

Reactie op onderzoek 'Maximum snelheid 30 of 50 km/u'

Bij de vaststelling van het raadsvoorstel 'Ontwerpfase 1 Eindhoveneweg' op 5 oktober jl. is het amendement "Herinrichting Eindhoveneweg instellen 30 km/h" aangenomen. In het amendement staat opgenomen om in het definitief ontwerp voor het dorps hart Aalst op het daarin opgenomen gedeelte van de Eindhoveneweg een maximale snelheid van 30 km/h in te stellen. Hiervan kan alleen worden afgeweken wanneer op basis een onafhankelijk onderzoek, dat wordt voorgelegd aan de raad, blijkt dat dit niet realiseerbaar is.

Naar aanleiding van dit amendement heeft bureau Witteveen + Bos (hierna W+B) twee aspecten onderzocht:

1. of het juridisch realiseerbaar is om op dit deel van de Eindhoveneweg een maximale snelheid van 30 km/u in te stellen;
2. of een op basis van de richtlijnen voor 30 km/u gebied ontworpen herinrichtingsvoorstel veilig en verantwoord kan worden gerealiseerd.

Op 12 november ontvingen wij de notitie van W + B met daarin o.a. conclusies en aanbevelingen over bovenstaande aspecten.

In deze notitie leest u de reactie van het college op deze conclusie en aanbevelingen. We gaan eerst in op de eerdere genomen raadsbesluiten over de Eindhoveneweg, de vastgestelde uitgangspunten voor de Eindhoveneweg en het Vitaal Dorps hart Aalst, adviezen van regionale partners hierover, hoe in het definitief ontwerp voor de Eindhoveneweg en het dorps hart snelheidsverlagende maatregelen zijn toegepast en tot slot onze reactie op de conclusies en aanbevelingen uit het onderzoek.

Genomen raadsbesluiten

De afgelopen jaren zijn er verschillende raadsbesluiten genomen over de herinrichting van de Eindhoveneweg en het Vitaal Dorps hart. Te weten:

- Vastgestelde **nota van uitgangspunten Eindhoveneweg**. Vastgesteld door de gemeenteraad op 18 december 2018 met het uitgangspunt van een maximale snelheid op de gehele Eindhoveneweg van 50 km/u;
- Het onderhavige wegvak waarover op dit moment discussie is over de in te voeren maximumsnelheid is niet verder dan een schetsontwerp uitgewerkt. Dit **schetsontwerp** is ontworpen op basis van 50 km/u en op 3 december 2019 vastgesteld door de gemeenteraad;
- Op 22 oktober 2019 heeft de gemeenteraad de '**Visie Vitaal Dorps hart Aalst 2.0**' vastgesteld. Hierin staat het zichtbaar en beleefbaar maken van het dorps hart vanaf de Eindhoveneweg centraal. In de visie staat als belangrijke factor bij het plein de geluidsbelasting op de gevels benoemd die ontstaat door het verkeer op de Eindhoveneweg. Door maatregelen kan het geluidsniveau naar beneden worden gebracht. Zoals in de visie staat opgenomen moet daarbij uiteraard voor een "stille" verharding van de Eindhoveneweg worden gekozen.

Vastgestelde uitgangspunten

Een 30 km/u-regime op de Eindhoveneweg is weliswaar een wens die in de raad is uitgesproken, maar niet eerder een formeel vastgesteld uitgangspunt geweest op basis waarvan het definitief ontwerp van de Eindhoveneweg is uitgewerkt. Wanneer wordt gekozen om het 30 km/u-regime toch op het centrumdeel van de Eindhoveneweg toe te passen heeft dit grote gevolgen voor overige, wel reeds door de raad vastgestelde, uitgangspunten voor de Eindhoveneweg. De hieronder genoemde uitgangspunten uit de 'Nota van uitgangspunten Eindhoveneweg' en 'Vitaal Dorps hart Aalst 2.0' komen daardoor in geding:

