

Consultatie nota

Ontwerp t.b.v. de herinrichting van de Willibrordusstraat te Wintelre

Participatieproces:

Informatieavond bewoners voorlopig ontwerp:	17 april 2025
Inloopavond bewoners (informatie aangepaste ontwerp) :	17 juni 2025
Inspraakprocedure:	1 juli t/m 15 juli

Algemeen:

Alle 40 schriftelijk ingebrachte vragen die op de informatieavond zijn gesteld zijn individueel beantwoord en per mail verstuurd naar de stellers. Op basis hiervan is het ontwerp daar waar mogelijk aangepast.

Enkele verkeerskundige maatregelen die in het ontwerp zijn opgenomen roepen bij enkele bewoners nog weerstand op. Onderstaand worden deze maatregelen kort besproken met daarbij het gemeentelijke verkeerskundige standpunt. Daarbij stellen wij het gemeenschappelijk belang boven het individuele belang.

De voorgestelde uitvoering van drempels en verhoogde kruisingsvlakken

De bewoners van de straat zijn het er weliswaar over eens dat de snelheid van het gemotoriseerde verkeer teruggebracht moet worden naar de voorgestelde 30 km/uur. Over de manier waarop dit moet gebeuren, bestaan verschillende meningen.

Het geluid en/of de trillingen die voertuigen veroorzaken bij het passeren van drempels kunnen vooral bij oudere woningen die dicht op de straat staan – vaak op eenvoudige fundatie – als hinderlijk worden ervaren. Dit probleem wordt versterkt door het zware landbouw- en vrachtverkeer. Daardoor is het reëel te verwachten dat ook na de aanleg van drempels meldingen van overlast zullen blijven binnenkomen.

De bewoners die nu overlast ervaren van trillingen door een drempel, óf de nu nog hobbelige weg, zien liever alleen “visuele” drempels (zonder hoogteverschil) om zo mogelijke trillingen/geluidsoverlast te voorkomen. Deze visuele drempels zijn echter op de lange termijn niet effectief in verlagen van de snelheid en dragen daarom niet bij aan een betere verkeersveiligheid.

Andere bewoners zien juist wel het belang in van verhoogde drempels, bijvoorbeeld aan het begin en het einde van de straat, en op de kruispunten. Zij wijzen op het feit dat er te hard wordt gereden in de straat. Door een duidelijke fysieke maatregel (in dit geval: verkeersdrempels) zijn bestuurders zich meer bewust van de verkeerssituatie, wat de verkeersveiligheid ten goede komt.

Dat stelt ons voor een dilemma: ongeacht de gekozen uitvoering zullen sommige bewoners hinder ervaren, dan wel door verkeersonveilige situaties dan wel door trillingen/geluid. Vanuit verkeerskundig oogpunt is het daarom essentieel het algemeen belang te blijven wegen en de straat zo in te richten dat het 30 km/uur regime effectief gehandhaafd kan worden. De belangrijkste aandachtspunten daarbij zijn:

- Effectieve snelheidsverlaging. Fysieke drempels (verhoogd i.p.v. visueel) zijn de meest betrouwbare en effectieve manier om de snelheid te verlagen en daarmee de verkeersveiligheid te verbeteren. Deze snelheid remmende maatregel zal tegelijkertijd leiden tot een afname van het sluipverkeer.
- Wanneer de snelheid effectief wordt verlaagd, nemen ook de trillingen en het geluid bij het passeren van de drempels af.
- Mogelijkheid om onderscheid te maken in de uitvoering van de drempels. Aan het begin en einde van de straat kunnen drempels conform de richtlijnen worden uitgevoerd met een maximale hoogte van 12 cm, om het doorgaande verkeer direct te dwingen het 30 km/uur regime te respecteren. Voor de kruispunten in de Willibrordusstraat kunnen de verhoogde vlakken iets lager worden uitgevoerd, afhankelijk van de effectiviteit die nodig is.
- Het blijft altijd mogelijk om achteraf (na controlemetingen) de uitgevoerde drempels en verhogingen nog aan te passen.
- Het moet vermeld worden dat voor een aantal bewoners enige overlast blijft. Er staan meerdere oude trilling gevoelige huizen langs de weg.

Verkeersfunctie vs. Verblijfsfunctie

De Willibrordusstraat is een doorgaande weg en daarom zijn er bij bewoners zorgen over de verkeersveiligheid bij parkeren op de rijbaan. Op dit moment heeft de straat inderdaad een ruime, verhard ingerichte uitstraling die bestuurders uitnodigt om hard te rijden. Hierdoor wordt de straat in de praktijk meer gebruikt als (snelle) verkeersroute dan als verblijfsgebied. Dit is iets dat wij onder meer met de herinrichting willen veranderen.

