

VERSLAG INSPRAAKAVOND HERINRICHTING KERN BRUISTERBOSCH

Betreft overleg:
Inspraakavond Bruisterbosch

Locatie:
Raadzaal

Datum overleg:
13 oktober 2021

Ons kenmerk:
-

Aanvang / einde:
19.00uur – 21.00uur

Organisator:
P. Knooren

Voorzitter:
P. Knooren

Notulist:
B. van Staveren - RAInfra

Aanwezigen:
Algemene inspraakavond

Kopieën aan:
Wethouder Custers
Projectgroep Burgerpartie
BB Veilig

Afwezig:
Bewoners (ca.22pers, incl. diverse
raadsleden)

Bijlage:
Presentatie 'Herinrichting kern
Bruisterbosch d.d. 13-10-2021'
Actie en besluitenlijst

Tijdens de bewonersavond is door de gemeente in een korte presentatie toegelicht wat het doorlopen proces tot nu toe is en wat het eerste idee voor een verkeersveilige(re) inrichting van kern Bruisterbosch is. Hierbij is het schetsontwerp gepresenteerd dat uitgewerkt is n.a.v. de ontvangen plattegrond met aantekeningen welke tijdens een eerder overleg is opgesteld.

Tijdens de presentatie zijn enkele vragen gesteld. Aansluitend aan de presentatie was er ruimte voor verdere vragen en opmerkingen en is er een inhoudelijke discussie op gang gekomen, waarbij eenieder zijn bezwaren, ideeën, aandachtspunten kenbaar heeft kunnen maken.

Vragen en aandachtspunten van de aanwezigen en reactie van de gemeente:

1. Aanleg glasvezel in kern Bruisterbosch? *Glasvezel wordt aangelegd door private marktpartijen die enkel aanleggen op aanvraag. Momenteel heeft zich een marktpartij gemeld die de intentie heeft om in de gehele gemeente Eijsden-Margraten een glasvezelnetwerk aan te leggen. Het slagen van dit project is o.a. afhankelijk van het deelnemerspercentage. In dit stadium is nog niet aan te geven of er een glasvezelnetwerk in Bruisterbosch komt, laat staan op welke termijn. Mocht er glasvezel worden aangelegd dan is het zaak om dit afgestemd te krijgen met reconstructie Kern Bruisterbosch zodat glasvezel mogelijk aangelegd kan worden vóór de herinrichting.*
2. Wat zijn de hoofdpunten van het overleg (12-10-2021 om 16:00u) met BB Veilig? De tip die gegeven wordt is 'geef vanaf het begin aan in hoeverre burgerparticipatie mogelijk is', dit om zo onnodige frustratie te voorkomen. *Tijdens het overleg is hoofdzakelijk het burgerparticipatieproces nader besproken. De (technische) planinhoud is niet in detail besproken c.a. toegelicht. Tevens is en blijft BB veilig de werkgroep waarmee de gemeente de verdere plannen bespreekt. Afgesproken is om periodiek overleg te voeren met BB Veilig. BB Veilig heeft aangegeven alle omwonenden in Bruisterbosch te vertegenwoordigen.*
3. Er worden vraagtekens gezet bij het functioneren van de 5/20 band. In Herkenrade liggen deze soortgelijke banden en deze werken niet verkeersremmend naar eigen ervaring. Vraag wordt ook gesteld waarom er geen hogere banden worden toegepast. *Gemeente geeft aan dat de (her)inrichting van Bruisterbosch niet vergelijkbaar is met de situatie in Herkenrade. De 5/20 band is overrijdbaar en heeft tot doel de weg optisch te versmallen. In Herkenrade is er achter de verhoogde band, hoogteverschil van 5cm, een overrijdbare strook. In Bruisterbosch lopen op diverse locaties de voortuinen en inritten tot aan de weg. Tevens ligt de bebouwing in Bruisterbosch korter op de weg waardoor een overrijdbare strook wenselijk is. Wel biedt deze band de mogelijkheid om op locatie waar het kan uit te wijken, bv. bij het passeren van landbouwmachines.*

Deze banden zijn ook leverbaar in 10cm hoogte. Deze zijn bij andere projecten toegepast, maar hier heeft de gemeente geen goede ervaringen mee. Deze banden zijn i.v.m. de hoogte niet fietsvriendelijk. Daarnaast is een veelgehoorde klacht dat als men met de auto uitwijkt en tegen deze band aan rijdt het voertuig terug 'gedrukt' wordt richting de rijbaan.

