

Raadsvoorstel

Waalre, 15 november 2022

Vergaderdatum	: 13 december 2022
Voorstelnummer	: 2022-97
Zaaknummer	: 389556
Portefeuillehouder :	: P. van de Loo
Naam opsteller	: Toine Schoester
Naam voorstel	: Voorstel tot vaststellen van het definitief ontwerp van het centrumdeel van de Eindhovenseweg
Grondslag raadsbesluit	: De raad stelt kaders voor de uitwerking van de herinrichting van de Eindhovenseweg door een definitief ontwerp vast te stellen.

Voorgesteld besluit:

Vast te stellen het definitief ontwerp van het centrumdeel van de Eindhovenseweg.

Onderwerp

Vaststelling definitief ontwerp centrumdeel van de Eindhovenseweg.

Voorstel

Vast te stellen het definitief ontwerp van het centrumdeel van de Eindhovenseweg.

Inleiding

Wij vragen u in te stemmen met het definitief ontwerp van het centrumdeel van de Eindhovenseweg. Het gaat om het gedeelte Eindhovenseweg vanaf de Valkenswaardseweg tot en met de kruising Eindhovenseweg met de Raadhuisstraat/Brabantialaan.

De herinrichting van de Eindhovenseweg is verdeeld in een aantal delen om afstemming met alle aspecten van het ontwerp en omgevingsfactoren mogelijk te maken. Denk daarbij aan de regionale verkeersstructuur en de afstemming met het vitaal dorpshart Aalst. Voorliggend definitief ontwerp is een uitwerking van het voorlopig ontwerp dat het college op 23 augustus 2022 vaststelde. U kreeg een raadsinformatiebrief hierover. Het schetsontwerp stelde u op 11 december 2019 al vast op basis van de Nota van Uitgangspunten.

Het definitief ontwerp van de Valkenswaardseweg en het gedeelte tussen de kruisingen Raadhuisstraat/Brabantialaan en Burgemeester Mollaan/Voorbeeklaan, dat momenteel in uitvoering is, stelde u al op 5 oktober 2021 vast.

Voor de laatste fase van de Eindhovenseweg (het meest noordelijk deel vanaf de kruising met de Burgemeester Mollaan) wordt medio 2023 een definitief ontwerp ter besluitvorming aan uw raad voorgelegd. Dit ontwerp wordt namelijk mede bepaald door de effecten van de inrichting op wegen van de gemeente Eindhoven en Rijkswaterstaat.

Beoogd resultaat

Het definitief ontwerp van het centrumdeel van de Eindhovenseweg is de basis voor de uitwerking van het ontwerp in uitvoeringstekeningen om de realisatie ter hand te nemen conform de al gesloten raamovereenkomst met de aannemer.

Argumenten

1.1 Het vaststellen van het definitief ontwerp (DO) is aan uw raad.

Op 2 april 2019 heeft uw raad ingestemd met het proces en planning van het project Duurzaam door Waalre, herinrichting Eindhovenseweg en Traverse (nr. 2019-26). Daarbij hoorde een bijlage waarin is opgenomen dat de raad het schetsontwerp en het definitief ontwerp vaststelt. Het college stelt het voorlopig ontwerp vast.

De fasering van de werkzaamheden en de eerste concepten van de herinrichting bespraken we met u in de werksessie van 9 maart 2021.

1.2 Het definitief ontwerp voldoet aan de uitgangspunten.

Het definitief ontwerp is een verfijning van het schets- en voorlopig ontwerp. De nota van uitgangspunten Duurzaam door Waalre is de basis voor de opstelling van het definitief ontwerp.

De inrichting van de weg is op onderdelen anders dan in het schetsontwerp. De inrichting is gecontroleerd aan de hand van een landmeetkundige opname van de werkelijke situatie. De verkeersmaatregelen en de kruisingen zijn verbeterd. In overleg met de denktank Eindhovenseweg, aanwonenden en andere stakeholders voerden we een aantal aanpassingen door. Deze ontwerpaspecten leest u verder in dit voorstel. Bovendien is uitvoering gegeven aan het amendement van 14 december 2021 "Amendement Eindhovenseweg als gebiedsontsluitingsweg 30". Inhoudelijk komen we hierop onder punt 1.5 van de argumenten terug.

