



Raadsvoorstel

Agendapunt commissie:

Gegevens steller:

Naam: D. Eijsbouts
Telefoonnummer: 06-14766104
Emailadres: Douwe.Eijsbouts@Valkenswaard.nl

Gegevens Agendapunt:

Agenda punt:
Zaaknummer: 291047
Datum raadsvergadering: 19 juni 2025
Portefeuillehouder: B. Bots

Onderwerp:

Evaluatie Verkeersmaatregelen Masterplan Centrum

1. Voorstel:

1. Kennis te nemen van de Rapportage Evaluatie Verkeersmaatregelen Masterplan-Centrum;
2. De eerder in het kader van Masterplan Centrum vastgestelde rijrichting (oost-west) van de Beelmanstraat te wijzigen (west-oost). Dit betekent dat de rijrichting zo blijft als deze nu is;
3. Inzake de pilot Dijkstraat te kiezen voor scenario 3 'pilot definitief maken';
4. Het benodigde krediet van € 60.000,- op te nemen in de Nota Kaders 2026-2029.

2. Inleiding:

Bij de vaststelling van het Mobiliteitsplan 2023 heeft de raad een motie aangenomen waarin uw college opgeroepen wordt een evaluatie van de verkeersmaatregelen Masterplan Centrum versneld uit te voeren. Naar aanleiding van de motie zijn de benodigde middelen om de evaluatie uit te kunnen voeren beschikbaar gesteld via de Begroting 2024.

Daarbij is ook aangegeven in een eerder stadium dat de pilot Dijkstraat betrokken zou worden bij de evaluatie. Reden hiervoor is dat vlak na openstelling van de Markt in 2021 meldingen binnenkwamen over een toename

van de verkeersdrukke. Naar aanleiding daarvan is later bij wijze van pilot een besluit genomen om van de Dijkstraat een éénrichtingsweg te maken.

In januari 2024 is gestart met de evaluatie door tellingen uit te voeren. De resultaten van de tellingen zijn eind februari ontvangen. Hierna is een deskundig bureau ingeschakeld om de evaluatie uit te voeren. Dit is gebeurd aan de hand van het vergelijken van de tellingen met tellingen van voor de openstelling van de N69 (nulsituatie) en het vergelijken van de tellingen met de in het kader van Masterplan Centrum uitgevoerde modelberekeningen.

In vergelijking met de nulsituatie blijken de verkeersmaatregelen Masterplan Centrum in algemene zin naar behoren te functioneren. Op 4 juli zijn de tussentijdse resultaten gepresenteerd aan de raad. De raad heeft verzocht om met een voorstel inzake de pilot Dijkstraat en rijrichting Beelmanstraat te komen ter afwikkeling van het project Evaluatie Verkeersmaatregelen Masterplan Centrum.

Sindsdien zijn er enkele schetsen (bijlage 2) opgesteld voor de Dijkstraat met wisselende maatregelenpakketten. Daarmee ontstaan de volgende scenario's:

1. Pilot Dijkstraat beëindigen
2. Dijkstraat onaantrekkelijker maken
3. Pilot Dijkstraat definitief maken
4. Dijkstraat in zijn geheel inrichten als eenrichtingsweg

De diverse scenario's zijn afgewogen en worden nader toegelicht in het voorstel. Het advies luidt om de raad voor te stellen te kiezen voor scenario 3 'Pilot Dijkstraat definitief maken'.

3. Beoogd effect:

Afwikkelen evaluatie verkeersmaatregelen Masterplan Centrum

4. Argumenten:

1.1: *Grosso modo functioneren de verkeersmaatregelen zoals voorzien*

In vergelijking met de nulsituatie blijken de verkeersmaatregelen Masterplan Centrum goed te werken. De verkeersdrukke in het centrum is in zijn algemeenheid fors afgenomen als gevolg van het instellen van de Markt en Eindhoveneweg als éénrichtingsweg. Ook de Leenderweg is minder druk dan voorheen. Tevens is onderzocht of er sprake is van sluipverkeer in het centrum. Dat bleek beperkt het geval te zijn. 87% het verkeer dat door het centrum rijdt is verkeer met een bestemming in het centrum. Wél blijkt de Waalreseweg drukker te zijn geworden. Hier is een relatie te leggen met de pilot Dijkstraat als éénrichtingsweg waardoor verkeer verplaatst naar de Waalreseweg.