- **Hoofdverbindingsweg voor de gemeente:** belangrijke ontsluitingsfunctie voor het verkeer in Waalre. De prognose is dat na de herinrichting van de Eindhovenseweg er nog altijd circa 13.000 motorvoertuigen per etmaal over de weg gaan. Wanneer de Eindhovenseweg conform de richtlijnen met een maximumsnelheid van 30 km/u wordt heringericht levert dat **geen verkeersveilige situatie** op (zou blijkt ook uit het onderzoek van W + B). Fietsers op de rijbaan, geen voetgangersoversteekplaatsen, geen verkeerslichten, geen voorrangskruisingen. Daarnaast fungeert de weg daarmee niet meer als een belangrijke ontsluitingsweg en zal het verkeer zich elders door de gemeente Waalre gaan verplaatsen: wat weer voor (verkeers-)overlast zorgt op andere wegen (die daar niet op zijn berekend).
- **Oversteekbaarheid langzaam verkeer:** de oversteekbaarheid van de weg voor langzaam verkeer komt bij 30 km/u ernstig in het gedrang. Zoals in de notitie van W + B opgenomen past een geregelde oversteek (zoals in het huidige DO opgenomen) niet binnen de ontwerpfilosofie van een 30 km/u gebied, waar juist wordt beoogd om met lagere snelheden meer gelijkwaardigheid te creëren en het oversteken in principe zonder verkeerslichten mogelijk zou moeten zijn. Verkeerslichten worden daarom in beginsel niet toegepast in 30 km/u-gebieden. Van een verbetering van de oversteekbaarheid van de nog altijd drukke Eindhovenseweg is in een 30 km/u regime dan ook geen sprake.
- **Fiets:** in de Nota van Uitgangspunten staat opgenomen dat fietspaden voldoende zijn afgescheiden van het autoverkeer om de veiligheid van de fietser te waarborgen. Fietsers komen bij een heringericht 30 km/u op de rijbaan te fietsen, met de hoge verkeersintensiteiten op deze weg komt dit de veiligheid van de fietser niet ten goede.
- **Geluidsbelasting gevels:** bij het herinrichten naar een 30 km/u-regime behoort ook een klinkerverharding. Zoals in de Visie Vitaal Dorpshart opgenomen is de factor geluidsbelasting op de gevels bij het plein (Groene Kamer) een wezenlijke factor. Een 'stille' verharding van de weg is daarbij een vereiste. Vandaar dat in het huidige ontwerp ook asfalt op de Eindhovenseweg is voorzien. Tot tevredenheid van de bewoners en ondernemers aan de Eindhovenseweg.
- **Vertraging uitvoering:** een herinrichting van de weg naar 30 km/u levert vertraging op in de uitvoering van de werkzaamheden. Het ontwerp moet immers worden aangepast, participatie wordt opnieuw doorlopen en het vraagt om nieuwe besluitvorming in de raad. Fase 2 van het werk dat nu in de raamovereenkomst wordt aanbesteed zal helemaal opnieuw onder de loep moeten worden, inclusief samenspraak en besluitvorming. Dat maakt een aanbesteding/ start werk in het voorjaar van 2022 niet mogelijk. Een en ander betekent ook dat de verkeersoverlast langer dan gewenst blijft bestaan.

De opgemaakte planning van de werkzaamheden is ook afgestemd op het project Vitaal dorpschart Aalst. Vertraging van de herinrichting van de N69 heeft ook gevolgen (vertraging) van het project Vitaal Dorpschart Aalst ten gevolg. De aanleg van de Groene Kamer is gekoppeld aan de herinrichting van de Eindhovenseweg.

- **Meer kosten:** De vertraging van het project vergt meer voorbereidingstijd en daardoor meer kosten. De reguliere kostenstijgingen zijn gebaseerd op de huidige uitvoeringstijd. Nu al zien we forse kostenstijgingen in de GWW-sector. Verdere vertraging zal hogere uitvoerings- en ontwerpkosten tot gevolg hebben. Deze

kosten zijn niet geraamd en niet eerder vastgesteld. En vragen daarmee om aanvullend krediet, met het risico dat de provinciale bijdrage komt te vervallen.

Adviezen (regionale) partners

We hebben onze (regionale) partners ook, reeds eerder al, gevraagd naar het definitief ontwerp dat nu voorligt en naar de wenselijkheid en uitvoerbaarheid van een 30 km/u.

- De **politie** heeft aangegeven niet te handhaven op een wegvak dat niet conform de richtlijnen is ingericht. Een en ander is opgenomen in de notitie van W+B.
- **Hermes** heeft met het voorliggende ontwerp inclusief de beoogde maximumsnelheid ingestemd en de provincie laten weten, dat zij tevreden is met de manier waarop de gemeente binnen de beperkte ruimte in het dwarsprofiel zoveel mogelijk HOV maatregelen heeft getroffen.
- In het gehele participatieproces rondom het ontwerp voor het Vitaal Dorpshart is het invoeren van een 30 km/u-regime op de Eindhovenseweg geen onderwerp van gesprek geweest. Het ontwerp is zowel door **inwoners, ondernemers** en **pandeigenaren** positief ontvangen.
- De **provincie Noord-Brabant** heeft op 1 juli 2021 laten weten dat, op basis van het ingediende ontwerp en de reactie van Hermes, men bereid is substantieel bij te dragen in de kosten. De provincie heeft de intentie een 50% provinciale bijdrage te leveren uitgaande van het deel van de Eindhovenseweg/N69 dat aan het HOV kan worden toegerekend.