4. Waar ontleent u de gedachte aan dat de maatregelen zoals nu getoond, (voldoende) effect gaan hebben en kern Bruisterbosch verkeersveiliger wordt? De komingangen ontbreken in het getoonde ontwerp! Dhr. zou deze graag zien in het ontwerp, zodat heel duidelijk is dat je een dorpskern inrijdt.
Gemeente geeft aan dat dit op basis van ervaringscijfers aannemelijk is. Inpassing van komingangen is reeds eerder aan de gemeentelijke verkeerscommissie voorgelegd. Deze oordeelde toen dat een uitbuiging van de weg op de huidige kom locaties de inrichting niet verkeersvlieger maakt, eerder verkeersonveilig. De gemeente heeft toegezegd de optie voor het realiseren van komgrenzen nog eens te onderzoeken.
5. Handhaven van/door de politie is nodig om de weggebruiker aan de 30km/u te houden/verbaliseren.
Handhaven op rijdend verkeer is aan de politie, niet aan de gemeente / BOA. Gemeente geeft aan dat de Politie aangeeft dat de weg op dit moment niet te handhaven is omdat deze (nog) niet ingericht is als 30km/u.
6. Verhoogd plateau t-splitsing Banholt / Herkenrade, is dat het plateau dat beoogd is om toe te passen binnen kern Bruisterbosch? Deze plateau(s) hebben nauwelijks effect.
Gemeente geeft aan dat de plateau's zoals nu opgenomen in het ontwerp, fysiek geen volledige 30km/u drempels zijn omdat dit niet wenselijk is i.r.t. geluidshinder en trillingen in de ondergrond naar omliggende bebouwing.
7. Is kern Bruisterbosch een sluiproute of een doorgaande weg? Er zijn voor- en tegenstanders bij het benoemen van Bruisterbosch als sluiproute. Er wordt aangegeven dat 'sluipverkeer' omgeleid moet worden!
Gemeente geeft aan dat de weg volgens het beleidsplan GGVP behandelt dient te worden en dit resulteert in een erftoegangsweg type-1 waarbij een duurzaam veilig wegontwerp hoort. Gemeente geeft aan dat de toekomstige rotondes 'aan de Planck' en 'de Hut' een traject van Provincie Limburg zijn en dat dit lopende is. Provincie is voornemens de realisatie medio 2022 op te starten.
8. Waarom geen zebrapaden toepassen? Locatie t.h.v. nr.25 wordt als voorbeeld genoemd.
Gemeente geeft aan dat inpassing van zebrapaden nader bekeken wordt.
9. Enkele Bruisterbosch Veilig items komen niet terug in het gepresenteerde ontwerp, zoals de komingangen. Deze zien we niet terug in het getoonde ontwerp. Er zijn geen komingangen opgenomen, welke nodig zijn om de dorpsingangen meer te kenmerken [Samenvattend: komingangen item wordt door 5 verschillende personen aangehaald].
Gemeente geeft aan dat inpassing van komingangen nader onderzocht wordt.
10. Er wordt aangegeven dat de wethouder aanwezig had moeten zijn. Het traject loop al ruim 5 jaar en er is veel onvrede over de gang van zaken.
Het is een ambtelijk geïnitieerde inspraakavond om 'aandachtspunten' op te halen bij omwonenden. Een dergelijke inspraak / infoavond wordt bij elk project georganiseerd. Het is gebruikelijk dat de wethouder hier niet bij aanwezig is.
11. Er wordt aangegeven dat de weg ingericht moet worden zodat er gehandhaafd kan worden door de politie, bij de nieuwe toekomstige verkeerssituatie. Wil de gemeente hiervoor zorgen?
Gemeente geeft aan dat dit wordt meegenomen in de totstandkoming van het ontwerp, waarbij o.a. Politie betrokken wordt en inspraak heeft in handhaafbaarheid.
12. Waarom kunnen in Banholt wél diverse verkeer remmende maatregelen toegepast worden en zou dit niet kunnen in kern Bruisterbosch? Met name de komremmer in Banholt, komende vanaf Reijmerstok wordt als voorbeeld genoemd. Er wordt gepleit voor een combinatie van nieuwe

