

Aan: de gemeenteraad van Waalre

Betreft: Mobiliteitsplan 2040/ situatie Willibrorduslaan

Datum: 23-3-2024

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 27-2-2024 heeft u een oordeelsvormende bijeenkomst over het "Mobiliteitsplan Waalre tot 2040".

Als inwoner van Waalre en aanwonende van [REDACTED] wil ik u het volgende ter overweging meegeven voor de situatie van de Willibrorduslaan.

De Willibrorduslaan heeft een bijzondere complexiteit van functies: wijkader, verbindingsweg van centrum Aalst naar centrum Waalre, enige oost-west verbinding in de gemeente, woonstraat. Dit alles maakt dat er (te?) veel verkeer over deze weg gaat. Het betreft zowel bestemmings-, lokaal als doorgaand verkeer.

Auto's: (OV, MaS, P)

Doorgaand verkeer wordt o.a. gedreven door verkeer vanuit Eindhoven HTC richting Dommelen, Valkenswaard, Riethoven Eersel, als door verkeer richting ASML/ Maxima ziekenhuis van en naar oa. Eindhoven-Stratum/Tongelre als snelweg A2/N2, waarbij zeker ook merkbare invloed is van verkeersopstoppingen die tot extra sluipverkeer leiden.

De verbinding van centrum naar centrum leidt natuurlijk ook tot vrachtverkeer, hoewel dit niet het grootste probleem is in mijn ogen.

Er is geen goed alternatief! Ook een goede "rondweg" oost-west buiten /langs de bewoonde zone ontbreekt. Dit is de kern van het probleem in mijn ogen.

Probleemgedrag:

Er wordt vaak te hard gereden (>>50kmh). Wegpiraterij als inhalen aan de verkeerde kant van de aangebrachte vluchtheuvels komt, zeker in de avond, met enige regelmaat voor. Dit is levensgevaarlijk! Ook motoren bezondigen zich hier regelmatig aan.

Stappen/Trappen:

De rijbaan van de Willibrorduslaan is eigenlijk te smal voor alle verkeer. Daarom is in een grijs verleden ooit besloten om de trottoirs tot onverplicht fietspad (verkeersbord RVVG13) te verklaren. Dit betekent dat bromfietzers er niet op mogen rijden. Later is besloten de status te veranderen in verplicht fietspad (verkeersbord RVV G11), waardoor zowel fietsers als bromfietzers verplicht zijn gebruik te maken van deze fietspaden en niet meer op de rijbaan mogen rijden.

Voor voetgangers betekent dit dat zij dit fietspad moeten gebruiken en dus delen met veel snellere voertuigen.

De opkomst van de elektrische fiets en bakfiets die met een vaart van 25 kmh over deze paden gaan heeft het snelheidsverschil alleen maar groter gemaakt. En, om even los te komen van de papieren werkelijkheid, de opgevoerde fatbikes en e-bikes gaan vaak nog veel sneller. Dan komen er ook nog wielrenners met hoge snelheden overheen.

Probleemgedrag:

Fietzers rijden te hard gegeven de situatie.

Fietzers claimen "hun fietspad" en verwachten dat voetgangers ruim baan voor ze maken zodat ze hun snelheid niet hoeven minderen of achter elkaar hoeven te gaan rijden.

WONEN (W)

Het is uitermate jammer dat de W van WONEN niet is/wordt meegenomen bij het opstellen van het mobiliteitsplan. Aanwonend zijn betekent namelijk ook dat je te maken krijgt met geluidsoverlast, vervuiling, maar ook dat je gewoon veilig je eigen terrein kunt verlaten om deel te gaan nemen aan het verkeer. Dat laatste komt zeker in het geding als E-bikes met 25 kmh (of meer) rakelings langs je inrit scheren, soms met 2 of 3 langs elkaar. Dat maakt ook wandelen (Stappen) tot een riskante bezigheid, zeker wanneer je ook nog je hond uit wilt laten.

Een oplossing?

Mijn verwachting van een 'mobiliteitsplan 2040' is dat de geschetste problemen onderkent en dat deze in de bron aangepakt worden.

Dat zou in mijn ogen betekenen dat er buiten de bewoonde kern een alternatieve oost-west verbinding komt die al het doorgaand en sluipverkeer een goed alternatief biedt.

Verder zouden tijdelijke 'verbeteringen' overwogen kunnen worden, waarbij ik vooral niet denk aan verkeersdrempels. Daar heeft Waalre er al veel te veel van in mijn ogen. Eventueel zou een maximum snelheid van 30 kmh kunnen worden overwogen, mits de huidige weginrichting dat toelaat.

Een beter alternatief is in mijn ogen om het gedeelte waar huizen langs staan om te bouwen tot een Fietsstraat (verkeersbord L51), met rood asfalt, waarbij fietsers en auto's de rijbaan weer gaan delen en de auto 'te gast' is.

Deze oplossing is vanuit meerdere invalshoeken te prefereren

- er komt weer ruimte voor voetgangers (S)
- snelheden gaan omlaag , altijd max 30 kmh, ook voor speed pedelecs etc
- geen drempels nodig
- geluidsoverlast neemt af
- de aanwonenden kunnen veiliger hun erf verlaten.

De prijs is natuurlijk dat de capaciteit van de weg zal afnemen, zeker in de ochtend- en avondspits. Dat maakt het voor sluipverkeer en doorgaand verkeer natuurlijk een stuk minder interessant. Bijkomend nadeel is dat ook ambulances, politie en brandweer regelmatig gebruik maken van de Willibrorduslaan als oost-westverbinding. Ook zij zullen rekening moeten houden met hun snelheid als het een Fietsstraat wordt. (hoger risico)

Ik hoop dat u genoemde overwegingen herkent en meeneemt in uw afwegingen. Wellicht kunnen enkele van mijn argumenten bruikbaar zijn voor de criteria die u gebruikt bij het komen tot een oordeel over het mobiliteitsplan.

Mocht u naar aanleiding van mijn betoog verdere vragen hebben, ben ik natuurlijk altijd bereid dit verder toe te lichten.

Hoogachtend,



