

Aanwezig

Andre van de Ven, Cees Ouwerkerk, Tiny Jaspers, Erik Bressers, Hans Willems, de heer van Hout, Stijn Verdonschot, Maikel Baijer, Clea der Kinderen, Elzeneur Mertens, Hugo Smet, Annemarie Rossou, Kevin van Megen, Dirk van der Heijden, Remko Zaeijen.

Afmeldingen:

Fransa Sanders, Wouter van de Ven (Jumbo), Henri van der Schoot, Janine Cosijn.

Agendalid:

Christiaan Dijkhuizen, Dennis Joosten, Frank van Engelshoven, Hans Geene, Hans van Doornmalen.

Opening klankbordbijeenkomst

Projectteam heet alle aanwezigen welkom en opent daarmee de bijeenkomst. Vier bewoners van de van Eschstraat nemen voor het eerst deel aan de klankbordgroep, aangezien de vorige vertegenwoordiger niet langer in Oirschot woonachtig is. Remko verzoekt deze delegatie om één contactpersoon aan te wijzen die aan de bijeenkomsten deelneemt, gelijkwaardig aan de afspraken die met overige belanghebbenden gemaakt zijn.

Terugkoppeling en vragen n.a.v. eerste klankbordbijeenkomst

Projectteam ziet open communicatie tussen alle aanwezige partijen als uitgangspunt om samen tot een toekomstbestendige en veilige oplossing voor de rotonde Kempenweg – Rijkeshuisstraat - Bestseweg te komen. Naar aanleiding van de gestelde vragen na de eerste bijeenkomst verduidelijkt het projectteam de reeds afgeronde en de toekomstige stappen in het proces. De opgave vanuit de gemeente betreft het verbeteren van de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling. Voor het verbeteren van de verkeersafwikkeling zijn meerdere vormen van een alternatieve inrichting van de bestaande rotonde verkend. In combinatie met de opgave voor de verkeersveiligheid en de inpasbaarheid geniet de ovonde oplossing de voorkeur voor een toekomst vaste oplossing met een acceptabele en veilige verkeersafwikkeling. De eerder gemaakte ontwerpschetsen hebben nog geen status omdat dit principeoplossingen betreffen voor alleen het doorrekenen van de verkeersafwikkeling. Op basis van deze onderzoeksresultaten heeft het college opdracht gegeven aan het projectteam om de ovonde verder te verkennen als voorkeursoptie, waarbij participatie met belanghebbenden als essentieel aspect binnen dit vervolgtraject gezien wordt. Het doel van de klankbordbijeenkomsten is om samen met alle belanghebbenden de mogelijkheden van de ovonde in beeld te brengen, evenals het aandragen van knelpunten en/of aandachtspunten voor het nog uit te werken schetsontwerp. Wanneer tijdens de bijeenkomsten blijkt dat de ovonde niet inpasbaar is of dat er onvoldoende draagvlak vanuit belanghebbenden bestaat, wordt dit signaal afgegeven bij het college. Tot die tijd blijft het nader uitwerken van de ovonde als mogelijke voorkeursoptie de scope van het projectteam, waarbij informatie opgehaald wordt bij belanghebbenden om tot een gedragen oplossing voor een verkeerskundig knelpunt te komen.

Naar aanleiding van bovenstaande toelichting wordt door enkele klankbordleden als volgt gereageerd:

- Bij enkele leden van de klankbordgroep leeft het gevoel dat er reeds een besluit is genomen omtrent de ovonde als definitieve oplossingsrichting, waardoor er gesuggereerd wordt dat belanghebbenden alleen nog inspraak hebben over enkele randzaken. Er zijn ook twijfels of

