

Verslag klankbordgroep

Onderwerp

Groot onderhoud N285

Tweede klankbordgroep Langeweg

Datum

3 februari 2020

van

Wim Schot

Telefoon

073-6812812

Email

N285@brabant.nl

De deelnemerslijst kunt u opvragen via n285@brabant.nl

Introductie

- Willem Smink, omgevingsmanager bij RHDHV, heet iedereen welkom.
- Doel van deze tweede klankbordgroep is om reacties vanuit de omgeving op te halen op de eerste ontwerpvarianten. Op basis van deze reacties wordt toegewerkt naar een definitief ontwerp.
- Naast de ontwerpen wordt een afwegingsmatrix gepresenteerd waarin de verschillende oplossingsvarianten tegen elkaar worden afgewogen.
- Vooraf maakt Rob Huisman duidelijk dat de oplossingen en voorgestelde maatregelen sterk met elkaar samenhangen. Bijvoorbeeld keuzes met betrekking tot de wijze en plek van oversteken, kruispuntvorm, fietsroutes, busroute en bushaltes. Daarom geeft hij aan graag eerst het gehele maatregelen pakket voor Langeweg te willen toelichten.

Reactie per onderwerp

<p>'Poort' westzijde / binnenrijden Langeweg</p>	<p>- Er worden drie varianten gepresenteerd voor de zogenaamde poortconstructie van Langeweg. De overgang van 80km/uur naar 60km/uur. In elk van de varianten wordt een uitbuiging van de N285 voorgesteld, die ervoor zorgt dat weggebruikers gedwongen worden de snelheid te verlagen. Mensen worden geattendeerd op het naderen van de kern Langeweg door onder andere optische versmalling, wegmarkering en groene accenten (bomen en/of 'botsvriendelijk' groen).</p> <p>- Wilbert de Hoog, projectmanager bij de provincie Noord-Brabant, geeft aan dat dit de meest gangbare en beste oplossing voor dergelijke situaties is en vaker wordt toegepast.</p> <p>- De drie varianten verschillen in de precieze locatie en vormgeving van de uitbuiging, of deze gecombineerd wordt met de Wethouder Trompersstraat en of een fietsoversteek wordt toegepast ter hoogte van deze westelijke poortconstructie.</p> <p>- Opgemerkt wordt dat de impact van de busroute sterk te maken heeft met welke keuze op het kruispunt wordt gemaakt. Bij het afsluiten van de parallelweg ter hoogte van het centrale kruispunt wordt de halte aan de N285 gesitueerd. Dit vraagt dan juist veilige oversteekplekken en deze zijn te bereiken door een oversteek via de rotonde.</p> <p>- Ook wordt door de klankbordgroep aandacht gevraagd voor verkeer dat het dorp via de Wethouder Trompersstraat verlaat richting Zevenbergen, de linksafbeweging is daarbij het minst wenselijk.</p>
<p>'Poort' oostzijde / binnenrijden Langeweg</p>	<p>- Aan de oostzijde wordt eenzelfde type uitbuiging voorgesteld, net voor de eerste huizen van Langeweg. Met dit aangezicht wordt benadrukt dat een dorp wordt binnengereden en ervoor gezorgd dat de afstand met de kern/kruising centraal in Langeweg niet te groot is. Daarbij is deze plek (60 km/u) juridisch vastgelegd in een verkeersbesluit, dus kan dit niet zomaar verschoven worden. Dit voorkomt dat auto's na de uitbuiging weer versnellen.