- komingangen i.c.m. wegversmallingen.
*Gemeente geeft aan dat inpassing van komingangen nader bekeken wordt.
Verder wordt aangegeven dat als de komingang op een andere locatie dan de huidige gerealiseerd worden er voor het verplaatsen van de komingangen een formeel raadsbesluit noodzakelijk is.*
13. Eén van de taluds van het verhoogde plateau is recht voor de deur geprojecteerd, dit is een onwenselijke situatie.
Gemeente geeft aan dit nader te bekijken en af te stemmen met BB Veilig.
 14. Er wordt opgemerkt dat tijdens de avond door veel mensen wordt aangegeven dat drempels niet wenselijk zijn. Waarom staan er dan wel drempels in het ontwerp van '30km/u' en kun je hier feitelijk met 60km/u overheen rijden? Dit zal dan geen effect hebben. Als niemand drempels wil, kan er dan ook alléén een visuele drempel komen?
Gemeente geeft aan dat i.v.m. de leefbaarheid (trillingen en geluid) in het ontwerp gekozen is voor 60km/u plateau's. Gezien de vele bezwaren op de plateau's zal de gemeente het aanbrengen van plateau's in overweging nemen.
 15. In de aangeleverde stukken uit het verleden door BB Veilig, zijn komingangen uitgewerkt en dat deze de juiste aandacht behoeven. 'Wij moeten het gevoel krijgen dat we in een 30km/u dorpskern wonen, waar het verkeersveilig is, enkele uitzonderingen daargelaten. Er wordt uitdrukkelijk gevraagd om de focus te leggen op de algehele weginrichting en niet op drempels.
Gemeente geeft aan dit nader te bekijken en af te stemmen met BB Veilig.
 16. Wat betekent het voor de nieuwe weginrichting dat het een Rijksbeschermd Dorpsgezicht is?
In het gemeentelijk Wegenbeleidsplan is vastgelegd dat beschermde gebieden bij een herinrichting / reconstructie hoogwaardig moeten worden ingericht, m.a.w. met hoogwaardig materiaal zoals gebakken klinker, natuursteen ed. Voor de werkzaamheden is het noodzakelijk om een aanlegvergunning aan te vragen. Onderdeel binnen deze vergunning is de toetsing door de monumentencommissie. De gepresenteerde ontwerpen zijn reeds ter oriëntatie voorgelegd aan de monumentencommissie.
 17. Bij de Kapel moeten vrachtauto's / landbouwvoertuigen bij nr.3 (Schampeljoensteeg) in kunnen draaien, komende vanuit Margraten. Nu werkt dit en past het nét binnen de huidige situatie. Er wordt gevraagd om hier in het nieuwe ontwerp rekening mee te houden. [Naschrift: inrijden van de Schampeljoensteeg met vracht-/ landbouwverkeer past in de huidige situatie niet altijd i.c.m. geparkeerde auto's. Geparkeerde auto's moeten vaak aan de kant, nadat inrijden pas mogelijk is]
Gemeente geeft aan dat de bochtstralen hier voor vrachtverkeer en landbouwverkeer hier kramp zijn. Gezien de kadastrale grenzen is het hier niet mogelijk om andere bochtstralen toe te passen, dan wel de weg te verbreden. Dit is een aandachtspunt dat bij de verdere uitwerking van het ontwerp aandacht behoeft.
 18. Al het hemelwater loopt door de goot aan de woningzijde van nr.33 en bij doorrijden met voertuigen spat het water hoog tegen de gevel. Kan hier iets aan gedaan worden?
Dit is bekend bij de gemeente. Voor de inrit van huisnummer 33 ligt een rooster die het hemelwater van de ene kant van de weg naar de andere kant transporteert. Nu we voornemens zijn de gehele weg herin te richten zal bekeken worden om het profiel van de weg zo aan te passen dat deze roosters kunnen vervallen. Gemeente neemt dit mee in het ontwerptraject.
 19. Let op de afwatering van de Steeg (23/23a), vroeger liep hemelwater de kelders in omdat entrees laag gelegen zijn. Sinds de Steeg een holle weg is, is dit verholpen.
Gemeente geeft aan dat dit meegenomen wordt in het verdere ontwerptraject en afgestemd wordt.
 20. Ter hoogte van nr.13 staat een lichtmast op een ongunstige plek. Kijk s.v.p. naar de locatie hiervan en optimaliseer deze.
Gemeente geeft aan dat er een volledig nieuw verlichtingsplan met LED-verlichting is opgesteld. Tijdens de presentatie is dit ontwerp niet voorhanden. Locatie van de lichtmast wordt bekeken en zal nader afgestemd worden. Kanttekening: er kan niet te veel met de lichtmasten geschoven

worden omdat de lichtopbrengst op de weg dan niet meer voldoet (donkere vlekken). Bij het verplaatsen van een lichtmast dient hier rekening mee gehouden te worden.

21. Welke verlichting gaat er komen? De getoonde 'Anton Piek' mag ook vervangen worden voor een meer strak en modern model.
Gemeente geeft aan dat bewoners inspraak hebben in het type lichtmast dat toegepast gaat worden. Een en ander wel binnen het beleid van de gemeente. Momenteel zijn er twee varianten uitgewerkt;
- 1. De lichtmasten incl. armaturen zo als deze op de Eijkerstraat in Margraten staan (achter gemeentehuis)*
 - 2. De lichtmasten incl. armaturen zoals deze in de Mesch rondom de kern staan*
22. De ingetekende verhardingen van gebakken stenen geven verkeer de ruimte om hier buiten de asfaltrijbaan te rijden, waardoor hard rijden eenvoudig mogelijk is. Kan hier naar gekeken worden om dat anders te doen? Op dit moment staan hier bloembakken om dit te voorkomen.
Gemeente geeft aan dat dit meegenomen wordt in het verdere ontwerptraject en afgestemd wordt.

Samenvattend zijn de volgende speerpunten naar voren gekomen, welke input zijn voor de vervolg stap in de verdere uitwerking van een verkeersveilige inrichting van de kern Bruisterbosch:

- **Geen drempels**
- **Noodzaak van komingangen**
- **Toepassen belijning / figuratie**
- **Rode kruisingen**
- **Wegversmallingen (meerdere)**

Tevens wordt er opgemerkt dat het wenselijker is om te streven naar een geringe reductie van de gemiddelde snelheid (V85) en de kern leefbaar te houden, dan rigoureuze maatregelen te nemen die overlast bezorgen voor de omgeving. Kort samengevat liever een leefbare, verkeersveilige kern waar 40km/u gereden word dan 30km/u met overlast.