1.3 Het definitief ontwerp is zo veel mogelijk aangepast aan de wensen van de bewoners en stakeholders.

De herinrichting van de Eindhovenseweg voldoet aan de wensen en kaders van uw raad. Maar de herinrichting raakt ook direct de bewoners aan de Eindhovenseweg. Deze bewoners, leden van de denktank en andere stakeholders kregen de gelegenheid om hun mening te geven op het ontwerp voor de weg. De daartoe strekkende inloopbijeenkomst op 11 oktober 2022 werd druk bezocht.

De belangrijkste wijzigingen en aanvullingen ten opzichte van het schetsontwerp worden in dit voorstel toegelicht. Voor een verduidelijking van de tekst verwijzen we naar de tekening van het definitief ontwerp dat als bijlage bij dit voorstel is gevoegd.

1.4 Er is een wijziging van de inrichting van de verkeerspleinen op de Eindhovenseweg doorgevoerd.

De vormgeving van de verkeerspleinen Eindhovenseweg/Koningin Julianalaan/Koningin Wilhelminalaan en de Eindhovenseweg/Brabantialaan/Raadhuisstraat hebben naast de reguliere verkeersafwikkeling ook het doel om vrachtverkeer de gelegenheid te geven om te kunnen keren. Op deze wijze wordt voorkomen dat dit verkeer op de hoogtebeperking nabij de Lissevenlaan stuit en onnodig de woonstraten belast.

De keuze van de hoogtebeperking voor doorgaand vrachtverkeer in de nabijheid van de Lissevenlaan betekent ook dat de bus niet in het midden over de verkeerspleinen hoeft te rijden. Bij de vaststelling van het schetsontwerp was dat nog wel het geval. De nieuwe vormgeving is overzichtelijker en er ontstaat een veiligere verkeersafwikkeling.

De verkeerspleinen worden voorzien van verkeerslichten op de Eindhovenseweg, die het verkeer door laat rijden indien er geen overstekende fietsers of voetgangers zijn. De bus krijgt bij de verkeerslichten prioriteit op de auto. Voor het verkeer op de zijwegen zijn geen verkeerslichten voorzien. Het verkeer wordt daar gedetecteerd met lussen die het verkeer op de Eindhovenseweg alleen stilzet als er een aaneengesloten stroom van verkeer over de Eindhovenseweg rijdt. Dat betekent enerzijds minder wachttijd voor het kruisend verkeer en anderzijds dat het kruisend verkeer gebruik maakt van natuurlijke hiaten in het verkeer op de Eindhovenseweg.

1.5 *De inrichting van de Eindhovenseweg tussen de beide verkeerspleinen is gebaseerd op een gebiedsontsluitingsweg (30 km/u)*

Op 14 december 2021 is het "Amendement Eindhovenseweg als gebiedsontsluitingsweg 30" door uw raad aangenomen. Omdat de richtlijnen voor de vormgeving van een dergelijk wegvak nog niet landelijk zijn vastgelegd, heeft uw college op 15 februari 2022 een expertmeeting georganiseerd met vier verkeerskundige adviesbureaus. Doel van deze expertmeeting was te komen tot een verantwoord en veilig wegvak, waarbij de maximum snelheid van 30 km/u leidend is. Dat betekent voor het centrumdeel het volgende:

- Voorrangssituatie
Net als nu blijft de Eindhovenseweg een voorrangsweg.
- Vrijliggende fietspaden
Net als nu wordt het langzaam verkeer afgewikkeld op vrijliggende fietspaden aan beide zijden van de weg.
- Markering
De bestaande asmarkering komt te vervallen. In de as van de weg wordt een beperkte fysieke verhoging aangebracht om de lage snelheid te accentueren en inhalen te ontmoedigen.
- Dwarsprofiel en materialisatie
In de nieuwe situatie wordt de wegbreedte versmald naar een breedte van 6,30 meter. Op deze manier kan het beperkte vrachtverkeer en het (H)OV veilig van de weg gebruik maken. De wegverharding op de rijstroken wordt uitgevoerd in asfalt. De middengeleider/as van de weg wordt enigszins verhoogd uitgevoerd in klinkers passend bij de uitstraling van het Vitaal dorpshart Aalst.
- Oversteek en de bushalte
De oversteek voorziening bij het dorpshart is en blijft gecombineerd met de halteplaats voor het (H)OV. De bus halteert op de rijbaan. De oversteek blijft geregeld met verkeerslichten. De halteplekken en de oversteek worden op een plateau aangebracht met een passende helling van rijbaan naar plateau. De materialisatie is afgestemd op het ontwerp van het Vitaal Dorpshart Aalst.
- Aansluiting Brederode
Ter hoogte van Brederode wordt de middengeleider onderbroken. De aansluiting wordt met inritblokken uitgevoerd om de voorrangssituatie duidelijk te maken. Verkeer vanuit Brederode kan beide richtingen op rijden.
- Poortconstructie
Het begin en het einde van de GOW30 worden geaccentueerd. Dit gebeurt door de aanplant van afwijkende bomen aan het begin en einde van het wegvak.
- Bepanting en bomen
De laanstructuur laat visueel een eenduidige rij groen zien. Onderbreking en toepassing van verschillende soorten zorgt voor een ander wegbeeld en helpt bij het verlagen van de maximum snelheid naar 30 km/u.
- Openbare verlichting
Door het gebruik van lage lichtmasten ontstaat een wegbeeld dat gebruikelijk is bij een maximum snelheid van 30 km/u. Er is gekozen voor het zelfde type lichtmast als in Vitaal Dorpshart Aalst om de uitstraling van het centrumhart te versterken.