Daarbij moet worden opgemerkt dat zonder bijdrage van de provincie geen herinrichting van de weg kan plaatsvinden in lijn met de eerder vastgestelde Nota van uitgangspunten voor de Eindhovenseweg.

Hoe kan de wens van lagere snelheid worden benaderd?

De wens die in de raad is uitgesproken met betrekking tot een lagere maximumsnelheid zou bij een verantwoorde uitvoering kunnen leiden tot meer verkeersveiligheid, betere luchtkwaliteit en wellicht minder verkeer.

Een hogere verkeersveiligheid is inderdaad aanwezig als alle omstandigheden volgens de richtlijnen aanwezig zijn. De hoge verkeersintensiteiten maken dat echter nu niet bewezen.

Lagere snelheden leiden tot een lagere luchtkwaliteit. Als de doorstroming voldoende is, kan daarvanuit worden gegaan.

Lagere snelheid (van 50 naar 30) leidt tot lagere verkeersintensiteit.

Dit laatste is echter niet expliciet onderzocht omdat daar nooit aanleiding toe is geweest. Het wegvak waarop de snelheid naar 30 km/u omlaag zou moeten bedraagt naar boven afgerond 550 meter. Bij een onverminderde doorrijnsnelheid van 50 km/u bedraagt de reistijd afgerond 40 seconde. Bij een onverminderde doorrijnsnelheid van 30 km/u bedraagt de reistijd afgerond 66 seconde.

Omdat het niet verantwoord is om de snelheid terug te brengen naar 30 km/u moeten we ervoor zorgen dat de gereden snelheid gemiddeld niet hoger wordt dan 50 km/u. Tenslotte wordt op de meeste wegen sneller gereden dan de wettelijke maximumsnelheid.

Reeds genomen snelheidsverlagende maatregelen

In de definitief ontwerpen voor de Eindhovenseweg en het Vitaal Dorpshart zijn reeds al snelheidsverlagende maatregelen opgenomen. Deze betreffen:

- De bochten in de verkeerspleintjes zijn ontworpen op een wijze dat een vrachtwagen daar met een snelheid van minder dan 50 km/u doorheen moet rijden.
- De rijbaanbreedte in het centrum is teruggebracht naar 6,5 meter waardoor grotere voertuigen net kunnen passeren. Dit heeft een snelheidsremmend effect.
- De hagen aan de zijkanten geven een visueel smal effect dat bijdraagt aan een lagere snelheid.
- De openbare verlichting wordt uitgevoerd met lage masten en de verharding van het centrum wordt doorgetrokken langs de rijbaan op de Eindhovenseweg om een verblijfsgebied te accentueren.
- De bus halteert op de rijbaan om verkeer te ontmoedigen van de weg gebruik te maken. Daarnaast krijgt de bus prioriteit in het verkeer waar geen busbaan aanwezig is. Openbaar vervoer krijgt prioriteit boven het autoverkeer.
- De oversteek voor voetgangers en fietsers wordt zo afgestemd dat deze groep weggebruikers beter wordt gefaciliteerd dan de automobilist.
- Het doseerlicht heeft een optimaal effect om reductie van verkeer mogelijk te maken. Zo blijkt ook uit de notitie van W+B

Reactie op conclusie en aanbevelingen

Wij hebben het onafhankelijke advies van W+B dat door de gemeente is aangevraagd aandachtig doorgenomen en delen de conclusie van W + B dat het verkeerskundig ongewenst is om een maximale snelheid van 30 km/u toe te passen in het gebied. Dit op basis van de hiervoor genoemde punten in deze notitie.

Ook delen wij de conclusie dat 13.000 motorvoertuigen per etmaal een te hoge intensiteit is om een veilig en verantwoord 30 km/u gebied conform de richtlijnen in te richten.

Wij nemen in de aanbeveling ter harte om in de nadere uitwerking van het ontwerp op detailniveau de in- en uitritten nader te bestuderen op het formele gebruik (rechtsaf-in, rechtsaf-uit).

Het informeel oversteken willen wij zoveel mogelijk ontmoedigen, in plaats van faciliteren. Dit gebeurt onder meer door de heggen die geplaatst worden en de veilige formele oversteken bij Den Hof en de kruising met de Raadhuisstraat. Vandaar dat wij de aanbeveling niet overnemen om een middenberm van minimaal 2,5 meter breedte op te nemen in het ontwerp. Dit komt de veiligheid niet ten goede en zou ingaan tegen de reeds eerder vastgestelde uitgangspunten. Een middenberm gaat namelijk ten kosten van de vrij liggende fietspaden en de beoogde laanstructuur zorgt alleen voor een snelheid verlagend effect voor het gemotoriseerd verkeer indien ononderbroken kan worden aangelegd.