een dusdanige aanpassing van de rotonde nodig is en of andere aanpassingen meer wenselijk zijn (denk aan minder verkeer op de rotonde of wijzigen van de fietsstructuur). Zo geeft de heer Verdonschot aan dat er tijdens de eerste bijeenkomst duidelijk gecommuniceerd is dat er nog geen definitieve keuze gemaakt is voor een bepaalde oplossingsvariant. De heer Van de Ven vult aan dat er drie varianten in de raad zijn besproken, waarbij twee varianten zijn afgefallen vanwege de ruimtelijke inpasbaarheid. De heer Van de Ven stelt dat vervolgens het principeontwerp in zijn ogen reeds bepaald is, ondanks zijn vermoeden dat de ruimtelijke inpasbaar van een ovonde onvoldoende is. *Reactie projectteam: M.b.t. de scope van de opdracht heeft het college besloten dat de ovonde nader uitgewerkt dient te worden als voorkeursvariant, waarbij participatie een nadrukkelijk aspect behelst om tot een gedragen oplossing te komen. Benadrukt wordt dat zonder aanpassing van de bestaande rotonde de verkeersafwikkeling een knelpunt gaat vormen. De verkeersomvang neemt verder toe waardoor het verkeer op de Kempenweg en daarbuiten vast gaat lopen. Dit willen we voorkomen dat elders op het netwerk (nieuwe) knelpunten gaat ontstaan. Vanwege de verkeers aantrekkende werking is het doel niet een vlotte verkeersafwikkeling maar een acceptabele verkeersafwikkeling. Wachtrijen worden geaccepteerd zonder dat er terugslag plaatsvindt naar andere kruispunten in het netwerk. Middels de presentatie van deze bijeenkomst wilt het projectteam graag samen met de klankbordgroep de mogelijkheden van de ovonde bespreken, evenals eventuele knelpunten of aandachtspunten die meegenomen dienen te worden bij de uitwerking van een eerste schetsontwerp.*

- De heer Willems stelt de vraag of er binnen de verkeerskundige analyse ook rekening gehouden is met het menselijk gedrag. Het vermoeden bestaat namelijk dat verkeer bij een incident op de autosnelweg veelal hun weg zoekt via Oirschot, waarbij al het verkeer zich vanaf de A58 op de Kempenweg verzamelt. Een bijkomend nadeel daarbij is dat veel woonwijken van Oirschot ontsloten worden via de Kempenweg, waarbij toekomstige ontwikkelingen de verkeersafwikkeling op de Kempenweg verder zullen bemoeilijken. Dit beeld bestaat vooral tijdens de spitsen, met name tussen de rotonde Kempenweg – Bestseweg en de rotonde Kempenweg – van Tuldenstraat. De heer Jaspers noemt de aanleg van de Randweg als mogelijke oplossing. *Reactie projectteam: Ook de aanleg van een Randweg kan een acceptabele verkeersafwikkeling op de Kempenweg niet waarborgen; hooguit dat de Bestseweg hiermee enigszins ontlast zal worden ten gunste van de leefbaarheid.*
- De heer Ouwerkerk stelt dat we met elkaar moeten bespreken wat precies de redenen zijn waarom de realisatie van een ovonde wel of niet mogelijk zijn. Mevrouw Rossou reageert hierop dat ook bekeken moet worden of er enkele ‘quick wins’ te behalen zijn waardoor het aantal fietsongevallen op de rotonde snel verminderd kunnen worden. *Reactie projectteam: Het doel van deze klankbordbijeenkomst is inderdaad om de mogelijkheden van een ovonde te verkennen met belanghebbenden, waarna toegewerkt kan worden naar een eerste schetsontwerp. Daarbij kunnen eventuele ‘quick wins’ een relevante rol spelen, waarmee de problematiek omtrent de verkeersveiligheid op korte termijn enigszins beperkt kan worden.*
- Later in de bijeenkomst wordt aan het projectteam gevraagd of er ook naar een tussenoplossing bekeken is (tussen bijv. de huidige rotonde en een ovonde), ofwel dat er andere oplossingen doorgevoerd kunnen worden die de oorzaak van het algehele probleem kunnen aanpakken zonder dat er een grootschalige aanpassing van de rotonde benodigd is. *Zoals eerder al aangegeven door het projectteam heeft er tijdens het vooronderzoek een verkeerskundige analyse plaatsgevonden waar meerdere uitvoeringsvormen onderzocht zijn voor de kruising Kempenweg – Rijkeshuisstraat – Bestseweg.*

Toelichting knelpuntenoverzicht

Projectteam verschaft een toelichting op de diverse knelpunten op en rondom de rotonde. Vervolgens worden diverse afwegingen en een voorstel van uitgangspunten (keuzeknoppen) met de klankbordgroep gedeeld, onder andere m.b.t. fietsverkeer en voetgangers. Hiertoe worden diverse aanvullingen en suggesties voorgedragen vanuit de klankbordleden:

- De heer Van de Ven geeft aan dat het op dit moment erg onduidelijk is in welke richting fietsverkeer de rotonde mag oversteken, hetgeen leidt tot diverse kriskrasbewegingen van fietsers op en nabij de rotonde. De heer Van de Ven ziet deze aanvulling dan ook graag aan de knelpuntenlijst toegevoegd. Het projectteam heeft deze genoteerd en zal dit punt ook meenemen in het vervolgproces.
- De bewoners van de van Eschstraat stellen de aansluiting van de van Eschstraat op de Bestseweg voor hun gevoel geen probleem vormt; het gaat hier vermoedelijk om hooguit enkele motorvoertuigen per etmaal die hier de Bestseweg oprijden. Daarnaast wordt, later tijdens de bijeenkomst, door deze bewoners aangegeven dat men geen heil ziet in het realiseren van een fietsstraat of 'auto-te-gast' principe in de van Eschstraat. De voornaamste reden hiervoor is de verwachte verkeersonveiligheid m.b.t. voorbijrijdende fietsers wanneer men met de auto de weg wilt oprijden. *Reactie projectteam: Bovenstaande betreft een prima aanvulling op basis van ervaringen van omwonenden, welke meegenomen zal worden in het verdere proces. Wel wordt hierbij een kanttekening gemaakt dat het beeld van het mogelijk afsluiten anders is dan eerder opgehaald bij de bewoners van de v. Eschstraat.*
- Mevrouw Rossou vraagt wat het aandeel fietsverkeer op de totale intensiteit betreft. *Projectteam geeft aan dat dit slechts een klein aandeel is.* Hierop reageert mevrouw Rossou om te bekijken of het mogelijk is om het fietsverkeer geheel weg te halen bij de rotonde aangezien dit ervoor zorgt dat het overgrote deel van het verkeer niet soepel doorstroomt. *Reactie projectteam: Dit punt is onderdeel van de ontwerpogave. Verder wordt benadrukt dat het fietsverkeer (negatief) invloed heeft op de verkeersafwikkeling. Op basis van eerder onderzoek is de verwachting dat deze invloed beperkt is omdat de verkeersomvang op de Kempenweg en Bestseweg bepalend is. Momenteel vinden verkeerstellingen plaats om actueel inzicht krijgen in de verkeersomvang van zowel het gemotoriseerd verkeer als het fietsverkeer. De resultaten worden vervolgens nog vergeleken met de gegevens uit het verkeersmodel welke zijn gehanteerd voor het onderzoek naar de verkeersafwikkeling.*
- De heer Ouwerkerk geeft aan dat het verwijderen van het fietspad aan de oostzijde van de Kempenweg geen optie biedt, aangezien dit misschien wel werkt voor een bestemming in het centrum maar niet voor bijvoorbeeld De Drossaard. Meerdere klankbordleden vullen aan dat het verwijderen van het fietspad aan de oostzijde én de voorgestelde boog bij Moorland – De Rijt zeer ongewenst is onder buurtbewoners, aangezien fietsverkeer enkele onveilige S-bochten moeten maken. De heer Ouwerkerk geeft een toelichting op zijn eerder toegezonden idee waarbij fietsverkeer op meerdere manieren veilig van en naar het centrum én de woonwijken kan reizen. Daarbij bestaat nog de mogelijkheid om één of twee tunnels voor fietsverkeer (bijvoorbeeld aan weerszijden van de rotonde Kempenweg – Bestseweg) te realiseren, zodat oversteekbewegingen van fietsverkeer op en rondom de rotonde voorkomen kunnen worden d.m.v. een fysieke barrière. *Reactie projectteam: De mogelijkheden van ondertunnelingen wordt zeker meegenomen in het vervolgtraject, waarbij nauwkeurig gekeken moet worden of de inpasbaarheid m.b.t. de hellingbaan fysiek wel mogelijk is en wat het effect op de omgeving is. Daarnaast moet bekeken worden of de diverse S-bochten bij de rotonde niet gaan leiden tot onveilige situaties*

dan wel ongewenst verkeersonveilig gedrag van fietsverkeer. Ten slotte dient een veilige fietsontsluiting van alle woonwijken én het centrum gewaarborgd te blijven, waarbij de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer niet in het geding komt. Het projectteam geeft aan erg blij te zijn met de hoeveelheid ingrediënten die door de klankbordleden aangedragen zijn inzake de te realiseren fietsinfrastructuur op en rondom de rotonde.