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - Een aandachtspunt hier zijn de bestaande in- en uitritten, het is voor landbouwers gewenst dat deze zo dicht mogelijk bij de inritten naar de landbouwgrond liggen. - Een aandachtspunt dat wordt genoemd door de klankbordgroep zijn de bomen: passen deze wel zoals ingetekend naast de weg? Het lijkt erg krap ingetekend. Rob Huisman, projectmanager bij RHDHV, geeft aan hier kritisch naar te kijken bij de verdere detaillering van de tekening. Uitgangspunt is dat de bomen er wel gewoon komen maar op veilige afstand. - Er wordt door de klankbordgroep verzocht om een groene invulling van de midde-eilanden binnen de uitbuiging. Rob geeft aan dat dit bekeken wordt bij de uitwerking, met de kanttekening dat dit wel verkeersveilig moet zijn (bomen in het midden van de weg zijn daardoor niet logisch). Ook beheer speelt hierbij een rol, beheerders houden doorgaans niet van 'kleine stukjes groen' midden op de weg, deze zijn moeilijk onderhoudbaar. - Er wordt geopperd door de klankbordgroep een voetgangersoversteek te maken voor wandelaars en hondenuitlaters. Rob Huisman en Wilbert de Hoog geven aan dit vanuit verkeersveiligheid niet verstandig te vinden. Mensen ontlenen hieraan een recht van oversteken, dat leidt tot gevaarlijke situaties. Daarnaast gaan fietsers dit ook gebruiken. Als er geen officiële oversteek is, vergroot dat de oplettendheid bij mensen die dat toch doen. - De zorg wordt geuit dat landbouwverkeer niet eenvoudig door de uitbuiging kan. Rob Huisman geeft aan dat de breedte van de weg hetzelfde blijft en dit geen probleem zal vormen. - De aanwezigen kunnen zich vinden in de gemaakte keuzes voor de uitbuigingen, ten opzichte van alternatieven zoals drempels. Een aandachtspunt is wel de markering op de weg, de nadrukkelijke wens is dat overrijden van deze markering geluidloos gaat.
Wegvak Langeweg	<ul style="list-style-type: none"> - Het wegvak langs Langeweg wordt optisch versmald door enerzijds een moeilijk overrijdbare as toe te passen en tevens door het toepassen van 'botsvriendelijk' groen. Tussen de bestaande bomen komen struiken die wat dichter op de weg komen te staan. Daarmee wordt een visuele versmalling bereikt waardoor weggebruikers sneller geneigd zijn snelheid te minderen. Bovendien wordt met het aanplanten van diverse groensoorten biodiversiteit bereikt.
Kruising in Langeweg / variant rotonde	<ul style="list-style-type: none"> In deze variant wordt de kruising in het centrum van Langeweg een rotonde. Dit betekent onder meer: <ul style="list-style-type: none"> - De snelheid in het dorp neemt enorm af, tot 20-30 kilometer per uur bij de rotonde. Waardoor overlast van onveiligheid en geluid afnemen. - Een rotonde kost meer ruimte dan de huidige kruisingsvorm. Dat betekent dat de zijwegen (parallelwegen) worden afgesloten, deze kunnen niet worden aangesloten op een rotonde op deze plek in verband met de benodigde boogstralen. - De fietsroute sluit aan op de parallelweg. - Dit gaat ten koste van een deel van het 'plein' en waarschijnlijk ook ten koste van parkeerplaatsen (vermoedelijk niet allemaal, maar dit moet in een detaillering van het ontwerp blijken) - Het verzoek wordt gedaan deze variant te optimaliseren en te detailleren, waarbij in ieder geval aandacht moet zijn voor een zo slim mogelijke parkeeroplossing (onder meer tijdens pieken/evenementen) en de inrichting van de openbare ruimte. - De bushalte verplaatst naar de hoofdweg en krijgt een voetgangersoversteekplaats. - De omleidingsroute binnen Langeweg is hiermee niet meer mogelijk. Dit is een aandachtspunt. - Een aandachtspunt is de calamiteitenroute, hulpdiensten dienen ook in deze variant overal snel te kunnen komen.