In algemene zin is er daardoor nu geen aanleiding tot het treffen van extra maatregelen. Zeker aangezien enkele maatregelen die het centrum moeten

ontlasten (Verkeersmaatregelen Dommelen-Zuid, Valkenswaardse Poort, Zuidelijke Randweg/De Vest, Leenderweg) nog niet (geheel) zijn gerealiseerd.

2.1: Het is niet nodig aanpassingen te doen aan inrijrichting van de Beelmanstraat

In het vastgestelde pakket Masterplan Centrum zat het voornemen om de inrijrichting Beelmanstraat om te draaien. Achterliggende gedachte was de verkeersveiligheid borgen op de kruising met de Hoogstraat en het voorkomen sluipverkeer.

De rijrichting is echter nooit aangepast. Redenen hiervoor waren als volgt:

- Het mogelijk tegen de richting inrijden op de Eindhovenseweg wordt voorkomen
- Het Boterpotplein (belangrijke parkeerlocatie voor een aantal ondernemers) is via de kortste route bereikbaar
- Onnodige verkeersbewegingen door het centrum worden voorkomen. De rijrichting bevordert het gebruik van de centrumruit en vermindert verkeer door het winkelgebied.

Uit de evaluatie is eveneens gebleken dat er geen aanleiding is tot het aanpassen van de rijrichting. Het merendeel van het verkeer is bestemmingsverkeer en de absolute verkeersintensiteiten zijn laag. Vandaar wordt voorgesteld te besluiten om de rijrichting Beelmanstraat definitief te laten zoals deze is.

2.2. Pilot Dijkstraat is effectief gebleken

Vlak nadat de eerste verkeersmaatregelen Masterplan Centrum waren gerealiseerd kwamen klachten binnen over de toegenomen verkeersdrukke op de Dijkstraat. Tellingen hebben toen uitgewezen dat ca. 2600 motorvoertuigen per dag over de Dijkstraat reden. Te veel conform de streefintensiteiten uit het toenmalig vigerende Mobiliteitsplan 2014. Naar aanleiding van de toegenomen verkeersdrukke is toen de pilot Dijkstraat gestart, waarbij een (klein) gedeelte van de Dijkstraat is ingericht als eenrichtingsweg. Uit de evaluatie is gebleken dat de totale verkeersdrukke met ongeveer 2100 motorvoertuigen per dag is afgenomen op de Dijkstraat.

Het voornaamste nadeel is dat de verkeersdrukke op de Waalreseweg-Carolusdreef is toegenomen als gevolg van de pilot.

3.1 Scenario 3 'Pilot definitief maken' blijkt het meest evenwichtige scenario

De afgelopen periode zijn de diverse varianten tegen elkaar afgewogen. Daarbij is duidelijk geworden dat het scenario 3 het meest evenwichtig blijkt. Door een inritconstructie te realiseren ter hoogte van de Torenstraat/het Carillonplein en het versmallen van de Dijkstraat tussen de Torenstraat en Kerkeveld wordt verkeer ontmoedigd om tegen de rijrichting in te rijden. Het gaat hier de facto

om het definitief maken van de pilot. Andere scenario's zijn afgefallen om de volgende redenen:

Scenario 1 (pilot beëindigen)

Zoals reeds aangegeven blijkt de pilot zeer effectief in het weren van doorgaand verkeer op de Dijkstraat. Het is aannemelijk dat de intensiteiten stijgen in het geval dat de pilot wordt opgeheven. Voordeel van dit scenario is dat de verkeersintensiteiten op de Waalreseweg dalen bij beëindiging van de pilot. Voor de Dijkstraat zelf geldt dat de inschatting is dat bij beëindiging van de pilot de verkeersintensiteiten ongeveer op het niveau uitkomen van 2021. Gezien het gegeven dat de Dijkstraat een woonstraat is, is dit niet gewenst. Anderzijds zou de redeneerlijn gekozen kunnen worden dat de Dijkstraat toevalligerwijs op de route ligt richting een (gratis) parkeerterrein en dat de verkeersintensiteiten niet veel afwijken dan de intensiteiten op bijvoorbeeld de Peperstraat.

