Nistelrode, 29-11-2024

INSPREEKNOTITIE COMMISSIEVERGADERING RZ

Bijeenkomst	Commissie vergadering Ruimte en Leefbaarheid 03-12-2024
Agenda onderwerp:	Nr. 11 Verkenning Randwegen Nistelrode en opwaarderen fietspad Waardsestraat.
Van	De projectgroep Mobiliteit van de Dorpsraad Nistelrode

ONZE REACTIE OP HET RAADSVOORSTEL IN OPVOLGING VAN ONZE INSPREEKTEKST TIJDENS DE COMMISSIEVERGADERING OP 15 OKTOBER 2024.

De groeiende projectgroep vertegenwoordigt een steeds bredere afspiegeling van de bestaande wijken in Nistelrode en verdiept zich in mogelijke oplossingen voor de uit de hand gelopen steeds voortdurende verkeersknelpunten. Het verkeersonderzoek uitgebracht door Kragten op 28 juni 2023 toont in afbeelding 9 op pagina 18 een 6 tal duidelijke knelpunten. De daaropvolgende opgestelde mobiliteitsvisie Bernheze 2040, opgesteld op 15 februari 2024, geeft een duidelijk inzicht in de maatgevende belangen en hoe deze toegepast worden om de voorliggende knelpunten duurzaam op te lossen. Het rapport beschrijft hoe men vanuit de mobiliteitsvisie via een mobiliteitsplan tot een uitvoeringsplan komt. De bovenmatige verkeersdruk op de doorgaande weg door het centrum en de Snelfietssraat vormen het zwaartepunt. Weijen is belast met meer dan 10.000 voertuigbewegingen per etmaal. Dit terwijl het een 30 km ontsluitingsweg, met een genormeerd maximale belasting van 4000 voertuigen per etmaal, is.

Wij onderschrijven de in het raadsvoorstel gekozen prioriteiten voor de scenario's 5 a en 5c respectievelijk het optimaliseren van de bestaande infrastructuur en het verkennen van de mogelijke randwegen. Voor 5c geven wij de voorkeur aan een verkenningsonderzoek naar een geïntegreerd mobiliteitsplan voor 2030 waar de randweg zo mogelijk een onderdeel van uitmaakt. Vanwege de bestaande

woningnood herkennen wij de noodzaak om de lopende ruimtelijke ontwikkelingen door te laten gaan. Wij vragen ons wel af in hoeverre het doorgaan van die ruimtelijke ontwikkelingen de breed in de mobiliteitsvisie beschreven leefbaarheidseisen voor bestaande bewoners ondergeschikt maakt aan toekomstige ruimtelijke plannen. Dit terwijl die ruimtelijke plannen minimaal voorzien in de daarbij horende infrastructuur. De gebruikte argumentatie voor het op waarderen van het fietspad tot een 30km weg in het verlengde van de Waardsestraat verlicht de verkeersdruk op Weijen met mogelijk 2000 verkeersbewegingen maar resulteert nog steeds in bovenmatige verkeersdruk op Weijen. De bewoners van de middels de 30 km weg te ontsluiten woonwijk maken zich zorgen dat die oplossing gebruikt wordt als doorgaande weg voor sluipverkeer. Dat vraagt aanvullende verkeersmaatregelen waarmee de veiligheid in die wijk niet in gevaar komt en er geen 3de doorgaande route gecreëerd wordt. Wij willen duidelijk voorkomen dat het verminderen van bestaande overlast nieuwe knelpunten creëert met voortdurende onacceptabele overlast voor de aanwonenden. Dit roept bij ons de vraag op om een duidelijke maximale verkeersbelasting per type weg als uitgangspunt vast te leggen bij het opstellen van toekomstige uitvoeringsplannen voor de mobiliteit in Nistelrode. Het is daarbij van belang om vooraf te weten in hoeverre deze normering rechtmatig verankerd is en hoe een mogelijke rechtsgang nieuwe ruimtelijke plannen onnodig vertraagt. De reeds jaren voortdurende verkeersoverlast in Nistelrode is het gevolg van een zware onderwaardering van het belang van het mobiliteitsvraagstuk bij de ontwikkeling en beoordeling van de ruimtelijke plannen.