	<p>- Er wordt genoemd dat de consequenties hiervan voor de Daniëlstraat groot zijn. Door afsluiten van de parallelweg neemt het verkeer hier toe en dit is een smalle straat waar tweezijdig geparkeerd wordt.</p> <p>Rob Huisman geeft aan dat dit nog nader onderzocht wordt: Over hoeveel woningen en verkeersbewegingen gaat dit en voor hoeveel mensen levert deze variant iets op?</p> <p>- Een aandachtspunt bij deze variant is de (her)ontwikkeling van het nieuwe pand op nummer 37 en of dit ruimtelijk past.</p> <p>Het algehele beeld is dat de rotonde in de basis een goede en veilige oplossing is, maar dat het aantal parkeerplekken alsmede het effect van aantal auto's extra door de Daniëlstraat goed in ogenschouw moet worden genomen. Rob Huisman maakt duidelijk dat er altijd wel ergens pijn geleden wordt als gevolg van een maatregel, maar dat de oplossing per saldo en voor de totale kern sterk verbeterd.</p> <p>De inrichtingsmogelijkheden van het plein wordt nader bekeken door de gemeente. Dit biedt kansen voor een hoogwaardige entree van Langeweg. Het effect van de extra bewegingen wordt nader beoordeeld. Ruwe schatting is dat er ongeveer 30 auto's in één spitsuur (gelijk aan ongeveer twee per minuut) door de Danielstraat kunnen gaan rijden. De Daniëlstraat is overigens vrij recent heringericht met betrekking tot langsparkeren.</p>
Kruising in Langeweg / variant rotonde verschuiven naar noorden	<p>In deze variant wordt de kruising in het centrum van Langeweg een rotonde ten noorden van de huidige kruising.</p> <p>- De eerste reactie is negatief, er zijn grote vraagtekens bij de landschappelijke en ruimtelijke inpassing.</p> <p>- Wilbert: Verkeerskundig is dit ongewenst, aangezien je als automobilist deze rotonde niet aan ziet komen. Gevoelsmatig rijd je er langs, waardoor je pas laat snelheid vermindert.</p> <p>- Er worden vraagtekens gezet bij hoe buspassagiers naar de halte gaan en of ze niet op andere plekken gaan oversteken.</p> <p>- Er wordt geconcludeerd dat deze variant vanuit verschillende invalshoeken niet voldoet en sterk ongewenst is.</p>
Kruising in Langeweg / compacte kruising	<p>In deze variant wordt de huidige kruising in het centrum van Langeweg verbeterd en compacter. De rijbanen worden ook hier uitgebogen om snelheid te remmen. Deze oplossing biedt onder meer de volgende effecten:</p> <p>- De parallelwegen blijven open en toegankelijk.</p> <p>- Het oprijden en/of kruisen van de N285 wordt niet makkelijker, dit blijft zoals het is.</p> <p>- De verkeersveiligheid wordt slechts iets beter, de snelheid wordt er uitgehaald maar het risico op kop-staartbotsingen met grote impact neemt toe, het linksafvak komt immers te vervallen. Dat is anders dan bij een rotonde, waar de snelheid veel lager ligt en de impact van eventuele ongevallen daarmee klein is.</p> <p>- Wilbert de Hoog: Deze variant is eerder met de bewoners besproken en werd toen negatief ontvangen.</p> <p>Hierop wordt vanuit de bewoners aangevuld dat er toen geen snelheidsremmende maatregelen werden genomen bij de 'poorten' van het dorp. Doordat dat nu wel gebeurt is deze variant nu wel bespreekbaar.</p>
Tweerichtingenfietspad	<p>- Door de klankbordgroep wordt de wens geuit om een tweerichtingenfietspad aan te leggen aan de zuidzijde van de N285, richting Zevenbergen.</p> <p>Wilbert de Hoog geeft aan dat dit veel ruimte vraagt, omdat de huidige maatvoering te smal is en er een watergang naast ligt met de hoogste categorie bij het waterschap. Dit vraagt dan ook veel grondaankoop en medewerking van een behoorlijk aantal landbouwers.</p> <p>- Er wordt opgemerkt om welke aantallen fietsers dit gaat en of dit opweegt tegen de kosten.</p> <p>- De noodzaak van een tweerichtingenfietspad als er een rotonde komt in Langeweg wordt minder groot.</p>
Groenvisie	<p>Rob Huisman: Uitgangspunten voor de groenvisie voor het groot onderhoud van de N285 zijn:</p> <p>- Alleen zieke bomen worden gekapt conform het jaarlijkse monitoringsplan.</p> <p>- Elke boom wordt altijd vervangen door nieuw groen.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - Nieuwe bomen worden buiten de obstakelvrijzone (4,5 meter voor dit type weg) geplaatst. - Voor nieuwe bomen wordt gekozen voor een mix van boomsoorten in verband met biodiversiteit. - De groenvisie en het idee om de eiken te laten staan, lindes te planten en hopovers te creëren voor dieren spreekt aan. De trendbreuk in het provinciale (groen)beleid wordt gewaardeerd. - Rob Huisman: Bomen binnen 2,5 meter van de weg worden verwijderd. Bomen die verder van de weg staan blijven staan. - De wens wordt geuit om bollen te poten bij de eerste 100 meter de kern in (bij de poortconstructie). - De wens wordt geuit om de maximale snelheid naar 50 kilometer per uur te verlagen. <p>Rob Huisman: Dit is onmogelijk omdat Langeweg geen bebouwde kom is en daarvoor gelden criteria waar Langeweg niet aan voldoet. Verder ontbreekt de noodzaak als de poortconstructies worden gerealiseerd. Tot slot handhaaft de politie uitsluitend wegen die ingericht zijn conform het snelheidsregime, dat zou hier dan niet het geval zijn.</p>
--	--