- M.b.t. de gewenste voetgangersstructuur wordt veelal gesproken over de veiligheid van voetgangers in relatie tot de eerder besproken ondertunneling; de snelheid van het naderende fietsverkeer vormt hierbij het voornaamste knelpunt. Daarnaast wordt gesproken over de precieze locatie van een eventuele ondertunneling en/of voetgangers-oversteekplaatsen, evenals het behouden en/of verplaatsen (bijv. verplaatsen in zuidelijke richting zodat deze ontsluiting gelijk komt te liggen met De Pochelarij) van het Gloudemanspaadje. Wanneer wordt gekeken naar kansen via het braakliggend terrein is het van belang dat daar een veilige oversteek wordt gecreëerd. En komt deze dan tegenover de aansluiting met de Van Eschstraat te liggen?

Reactie projectteam: Deze punten zullen meegenomen worden in het vervolg proces.

- Mevrouw Rossou vraagt zich af of de Lidl afspraken met hun chauffeurs kan maken m.b.t. de aanrijdroutes, waarop de heer Baijer reageert dat hij dit middels een nog te vervaardigen kaartje kan communiceren met de expeditie-afdeling. De kanttekening hierbij is dat Lidl werkt met externe chauffeurs, dus de heer Baijer kan niet garanderen dat de chauffeurs zich ook daadwerkelijk aan de nieuwe route zullen houden. Afgesproken wordt dat de heer Van de Ven bovengenoemd kaartje ontwerpt en aanlevert bij de heer Baijer.
- De heer Smet geeft aan dat in het verleden (cijfers 2007-2009) laten zien dat een groot aandeel van het gemotoriseerd verkeer (op de Bestseweg?) geen bestemming heeft in Oirschot. Nu wordt gesteld dat het wél bestemmingsverkeer betreft.

Reactie projectteam: We gaan uitzoeken waar de gegevens betrekking op hebben en of deze gegevens nog een meerwaarde hebben voor dit onderzoek. Op basis van gps-data uit 2019 (voor Corona) van TomTom is gebleken dat het merendeel van het verkeer een bestemming heeft in of het buitengebied van Oirschot.

- De heer Van de Ven reageert nog hierop dat het verkeer op de Kempenweg gewoon weg moet.

Reactie projectteam: Dit zijn onderdelen die niet in dit project thuis horen maar in het op te maken mobiliteitsplan van de gemeente Oirschot. Vernieuwing van dit plan is op dit moment actueel.

- Met betrekking tot de Harnasweg geeft de heer van de Ven aan dat de Harnasweg opengehouden dient vanuit de zijde Rijkesluisstraat (bereikbaarheid woning en bedrijven). Andersom ontsluiten via de parkeerplaats is geen optie in verband met het kruisen bevoorradingsverkeer (onveilige situaties).

- *Reactie projectteam: Dit punt als kennisgeving genoteerd.*

- De volgende aspecten worden door de klankbordgroep meegegeven:
 - o Aandacht voor de bereikbaarheid van winkelcentrum De Poort – welke kansen zijn hiervoor aanwezig?
 - o Aandacht voor de verkeersafwikkeling op de rotonde Kempenweg – Sint Jorisstraat. Bij een vlotte(re) verkeersafwikkeling op de Kempenweg ontstaan mogelijk knelpunten op de noordelijk gelegen rotonde.

Afsluiting bijeenkomst

De heer Van de Ven verzoekt het projectteam om de toegezegde stukken alsnog toe te sturen, aangezien het gevoel heerst dat er informatie wordt achtergehouden.

Reactie projectteam: het is absoluut niet het geval dat er informatie wordt achtergehouden, aangezien de toegezegde stukken die voorhanden zijn tussen de eerste en tweede klankbordgroep verstuurd zijn (d.d. 26-02-2022 en d.d. 08-04-2022). Aanvullend wordt benadrukt dat op basis van het beperkt aantal geregistreerde verkeersongevallen is geen detailanalyse mogelijk.

Omdat diverse aanwezigen twijfel hebben bij de keuze voor de ovonde wordt in overleg met de gemeente bekeken hoe het participatieproces verder vorm te geven. Bij meer duidelijkheid wordt dit teruggekoppeld aan de klankbordgroep. Het aantal bijeenkomsten met de klankbordgroep staat ook niet vast op drie zoals voorgesteld tijdens het 1^e overleg met de klankbordgroep.

Het projectteam bedankt alle aanwezigen voor hun input, wenst eenieder nog een fijne avond en tot de volgende klankbordbijeenkomst.