1.6 Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en langzaam verkeer krijgt meer prioriteit dan de auto.

De aanleg van een aparte infrastructuur voor het openbaar vervoer, een goede infrastructuur voor de fiets en de doseerinrichting aan zuidzijde van de kom Aalst, zorgen ervoor dat de auto veel minder gefaciliteerd wordt dan nu het geval is. Bovendien krijgt de bus ter hoogte van de verkeerspleinen prioriteit op de auto. De auto zal zich dus moeten schikken achter de bus. Ter hoogte van bushalte Den Hof halteert de bus op de rijbaan. De busreiziger kan meteen oversteken, omdat het verkeerslicht op dat moment voor de voetganger en de fietser op groen staat.

Door de combinatie van de vormgeving van de verkeerspleinen, de gereduceerde maximum snelheid en de voorzieningen voor het HOV wordt de route via de Eindhovenseweg en Valkenswaardseweg minder aantrekkelijk voor de auto. De verkeersintensiteit neemt daardoor af. De luchtkwaliteit verbetert en de geluidsoverlast vermindert. De leefbaarheid in Aalst wordt beter.

1.7 Tegelijk met de herinrichting leggen we een duurzaam gescheiden rioolsysteem aan.

In het definitief ontwerp van de Eindhovenseweg houden we rekening met de wens om een gescheiden rioolstelsel aan te leggen. Deze zgn. blauwe ader kan in de toekomst extreme neerslag opvangen en vasthouden, water bergen, infiltreren en afvoeren vanuit gebieden in Aalst die later afgekoppeld worden. We houden in het ontwerp rekening met het feit dat een gedeelte van het riool in de 25-jaarszone van een waterwingebied ligt. De infiltratievoorzieningen worden buiten deze zone aangebracht. Door de werkzaamheden aan de riolering te combineren met de herinrichting van de Eindhovenseweg maken we werk met werk. De weg wordt in één werkgang heringericht en krijgt tegelijk een duurzaam watersysteem. Het definitief ontwerp van het rioolstelsel is door uw raad al vastgesteld op 5 oktober 2021 bij de eerste fase van de Eindhovenseweg en de Valkenswaardseweg. Op het gedeelte Raadhuisstraat tot aan de Leesakker krijgt het riool een verbinding om de werking in het rioolstelsel te optimaliseren. Door een optimalisatie in het stelsel op de Eindhovenseweg blijft dit kostenneutraal.

1.8 Reizigers van het openbaar vervoer worden in de toekomst beter geïnformeerd.

Bij de HOV-halte in het centrum wordt behalve eenabri en fietsenstalling ook een dynamisch reizigers informatiesysteem (DRIP) geplaatst. Deze aanduiding zorgt voor actuele reizigersinformatie. In het beeldenboek is een afbeelding van de informatiezuil afgebeeld. De provincie verzorgt de aanschaf, het beheer en onderhoud van de zuilen en het informatiesysteem.

Bij de halte nabij de Burgemeester Mollaan zal een vergelijkbare voorziening worden ingericht. Dit nemen we mee in het ontwerp van het meest noordelijke deel van de herinrichting Eindhovenseweg.

