



Verslag overleg Fietsersbond

Project: Reconstructie Provincialeweg Oosteind

Datum: 24 mei 2022
Locatie: Gemeentehuis Oosterhout
Tijdstip: 11:00 – 12:00 uur

Aanwezigen:

- Jan ter Haar, Fietsersbond
- Henk Ligtenberg, Fietsersbond
- Werner Coremans, projectleider gemeente Oosterhout
- Maurice Paulissen, verkeerskundig adviseur gemeente Oosterhout

Bespreekpunten:

Toelichting op het proces door Werner:

Werner licht het afgelopen en toekomstige proces toe. Volgens ons beleid en ambitie om in een participatietraject met bewoners het ontwerptraject te doorlopen, zijn we samen met een werkgroep van bewoners (o.a. bestaande uit leden van de Vereniging Belangen Oosteind) gekomen tot dit eerste concept schetsontwerp. Dit concept is inmiddels breed gedeeld met alle bewoners van Oosteind; daarop zijn veel reacties binnengekomen. We gaan dit voorstel nu bespreken met alle stakeholders om ook vanuit hen zoveel als mogelijk input op te halen. Denk, naast de Fietsersbond, aan onder andere de nood- en hulpdiensten, Arriva, ZLTO enz. Waar mogelijk proberen we alle op- en aanmerkingen een plek te geven in het plan. Ook gaan we intern met alle adviseurs kijken naar alle (on)mogelijkheden, kansen en risico's. Het resultaat van dit alles bespreken we vervolgens weer met de bewonerswerkgroep. Uiteindelijk krijgt het plan de status van Voorlopig Ontwerp. Met dit plan gaan we ter besluitvorming naar het college (incl. kostenraming en ontwerponderbouwing). De stand van zaken van het proces is in grote lijnen hetzelfde als dat van de Burg. Holtroplan welke we enkele weken geleden hebben besproken. Ook in dit project is het zoeken naar een compromis wat zo goed mogelijk recht doet aan de wensen en belangen van alle bewoners, gebruikers en belanghebbenden. De op te stellen ontwerponderbouwing is daarbij erg belangrijk. Daarin leggen we uit waarom welke keuzes zijn gemaakt, wat voor- en nadelen daarvan zijn en welke afwegingen daarin gemaakt zijn. Uiteraard hebben we, naast verkeer en verkeersveiligheid, te maken met vele andere projectonderdelen zoals: groen/biodiversiteit, klimaatadaptatie, landschap/stedenbouw, riolering, kabels en leidingen, toekomstig beheer&onderhoud enz.

In de meerjarenbegroting is een reservering opgenomen voor het project maar het geld is nog niet voor uitvoering vrijgemaakt. Het college en de raad moeten daarover nog definitief besluiten.

Verkeerskundige toelichting op het concept schetsontwerp Provincialeweg door Maurice:

Maurice licht aan de hand van de tekening het ontwerp van west naar oost toe en staat met name stil bij de aandachtspunten die voor de Fietsersbond van belang zijn.

Hoofdzaken:

- De weg heeft een zeer gevarieerd gebruik. Het is de uitdaging om te komen tot een profiel wat voor elk type verkeersdeelnemer acceptabel is.



- De weg heeft onderhoud nodig; doel is ook om de verkeersveiligheid te verbeteren (incl. het omlaag brengen van de snelheid).
- Onderverdeling 50 en 30 km/h; verschillende profielen. Het 30 km/uur gedeelte is een gemengd profiel (gemotoriseerd verkeer en fietsers op de rijbaan; trottoir voor voetgangers). Het 50 km/uur deel heeft licht verhoogde fietssuggestiestroken en een rijbaan voor gemotoriseerd verkeer.
- Materialisatie: in de 50 km/uur gebieden de rijbanen in asfalt en de fietssuggestiestroken in (stille) betonstraatstenen. Daartussen een licht verhoogde betonband. In de 30 km/uur gebieden stille betonstraatstenen in de rijbaan en gebakken klinkers in de trottoirs. Daartussen, op de locaties waar dat mogelijk is, een groene haag.
- Verschillende snelheidsremmende maatregelen: plateaus bij de kruisingen bij zowel 30 als 50 km/uur en eventueel ook nog versmallingen met mogelijk een drempelplateau bij de 50 km/uur.
- In dit voorstel is nog uitgegaan van gelijkwaardige kruisingen over het gehele traject. Gezien de binnengekomen reacties tot nu toe hebben we nog in overweging om in het 50 km/h deel er een voorrangsweg van te maken (waarbij we wel 50 km/uur plateaus toepassen bij de kruisingen).
- Daarnaast hebben we in overweging om in het 30 km/uur deel iets te doen aan fietssuggestie. Of dit haalbaar en wenselijk is en op welke manier is nu onderwerp van onderzoek.