Scenario 2 (Dijkstraat onaantrekkelijker maken)

Ander alternatief is om de Dijkstraat onaantrekkelijker te maken, maar er wel opnieuw een tweerichtingsweg van te maken. Deze variant is op schetsniveau nader uitgewerkt. Vanwege de inritten in de straat bleek het nauwelijks mogelijk om snelheidsremmende maatregelen te treffen. Daardoor is dit scenario geen verbetering gebleken ten opzichte van scenario 1 terwijl er in dit scenario wél aanzienlijke kosten worden gemaakt.

Scenario 4 (Dijkstraat volledig inrichten als eenrichtingsweg)

Een keuze zou kunnen zijn de Dijkstraat tussen de Akkerstraat en de Torenstraat in te richten als eenrichtingsweg. Gezien het gegeven dat deze variant circa twee keer zo duur is als scenario 3 en dat de verwachte effectiviteit van de maatregelen ongeveer gelijk is wordt niet geadviseerd voor dit scenario te kiezen.

Eventueel ander scenario zou zijn om de pilot zoals deze nu is gerealiseerd te handhaven. Omdat de maatregelen bij tijd en wijlen wordt genegeerd en de politie hier eerder al van heeft aangegeven hier niet actief op te handhaven is dit scenario niet in overweging genomen.

5. Kanttekeningen:

1.1 Er is mogelijk een reconstructie van de Kerkhofstraat gewenst

Voor het centrum geldt dat er nu drie toegangswegen zijn vanuit noordelijke (Eindhovenseweg), oostelijke (Leenderweg), en zuidelijke (Luikerweg/Markt) richting. In die zin is het ook wenselijk een toegangsweg uit westelijke richting te hebben. De Kerkhofstraat zou hiervoor het meest geschikt zijn gezien het gegeven dat hier bijvoorbeeld in vergelijking met de Dijkstraat en/of Waalreseweg minder mensen wonen. Dit maakt dat de Kerkhofstraat meer geschikt is om autoverkeer te verwerken. Daarvoor is het wel noodzakelijk om de weg te reconstrueren. De Kerkhofstraat was echter geen onderdeel van de Verkeersmaatregelen Masterplan Centrum en zat niet in de scope van de evaluatie. Het is wel echter een kans richting de toekomst.

2.1 Beperkt zicht op verkeer uit de Hoogstraat

Voornaamste nadeel van handhaving van de rijrichting Beelmanstraat is dat verkeer afkomstig van de Hoogstraat lastig zichtbaar is. Verkeer vanaf de Hoogstraat kan echter enkel linksaf slaan richting de Karel Mollenstraat. Tevens dient verkeer vanaf de Hoogstraat voorrang te verlenen op verkeer vanaf de Beelmanstraat. Op deze wijze blijft de verkeersveiligheid gewaarborgd.

3.1 Beleidsmatig gezien is er geen noodzaak om van de Dijkstraat definitief een éénrichtingsweg te maken.

In tegenstelling tot in het Mobiliteitsplan 2014, zijn er in het Mobiliteitsplan 2023 geen streefintensiteiten meer opgenomen. De verwachting is dat met de volledige realisatie van de maatregelen de verkeersintensiteiten lager uitvallen dan in 2021. Daarmee zal de verkeersdrukte gelijk zijn aan andere erftoegangswegen in het centrum zoals bijvoorbeeld de Kerkhofstraat, Bakkerstraat, Prins Bernhardstraat en Emmalaan. Wat deze wegen, inclusief de Dijkstraat met elkaar gemeen hebben is dat ze op routes liggen richting (gratis) parkeerplaatsen aan de randen van het centrum.

Hoewel de evaluatie echter heeft uitgewezen dat het aandeel sluipverkeer relatief beperkt is, betekent dit niet dat het aandeel sluipverkeer op de Dijkstraat voor invoering van de pilot niet fors hoger was. Ondanks dat ten tijde van het instellen van de pilot nog niet alle maatregelen waren gerealiseerd is het een reëel risico dat de Dijkstraat weer een populaire route wordt voor sluipverkeer.