1.9 Het definitief ontwerp is qua materialisatie uitgewerkt in een beeldenboek.

De uitwerking van een voorlopig ontwerp naar een definitief ontwerp heeft vooral betrekking op de invulling van elementen in de openbare ruimte. Om dat vorm te geven, zijn de beplanting en inrichtingselementen belangrijk. In het bijgevoegde beeldenboek beschrijven we de materialen die we gebruiken en de invulling van het groene areaal. Door te kiezen voor verschillende soorten dragen we bij aan de biodiversiteit in de

groenstructuur. In dit beeldenboek zijn alle materialen en groensoorten verder uitgewerkt. Er heeft afstemming plaatsgevonden met de inrichting van Vitaal Dorpshart Aalst

Kanttelingen

1.1 Laad- en losplekken worden op de Eindhovenseweg tot een minimum beperkt

In de huidige situatie zijn naast de rijbaan op de Eindhovenseweg een aantal laad- en losplekken voor het verkeer aangeduid. In het voorlopig ontwerp zijn we er vanuit gegaan dat de laad- en losplekken grotendeels terug moeten komen. Uit gesprekken met bewoners en ondernemers blijkt echter dat de stremming bij het laden en lossen van goederen beperkt voorkomt. Omdat de verkeerintensiteit in de toekomst naar beneden gaat en de wens voor vergroening belangrijk is, achten wij het acceptabel om de laad- en losplekken op de Eindhovenseweg te minimaliseren. De stremming die dat voor het verkeer oplevert is aanvaardbaar.

1.2 De uitvoering van het centrumdeel kan vertraging oplopen door archeologische vondsten

Bij de voorbereidingen voor de werkzaamheden worden diverse onderzoeken gedaan naar de bodemgesteldheid. Zo is er ook onderzoek gedaan naar de mogelijkheid op het aantreffen van archeologisch belangrijke vondsten. In het centrum blijkt dat de kans op het aantreffen van bewoning uit de periode Late Prehistorie en Nieuwe Tijd als hoog wordt ingeschat. De werkzaamheden in het centrumdeel zullen daarom onder archeologische begeleiding plaatsvinden. Bij het aantreffen van belangrijke vondsten, is een zekere vertraging niet uit te sluiten.

1.3 Bij het uitvoeren van projecten van deze omvang proberen we risico's zo goed mogelijk te managen.

Bij alle grote projecten treden risico's op, waarbij zo goed mogelijk gestuurd moet worden op tijd, kosten, kwaliteit, enzovoort. Om de risico's van de herinrichting van de Eindhovenseweg zo veel mogelijk te beperken en te kunnen bijsturen, organiseren we in de voorbereiding regelmatig risicosessies. Door het benoemen van risico's en daarvoor zo goed mogelijk beheersmaatregelen te nemen, verkleinen we de risico's en zijn ze minder ingrijpend als ze zich wel voordoen. Uw raad houden we ieder kwartaal door middel van een raadsinformatiebrief op de hoogte.

Kosten en dekking

De kosten en dekking van de herinrichting van de gehele Eindhovenseweg zijn door uw raad gevoteerd bij besluit van 5 oktober 2021. Bij de vaststelling van dat voorstel heeft uw raad een amendement aangenomen waarbij u het college opdraagt de voortgang van het project en de bestedingen van het krediet te managen en de raad hierover en over de (financiële) risico's tenminste éénmaal per kwartaal schriftelijk te rapporteren. Inmiddels heeft uw raad drie kwartaalrapportages ontvangen.

Na vaststelling van het definitief ontwerp van het centrumdeel worden de ontwerpen technisch uitgewerkt en prijzen bepaald op basis van de al gesloten raamovereenkomst met de aannemer. De enige afwijking die kan ontstaan ten opzichte van de onderliggende raming, komt mogelijk voort uit compensatie voor extreme prijsstijgingen. Wanneer er

sprake is van een stijging van de totaalprijs van 5% of meer, beoordelen wij of de aannemer voor compensatie in aanmerking komt. Dit uitgangspunt is in lijn met het advies dat BIZOB eerder heeft opgesteld voor alle deelnemende gemeenten.