De volgende aandachtspunten worden na deze eerste uitleg benoemd door de Fietsersbond:

1 Waarom is het westelijke stukje ingericht als 50 km/uur en niet meteen als 30 km/uur?

Reactie gemeente:

Die vraag is ook door enkele bewoners gesteld in de reactieformulieren. De reden hiervoor is dat we echt alleen in het dorpshart, waar de bebouwing dicht is, als 30 km/uur gebied willen aanmerken (verblijfsgebied); incl. het bijbehorende profiel. Het eerste westelijke stuk past daar niet echt in. Daarbij lijkt de overgang ons verkeerskundig beter; van 60 naar 50 naar 30 km/uur. Overigens hebben we ook met de werkgroep gediscussieerd over de exacte grens van de 50 naar 30 km/uur. Terechte vraag dus die we eerder ook al hebben ontvangen.

2 Waarom een middengeleider tussen de rijbanen? Is dat nodig en zo ja, dan kan dat toch ook met markering?

Reactie gemeente:

Deze middengeleider is niet verhoogd en is bedoeld inderdaad om de rijbanen te scheiden. De totale rijbaanbreedte (en ook de rijstroken) wordt smaller (t.o.v. de huidige situatie).

Bij een verhoogde middengeleider zouden de rijbanen (nog) smaller worden. Daarvoor is in dit profiel te weinig ruimte; daarom is er gekozen voor een vlakke middengeleider.

Het doel is om de snelheid omlaag te brengen. Ook is het doel om te verminderen dat men elkaar gaat inhalen en de automobilisten trachten te bewegen om op de eigen rijstrook te blijven. De middengeleider zou inderdaad ook in markering uitgevoerd kunnen worden maar in dit voorstel is gekozen voor dit type en vorm middengeleider omdat we dat beter vinden passen bij het dorpse/landschappelijke karakter van Oosteind.

3 In het voorstel zitten overal gelijkwaardige kruisingen. Zowel in het 50 als het 30 km/uur deel. Van bewoners hebben we hier aardig wat vragen over gekregen. Men heeft zorgen dat dit ten



koste zal gaan van de verkeersveiligheid, en dan met name in het 50 km/uur deel. Daarom bekijken we of er toch voor moeten kiezen om in het 50 km/uur deel de weg als voorrangsweg in te richten. De gelijkwaardige kruisingen (rechts voorrang) in het 30 km/uur gebied willen we wel graag handhaven.

4 De Fietsersbond geeft aan dat zij het liefste ziet dat het gehele traject 30 km/uur wordt. Overigens vindt zij dat alle wegen binnen de bebouwde kom omgevormd zouden moeten worden naar 30 km/uur. Voor de veiligheid van de fietser is dat beter.

Reactie gemeente:

Deze opvatting van de Fietsersbond is ons bekend. Er zijn echter ook andere aspecten die maken dat dat niet overal toepasbaar is. Denk aan: gewenste doorstroming, het gegeven dat de inrichting van de weg daarop aangepast moet worden, niet wenselijk voor wegen met een doorgaande verkeersfunctie enz.

5 De Fietsersbond geeft aan dat zij de licht verhoogde fietssuggestiestroken een goed idee vinden.

Vervolg

De tekeningen (alle deelbladen) en/of de link naar het concept schetsvoorstel zetten we op de mail; we zullen ook de link naar de video doorsturen. Als er naar aanleiding daarvan nog vragen en/of opmerkingen naar boven komen, dan deelt de Fietsersbond die met de gemeente. Gedurende dit proces zal er uiteraard, waar nodig, nog afstemming tussen gemeente en de Fietsersbond plaatsvinden.