

Vraag d.d. : 10 januari 2021 ten behoeve van de commissie GZ 12
januari 2021
Agendapunt : 8B
Van : Jos Bessems, Groenlinks-PvdA
Afhandeling door : Wethouder Kuijken
Afgehandeld d.d. : 12 januari 2021

Vraag

In het ontwerpbestemmingsplan lezen wij op Blz. 10 onderaan:

Voor de Schoolstraat is gekozen voor een andere oplossing, namelijk het verschuiven van de grens van de bebouwde kom en herinrichting van het wegprofiel. Deze maatregelen passen binnen het geldende bestemmingsplan, zodat het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor de Schoolstraat niet nodig is

Vraag 1:

Heeft de verplaatsing van de komgrens van de Schoolstraat GEEN enkel ander gevolg?

Er wordt een twee-richtingenfietspad met een breedte van 4 meter aangelegd, gescheiden van de rijbaan door groene bermen.

Hieruit concluderen wij dat dit een snel fietspad wordt en in de toekomst onderdeel wordt van het snel fietspad tracé naar het stedelijk gebied.

Vraag 2:

- Is deze conclusie juist?
- En is er inzicht wat het vervolgtraject wordt aan het einde van de Broekhovenseweg? Rechts af richting Waalre en aansluiten op het oude spoorwegtraject Valkenswaard-Waalre-Eindhoven of linksaf richting Veldhoven (ASML) en verder? Of beide?
- En zijn er nog redenen behalve waarschijnlijk financieel dat de optie van 2 fietspaden (elk eenrichtingsverkeer) niet wordt meegenomen?

Een groot aantal bewoners van de Broekhovenseweg hebben zienswijzen ingediend. Wij zijn het met het college eens dat een aantal bezwaren in de zienswijzen betrekking hebben op de uitvoering en niet op het bestemmingsplan als zodanig, zoals de inrichting of de plaatsing van lichtmasten. Ook het instellen van een bepaalde maximumsnelheid, kan niet in een bestemmingsplan worden geregeld.

Het is goed dat het college toch uitgebreid in gaat op de bezwaren van de aanwonenden aangezien zij daar in de toekomst dagelijks mee geconfronteerd gaan worden.

Uit de antwoorden trekken wij de volgende conclusie (punten verwijzen naar de beantwoording in de nota van zienswijze):

Bij punt A:

- Dat er één doorsteek per woonperceel komt.
- Er een goede verlichting komt die past bij een vrij liggend fietspad in het buitengebied. Hierbij denken wij aan vergelijkbare verlichting als bv het Ploegpad.
- Dat er een aanvaardbare (ook voor rolstoelgebruikers) hellingshoek komt bij de doorsteken naar de woningen aan de ander kant van de weg.

Vraag 3:

Zijn deze conclusies juist? Zo nee welke niet en waarom niet?

Bij punt B t/m F zijn de bezwaren van de bewoners vooral gericht tegen elke vorm van een oversteekplaats ter hoogte van de Zeven Fontein. Onze fractie is eveneens van mening dat dit

ongewenst is. Het werkt 'niet oversteken' en 'snel even over de weg fietsen' voor de laatste 100 m in de hand.

Vraag 4:

- Is het technisch mogelijk om de B-watergang onder het fietspad te laten lopen, b.v. middels een duiker?
- En creëert men dan voldoende ruimte om het GEHELE fietspad ten Zuiden van de Broekhovenseweg te laten lopen zonder dat er een grote verlegging van de rijbaan in noordelijke richting nodig is? En zonder dat er grote aankopen van particulieren gronden nodig zijn?
- Indien er voor 2 fietspaden wordt gekozen zou deze discussie overbodig worden. Is dat meegenomen in de overwegingen?
- Als het een van beide suggesties (watergang onder fietspad en/of 2 fietspaden) technisch mogelijk is kan er dan een grove inschatting gemaakt worden van de meerkosten?

Antwoord

Vraag 1:

Het voornemen is om de komgrens te verplaatsen tot de aansluiting met de Kapelstraat. De mogelijkheid om deze te verplaatsen tot helemaal naar de Broekhovenseweg wordt nog onderzocht. Daarmee is het de bedoeling dat het gebied tot aan de komgrens 30 km/uur zone wordt. Daarvoor moet nog wel een verkeersbesluit worden genomen.

Daarnaast moet het gebied geloofwaardig als 30-km gebied worden ingericht. Het voornemen is om hier fietssuggestiestroken aan te leggen. De inrichting wordt daarmee hetzelfde/vergelijkbaar als de inrichting van de Dorpsstraat in Riethoven binnen de bebouwde kom.

Voor de maatregelen zijn nog geen financiële middelen gereserveerd.

Vraag 2:

Een snel-fiets-route is een term die aangeeft dat het een hoogwaardige fietsroute betreft met een regionale functie. En dat is de ambitie. Voor dit gedeelte kent de verbinding hiervoor alle kenmerken, zoals voldoende breedte en "in de voorrang".

Het fietspad sluit aan het einde van de Broekhovenseweg aan op de huidige fietsstructuren van de Volmolen. In het kader van het project Fietsverbindingen de Kempen wordt in 2021 een voorlopig ontwerp gemaakt van het vervolg van de fietsroute richting Veldhoven. Daarbij wordt gekeken in welke maten de fietsverbindingen richting Veldhoven geoptimaliseerd kunnen worden. De snelle fietsverbinding is dus georiënteerd op Veldhoven en niet op Waalre. Uiteraard kunnen fietsers richting Waalre wel gebruik maken van de huidige fietsverbindingen die er liggen.

De fietsverbinding sluit aan op het al bestaande fietspad in twee-richtingen bereden aan de zuidzijde. Daarnaast is het bij een snelfietsverbinding wenselijk om zo min mogelijk aansluitingen (van woonpercelen) te doorkruisen. Dit zijn in potentie "gevaarlijke locaties". De zuidzijde is daarmee gunstiger. Daarnaast hebben we aan de zuidkant ook de meeste grondpositie. Als laatste wordt met het viaduct over de N69 rekening gehouden met een twee richtingen fietspad aan de zuidzijde.

Vraag 3:

Er wordt inderdaad één oversteek per woning/inrit gemaakt zodat bewoners vanuit hun inrit direct de weg kunnen oversteken naar het fietspad.

Het vrij liggende fietspad wordt van een goede verlichting voorzien. De huidige verlichting langs de Broekhovenseweg voldoet aan die van verlichting in het buitengebied. Het nieuwe fietspad wordt van een nieuwe verlichting voorzien. Deze is inderdaad vergelijkbaar met die van het Ploegpad.

Ter hoogte van de oversteken wordt een acceptabele helling gebruikt om naar het fietspad te komen. Zodat deze goed kan worden gebruikt voor het oversteken van en naar de woningen, in beginsel kleiner/gelijk 1:20.

Vraag 4:

Afgezien van een benodigde watervergunning van het Waterschap is het in beginsel ongetwijfeld mogelijk om het fietspad op de watergang te leggen en de watergang volledig in een duiker te verwerken.

Het is niet mogelijk zonder grondaankopen een voldoende ruime berm en fietspad te realiseren zonder de weg te verleggen en/of grond aan te kopen. Dit kan niet in het geval van een in twee-richtingen bereden fietspad, maar ook niet in het geval van een in één richting bereden fietspad. (De benodigde ruimte volgens de richtlijnen voor een in één richting bereden fietspad vanaf de weg bedraagt inclusief berm totaal minimaal 6 meter (2, 5 m berm, 3 meter fietspad, 0,5 meter obstakelvrije ruimte).