De gemeente kiest er bewust voor om de straat visueel te versmallen door het aanbrengen van groenstructuren. Hiermee willen we de weg minder aantrekkelijk maken voor doorgaand (sluip)verkeer en juist de nadruk leggen op de verblijfsfunctie. Dit draagt bij aan het terugdringen van de snelheid en daarmee aan de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers: voetgangers, fietsers én automobilisten.

Een logisch gevolg van deze keuze is dat er op enkele plekken parkeerplaatsen verdwijnen. Tegelijkertijd blijft parkeren nog steeds op veel plekken mogelijk – bijvoorbeeld op straat/rijbaan of bij de kerk. De zorg over parkeren op de rijbaan valt daarmee eveneens te nuanceren: met de nieuwe inrichting krijgt de straat een duidelijk 30 km/u-karakter met een verblijfsfunctie, wat betekent dat incidenteel parkeren op de rijbaan niet ongewoon is en binnen deze inrichting ook is toegestaan én veilig mogelijk zal zijn. De straat zal door de herinrichting dus juist overzichtelijker en rustiger worden in gebruik.

Parkeerdruk en -behoefte

Er zijn zorgen over de toekomstige parkeerdruk, met name in relatie tot thuiswonende kinderen en bezoekers van Café d'n Babbel. Verkeerskundig is het niet haalbaar – en ook niet wenselijk – is om in de openbare ruimte te voorzien in een parkeerbehoefte van bijvoorbeeld drie of vier voertuigen per huishouden.

De bepaling van parkeerdruk gebeurt conform het gemeentelijk parkeerbeleidsplan, waarbij uitgegaan wordt van een acceptabele loopafstand van maximaal 100 meter vanaf de woning.

Deze benadering is ook tijdens de informatie- en inspraakavond toegelicht, al gaven veel bewoners aan dat zij dit 'parkeren op afstand' niet zien zitten.

We begrijpen dat veel bewoners de voorkeur geven aan 'parkeren voor de deur'. Echter, deze wens is niet te combineren met de gekozen herinrichting, die onder andere gericht is op het verlagen van de snelheid, verbeteren van de verkeersveiligheid en het terugbrengen van een verblijfsfunctie in de straat. Een straat met meer verharding en parkeerplaatsen nodigt uit tot hogere snelheden, wat de veiligheid van alle weggebruikers – en met name fietsers en voetgangers – negatief beïnvloedt. In het ontwerp is daarom gezocht naar een balans tussen het behoud van voldoende parkeerplaatsen en het creëren van een veilige, overzichtelijke 30km-straat.

Verkeerskundig blijven wij benadrukken dat het doel van deze herinrichting is om de leefbaarheid, veiligheid en ruimtelijke kwaliteit van de Willibrordusstraat te verbeteren. Wij begrijpen dat verandering soms tot onzekerheid leidt, zeker wanneer het gaat om voorzieningen zoals parkeren. Toch vertrouwen wij erop dat de voorgestelde inrichting ten goede zal komen aan alle bewoners en gebruikers van de straat. Om tegemoet te komen aan de verzoeken voor extra parkeerplaatsen bij Café den Babbel hebben we daar langs de straat 4 (groene) parkeerplaatsen laten terugkomen.

Zorgen om een voldoende veilige voetgangers- en fietsoversteek bij “de Draai”, tussen Kekkeneind en Willibrordusstraat

In het verleden zijn blijkbaar afspraken gemaakt voor een veilige fietsoversteek nabij de Draai d.m.v. een opstelpunt midden op de weg. Bij de bewonersavond voor het voorlopig ontwerp is hier al aandacht voor gevraagd. Op basis van dit verzoek is het voorlopig ontwerp verkeerskundig aangepast. De aanpassingen waren blijkbaar niet voldoende. Omdat er tegenstrijdigheden in enkele uitgangspunten bleef bestaan hebben we een onafhankelijk gerenommeerd verkeerskundig adviesbureau de opdracht gegeven om hierover een onderbouwd advies te geven. Dit advies is overgenomen en verwerkt in het definitief ontwerp. Daarmee komen we tegemoet aan het verzoek voor de meest veilige verkeerssituatie in de Draai voor alle verkeersdeelnemers.