Samenvattend

- Er is geen discussie over de vorm van de overgangen ('poortconstructies') de kern in.
- Er is een voorkeur voor de eerste rotondevariant (op de plek van de huidige kruising), er zijn echter wel enkele aandachtspunten voor verdere uitwerking:
 1. De impact op de Daniëlstraat.
 2. De impact op het parkeren in het centrum van het dorp.
 3. De kansen die dit biedt voor het plein in het centrum van het dorp. Wilbert: Dit laatste punt wordt besproken met de gemeente en hier wordt op teruggekomen.
- Er is een wens voor een tweerichtingenfietspad aan de zuidzijde van de N285 richting Zevenbergen. Deze is echter alleen nodig bij de kruisingvariant 'compacte kruising'. Als er op de plek van de kruising een rotonde komt, vervalt de noodzaak van een tweerichtingenfietspad, omdat fietsers van en naar Langeweg veilig en dichtbij kunnen oversteken op de rotonde. Een aandachtspunt bij de verdere uitwerking is de huidige situatie van het zuidelijke fietspad, sta je hier fietsers in beide richtingen toe of niet?

Afsluiten en vervolgfases

- Rob Huisman geeft tot slot nog kort toelichting op het afwegingskader en document. Naast inhoudelijke afwegingen zoals veiligheid en afwikkeling voor de verschillende gebruikers (fiets, landbouwverkeer, auto's) draait het ook om grondaankoop, bestemmingsplanprocedures en kostenefficiëntie. Ook deze aspecten bepalen straks de keus voor een variant.
- De reacties in deze klankbordgroepbijeenkomst worden gebruikt om de ontwerpvarianten verder uit te werken tot oplossingen per locatie. Deze worden gepresenteerd aan de klankbordgroepen tijdens de derde klankbordgroepbijeenkomst (naar verwachting medio maart). Tijdens die klankbordgroepen is er ruimte voor gedetailleerde uitwerking en aanpassingen, op basis waarvan de puntjes op de i worden gezet in het definitieve ontwerp.
- Het definitieve ontwerp wordt gepresenteerd tijdens een openbare inloopbijeenkomst (naar verwachting medio juni).
- Als u in de tussentijd vragen of opmerkingen heeft, dan kunt u die via n285@brabant.nl delen met het projectteam.