3.2 Verkeersdrukte op de Waalreseweg is gestegen sinds de start van de Pilot Dijkstraat

Zowel uit de verkeersstudie die in het kader van Masterplan Centrum is uitgevoerd als de tellingen is gebleken dat de verkeersdrukte op de Waalreseweg is toegenomen. Op basis van tellingen gaat het om circa 1.000 motorvoertuigen

per etmaal. Er is hier een relatie te leggen met de pilot op de Dijkstraat. Gezien de toenmalige argumentatie van de bewoners van de Dijkstraat zich toespitste op het weren van doorgaand verkeer en de conclusie uit de Evaluatie dat het grootste gedeelte van het verkeer dat door het centrumgebied rijdt verkeer is met een bestemming in het centrum, zou ervoor gekozen kunnen worden de pilot te beëindigen. Anderzijds zou geredeneerd kunnen worden dat nu reeds een project Carolusdreef-Waalreneweg loopt dat erop toeziet dat de route wordt afgewaardeerd, wat ervoor zorgt dat het niet noodzakelijk is de pilot op de Dijkstraat op te heffen.

3.3 Handhaafbaarheid is een aandachtspunt

Soms krijgen we berichten van de inwoners dat het inrijverbod veel wordt genegeerd. De evaluatie heeft uitwezen dat het inrijverbod inderdaad regelmatig wordt genegeerd. Handhaving van de maatregelen is echter in basis een zaak voor de politie. De politie heeft in 2021 al negatief geadviseerd over de start van de pilot om dat de maatregel moeilijk handhaafbaar is. Navraag heeft opgeleverd dat de politie niet van standpunt is gewisseld ten aanzien van de maatregelen. Dit maakt dat het handhaven van de pilot zoals nu gerealiseerd geen wenselijk scenario is.

Door de pilot definitief te maken en de daarbij benodigde maatregelen te treffen is de verwachting dat het minder aantrekkelijk wordt het inrijverbod te negeren in tegenstelling tot de huidige situatie waarbij dat relatief eenvoudig is.

6. Financiën:

Bij de vaststelling van het Mobiliteitsplan 2023 heeft uw raad enkel middelen ter beschikking gesteld voor het uitvoeren van een evaluatie. Voor het treffen van maatregelen zijn geen middelen beschikbaar gesteld. Dit betekent dat mocht uw raad besluiten tot het nemen van maatregelen deze nader uitgewerkt dienen te worden waarna middelen moeten worden gevraagd aan uw raad. Hieronder is toch op basis van schetsontwerpen een eerste inschatting gemaakt:

Beelmanstraat

Wanneer er conform het voorstel wordt besloten worden er geen kosten gemaakt.

Dijkstraat

Verwachte uitvoeringskosten op basis van een schetsontwerp voor scenario 3 zijn circa € 60.000,- volgens het ingeschakelde verkeerskundig bureau. Gezien het gegeven dat dit de voorkeursvariant is en het tijdpad, zijn de financiële consequenties reeds verwerkt in de Nota Kaders zodat deze meegenomen kunnen worden in de integrale financiële afwegingen. Bij positieve besluitvorming kan de maatregel begin 2026 worden gerealiseerd.

Er is een afschrijvingstermijn van 15 jaar van toepassing. Dat brengt de totale afschrijvingslasten op afgerond € 4.000,- en rentelasten op € 600,- per jaar. De invloed van dit voorstel op de bandbreedte is € 4.000,- totaal, dit wordt verwekt in de Nota Kaders 2026-2029.

7. Participatie:

Participatie was geen onderdeel van het project.

Welke trede op de participatieladder is gekozen?

Informeren.

Welke participatiemethode(n) is gekozen?

Themabijeenkomst raad

Welke doelgroepen en stakeholders zijn betrokken?

Uw gemeenteraad.

8. Communicatie

Naar aanleiding van de besluitvorming wordt een bericht opgesteld voor bereikbaarvalkenswaard.nl.

9. Vervolg

Bij positieve besluitvorming kan gestart worden met de eventuele uitwerking van maatregelen. Daartoe vindt nog afstemming plaats met de omgeving. Naar aanleiding daarvan wordt het ontwerp nader uitgewerkt zodat over kan worden gegaan tot realisatie in 2026.

10. Bijlagen

1. Eindrapportage Evaluatie Verkeersmaatregelen Masterplan Centrum
2. Schetsontwerpen Dijkstraat