

MEMO

ZAAKNUMMER: 07431002749

VAN : M.G.M. (Rien) Mertens

DATUM : 12 maart 2024

ONDERWERP : ontwerpuitgangspunten Wilhelminastraat

Het riool in de Wilhelminastraat wordt vervangen. Vanwege deze werkzaamheden moeten we de weg openbreken. Er komt een andere weginrichting terug waarbij rekening wordt gehouden met de functie van de straat en met de belangen van de bewoners en van de gebruikers. Hieronder enkele uitgangspunten voor het inrichtingsontwerp.

Verkeer:

De Wilhelminastraat heeft een verkeersfunctie en is in het huidige GVVP geclassificeerd als gebiedsontsluitingsweg. De belangrijkste kenmerken zijn een snelheid van 50 km/uur en het feit dat de weg in de voorrang zit ten opzichte van de zijwegen. In het kader van verkeersveiligheid zien we landelijk een verschuiving waarbij gebiedsontsluitingswegen in de kom veelal teruggebracht worden naar een maximum snelheid van 30 km/uur.

Vooruitlopend op het nieuwe GVVP hebben we een onderzoek laten uitvoeren op de effecten van de verkeersstromen als we alle wegen die binnen de buitenring van Asten liggen naar 30 km/uur brengen. Uit het onderzoek blijkt dat de verkeersstromen enigszins wijzigen. De wijzigingen zijn beperkt en leiden niet tot onwenselijke situaties. Bij de schetsen wordt uitgegaan van een 30 km/uur weg met als kanttekening dat bij het vaststellen van het GVVP het uiteindelijke besluit genomen wordt om al dan niet alle gebiedsontsluitingswegen in de kom naar 30 km/uur terug te brengen. Mocht blijken dat de wegen alsnog 50 km/uur blijven dan kan het zijn dat het ontwerp bijgesteld moet worden.

Bij het instellen van 30 km/uur blijft de Wilhelminastraat in de voorrang ten opzichte van de zijstraten. Dit om er voor te zorgen dat deze weg aantrekkelijk blijft voor het verkeer en men niet via de woonstraten de route door Asten gaat volgen.

Trillingen en geluid:

Vanuit de bewoners komen veel meldingen over trillingoverlast. Men maakt zich hier zorgen over. In mindere mate ook over geluidsoverlast. Met name de drempel en oneffenheden in het wegdek leveren de nodige overlast. Als de snelheid van de weg naar beneden gaat dan zal dat positieve invloed hebben op trillingen en geluid. Ook het feit dat de weg opnieuw wordt bestraat levert weer een vlakke rijbaan op wat bijdraagt aan minder overlast. Verhoogde kruispuntplateau's en drempels verhogen het risico op trillingen en geluidsoverlast. Ze dragen wel bij aan de snelheidsverlaging van het verkeer. Bewoners geven aan zich meer zorgen te maken over de overlast. Er is vanuit de bewoners geen draagvlak voor dit soort snelheidsremmende maatregelen. Als alternatief is vooralsnog een drempelmarkering geschetst zonder een verhoging aan te brengen.

Parkeren:

In de Wilhelminastraat zijn parkeeronderzoeken uitgevoerd om te kijken wat de parkeerbehoefte is. In het achterste deel (deel Albert van Cuijckstraat – Heesakkerweg) is het aanbod aan parkeervakken volgens het onderzoek ruim voldoende. Hoe dichter bij

het centrum, hoe groter de behoefte aan parkeerplaatsen. Het deel vanaf de kerk tot aan de Kruiskensweg staat vaak vol. Tijdens de avonduren, als er nagenoeg alleen bewoners van de parkeerplaatsen gebruik maken, blijkt dat er in heel de Wilhelminastraat ruim voldoende parkeerplaatsen zijn. Overdag worden deze voornamelijk gebruikt door mensen die in het centrum werken en een deel door mensen die het centrum bezoeken. Als het aantal parkeervakken minder wordt betekent dit dat deze groep weggebruikers op andere plekken in de omgeving op zoek moeten naar een parkeerruimte.

Groen/Klimaat:

De Wilhelminastraat is onderdeel van de groene hoofdstructuur, bomen hebben een wijkoverschrijdende functie. Klimaat is steeds belangrijker. Omdat de Wilhelminastraat heringericht wordt hebben we nu de kans om de weg klimaatbestendig in te richten. Ondergronds wordt een nieuw rioolstelsel ontworpen waarbij we het regenwater afzonderlijk van het vuilwater gaan afvoeren. Daarnaast kijken we naar meer ruimte voor hoogwaardig groen en minder verharding. Minder verharding bereiken we onder andere door de weg wat smaller te maken maar ook door minder parkeerplaatsen aan te leggen. De aanwezige ruimte is te beperkt om zowel ruimte te geven aan groen als aan parkeren, derhalve moeten er keuzes worden gemaakt. Ook vanuit de centrumvisie wordt gepleit voor meer groen in het centrum van Asten. We accepteren dat er parkeerplaatsen verdwijnen als er hoogwaardig groen voor in de plaats kan komen.

Inclusie:

Bij het ontwerp en de inrichting van de weg willen we dat het trottoir in ieder geval aan minimaal één kant van de weg voldoende breedte heeft zodat ook minder mobiele inwoners zelfstandig van gebruik kunnen maken van het openbare gebied.

Materiaalgebruik:

Op het moment dat we duidelijkheid hebben op de bovengrondse inrichting wordt nader gekeken naar materiaalgebruik.