog bestaande onduidelijkheden weg te nemen. Daarvan is door twee fracties gebruik gemaakt.

Communicatie

Het raadsbesluit wordt gecommuniceerd door middel van een persbericht. Publicatie zal plaatsvinden via de social media van de gemeente Waalre en via De Schakel. Daarnaast worden de leden van de denktank via een mail geïnformeerd.

Op de website Duurzaamdoorwaalre.nl worden alle schetsontwerpen geplaatst.

Kernboodschap

De vaststelling van de schetsontwerpen voor de herinrichting van de Traverse door Waalre-dorp en de herinrichting van de Eindhovenseweg met HOV infrastructuur brengt een gezonde duurzame leefomgeving in de gemeente Waalre weer een stap dichterbij.

Vervolprocedure en planning

Na vaststelling van de schetsontwerpen zal de Traverse in Waalre-dorp worden omgevormd in een definitief ontwerp. De aanwonenden worden daarbij betrokken om de belangen zo goed mogelijk te behartigen. Dit moet leiden tot een definitief ontwerp en een voorstel tot kredietaanvraag medio 2020. De start van de werkzaamheden is voorzien begin 2021. Het is de bedoeling de werkzaamheden af te ronden op het moment dat de Nieuwe Verbinding N69 wordt geopend in november 2021.

Parallel aan deze ontwikkeling zal de planvorming van de Eindhovenseweg plaatsvinden om met de herinrichting te starten direct na de opening van de Nieuwe Verbinding N69.

De maatregelen tegen sluipverkeer in de kern Aalst worden met uw raad in 2020 opgepakt.

Bijlagen onderdeel van het voorstel

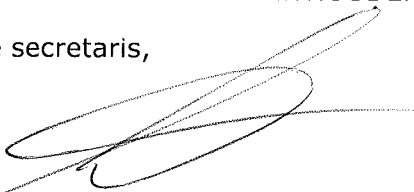
Schetsontwerp Eindhovenseweg 2019-0850 deel 1
Schetsontwerp Eindhovenseweg 2019-0851 deel 2
Schetsontwerp Eindhovenseweg 2019-0852 deel 3
Schetsontwerp Eindhovenseweg 2019-0853 deel 4
Schetsontwerp Traverse 2019-0728

Bijlagen ter informatie

Nota van uitgangspunten zoals gewijzigd vastgesteld op 18 december 2018.

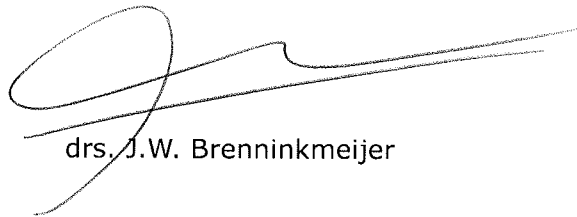
BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN WAALRE,

de secretaris,



drs. J.W.F. Compagne

de burgemeester,



drs. J.W. Brenninkmeijer