Aanvullend op de optie van het verbinden van de Waardsestraat met het Korteveld zien wij nog meerdere kansen om de veiligheid en overlast van de verkeersdruk op de doorgaande weg Weijen/Laar en de Snelfietsstraat op de korte termijn te verlagen. De kosten hiervoor inclusief de uitvoering zijn te overzien en daarmee redelijk snel realiseerbaar. In afwachting van het beschikbaar hebben van de nodige investeringsruimte voor de lange termijn gaan onze gedachten uit naar verder onderzoek voor o.a.:

- Het doorgaande (sluip verkeer vanwege file vorming op A50 en A59) verkeer te ontmoedigen middels:
    - De recent op Delst aangebrachte wegversmalling toe te passen op het traject Weijen tussen afslag Donzel en de Wintertuin.
    - Het nu voorliggende uitvoeringsplan voor het nog aan te leggen kruisingsvlak van de Wintertuin aanpassen om de veiligheid van de fietsers te bevorderen en het geluid en trilling overlast te verminderen.
    - De maximale snelheid tussen de rotonde en de Wintertuin (Heesche weg) te verlagen naar 30 km/uur waarmee de rechtsvoorrang positie van de zijwegen snelheid verlagend werkt
    - Vracht verkeer op het Laar tussen de Hoef en de Parkstraat te verbieden. Hiermee blokkeer je alle doorgaand zwaar verkeer en afhankelijk van de bestemming ontsluiten we het goederentransport vanuit het noorden naar de Noorderbaan en vanuit het zuiden naar het Laar/Maxend (Hierover is reeds overleg met de plaatselijke ondernemers die hun logistieke bewegingen verder afstemmen op nog nader te bepalen randvoorwaarden)
    - De maximale asdruk voor vrachtauto’s met bestemming het centrum beperken.

    - Het handhaven van de maximale snelheid op het doorgaande traject.
    - Het opwaarderen van de kwaliteit van de fietspaden richting het centrum om daarmee lokale verplaatsingen op de fiets te stimuleren waarbij fietsparkeermogelijkheden uitgebreid worden.
- Als ontmoediging van autoverkeer op de Snelfietsstraat denken we o.a. aan:
    - Industrieterrein Kleinwijk ontsluiten via de aansluiting van de Waardsestraat op de Noorderbaan en tegelijkertijd de autoverbinding van de Snelfietsstraat (tegenover de Berghemse weg) blokkeren.
    - Het afsluiten van de verbinding van Kleinwijk aan de Heesche weg aan de zijde van Kleinwijk. Door deze doodlopend te maken vanuit het Laar voorkomt men het sluipverkeer dat vanaf de Heesche weg onderweg is naar de A50.

Mede dankzij de constructieve samenwerking met de gemeente is de projectgroep en ook de dorpsraad zover nauw betrokken bij de zoektocht naar de best passende oplossingen. De in de mobiliteitsvisie beschreven overwegingen bij de keuze van de korte en lange termijn maatregelen ondersteunen de leefbaarheid van alle inwoners. Een zo'n breed mogelijk draagvlak vraagt om een vroegtijdige betrokkenheid waarbij de projectgroep de organisatie daarvan graag ondersteunt. Met veel belangstelling kijken wij uit naar de verdere beraadslaging van de commissievergadering over de voorzieningen die de raad beschikbaar stelt aan het college om tot een uitvoeringsplan van een duurzame verkeersinfrastructuur voor Nistelrode te besluiten.

Voor verdere vragen zijn we altijd beschikbaar

Arie Kemps
namens

De projectgroep Mobiliteit van de Dorpsraad Nistelrode.