Duurzaamheid

In de Nota van uitgangspunten heeft uw raad aangegeven dat duurzaamheid in het project belangrijk is. Het ontwerp is getoetst aan deze uitgangspunten:

- Door afname van de verkeersintensiteit en / of gewijzigde samenstelling van het verkeer vermindert de geluidsbelasting en verbetert de luchtkwaliteit. De volgende maatregelen worden genomen:
 - Vermindering van de verkeersintensiteit;
 - Verbod voor doorgaand vrachtverkeer;
 - Weren van sluipverkeer;
 - Aanvullend amendement GOW30;
 - Invoeren 60km/u op de Valkenswaardseweg
- We voegen groen en bomen toe voor een positievere beleving van de omgeving en de afname van hittestress. Dat hebben we in het beeldenboek verwoord.
- Tegelijk met de herinrichting leggen we een duurzaam gescheiden rioolstelsel inclusief infiltratievoorzieningen aan en stimuleren we het actief afkoppelen van hemelwater. De aannemer heeft hiervoor een plan opgesteld.
- Bij de uitvoering van het project houden we zo veel als mogelijk rekening met het gebruik van milieuvriendelijke materialen en het gebruik van elektrisch materieel. Deze vereiste heeft meegewogen in de beoordeling tijdens de aanbesteding. Ten slotte voldoet de aannemer aan de verplichting om 1,5% van de opdrachtwaarde in te zetten voor social return.

Burgerparticipatie

Het project Duurzaam door Waalre kent een uitgebreide burgerparticipatie.

Vanaf het begin is er voor Aalst een denktank actief waarin geïnteresseerde en betrokken inwoners meedenken en meepraten over een verantwoorde inrichting van de Eindhovenseweg en de gevolgen daarvan. De denktank en de bewoners van dit deel van de Eindhovenseweg hebben in een aantal bijeenkomsten hun mening gegeven over het ontwerp. Op basis van die bijeenkomsten is het voorlopig ontwerp tot stand gekomen dat op 23 augustus 2022 door het college is vastgesteld.

De laatste stap in de voorbereiding om te komen tot een definitief ontwerp was een inloopbijeenkomst op 11 oktober 2022. Deze bijeenkomst werd druk bezocht. De inloop heeft geresulteerd in een aanpassing aan de oostzijde van de Eindhovenseweg in relatie tot laad- en losplekken. Onder kanttekening 1.1 is hier op ingegaan. Daarnaast hebben enkele bewoners opnieuw aangegeven het niet eens te zijn met de aanleg van de parkeerplaatsen aan de oostzijde van de Eindhovenseweg zoals door uw raad op 14 december 2021 besloten. Zij vrezen een continue bezetting van de parkeerplaatsen door niet-bewoners. Betreffende bewoners hebben aangegeven zich aan het college te zullen richten indien hun vrees in de praktijk bewaarheid wordt.

Desondanks is er sprake van een breed gedragen ontwerp.

Inclusieve samenleving

Het definitief ontwerp sluit aan bij de beleidsmatige uitgangspunten van de gemeente en valt binnen de bestaande wet- en regelgeving.

Communicatie

Na vaststelling van het definitief ontwerp informeren we de inwoners van Waalre via de gebruikelijke kanalen, aangevuld met een persbericht of persgesprek. We zetten hier samen met de aannemer ook de "Bouwapp" in. Op deze app worden actuele berichten geplaatst en kunnen vragen aan de omgevingsmanager worden gesteld.

Kernboodschap

Met vaststelling van het definitief ontwerp van het centrumdeel van de Eindhovenseweg in Aalst wordt een tweede belangrijke stap gezet in de doelstelling om te komen tot een beter leefbare en veiligere woonomgeving voor de inwoners in de kern Aalst en een gezonde, duurzame leefomgeving voor ons dorp.

Vervolprocedure en planning

Na vaststelling van het definitief ontwerp volgt een fase waarin het werk in technische tekeningen wordt uitgewerkt. Er volgt dus geen aanbesteding meer. De huidige aannemer zal ook de werkzaamheden in het centrumdeel uitvoeren.

Voorafgaand aan de werkzaamheden worden alle stakeholders geïnformeerd over de werkzaamheden en worden afspraken gemaakt om mogelijke overlast tot een minimum te beperken.

Bijlagen onderdeel van het voorstel

1. Definitief ontwerp (2 tekeningen)
2. Beeldenboek centrumdeel

Bijlagen ter informatie

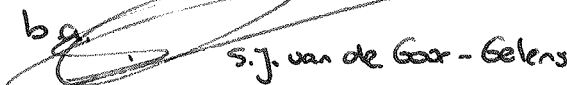
1. Raadsinformatiebrief vaststelling voorlopig ontwerp van 5 september (incl. bijlage)

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN WAALRE,

gemeentesecretaris,

mr. drs. R.L. Franken

waarnemend burgemeester,

 S.J. van de Goor-Gelens

dr. A.J.W. Boelhauer