

**Verslag besloten informatiebijeenkomst Reinaldstraat en Sint Pieterstraat, NS Station, Stationsstraat 10, 6301 EZ Valkenburg aan de Geul, 29 november 2010.**

**Code:** INFORMATIEBIJEENKOMSTSINTPIETERSTRAAT.2010.02.  
**Aanwezig:** Jos Bauer, deelprojectleider communicatie, avondvoorzitter  
Ben van Eijsden, deelprojectleider herinrichting openbare ruimte  
Lambert Geurten, projectsecretaris  
Bewoners Sint Pieterstraat en Reinaldstraat (presentielijst beschikbaar)

**1. Opening.**

Ben van Eijsden / Jos Bauer heten de bewoners welkom om 19.00 uur.

Tijdens de eerste informatiebijeenkomst van 20 september 2010 is toegezegd dat de bewoners, eigenaren en ondernemers van de Sint Pieterstraat en de Reinaldstraat worden uitgenodigd voor de huidige besloten avond met de onderwerpen die op de agenda staan.

Het doel van de besloten bijeenkomst voor de bewoners, eigenaren en ondernemers van de Reinaldstraat en de Sint Pieterstraat is volgens de uitnodigingsbrief van 18 november 2010 om informatie te geven over:

- De motieven van het keuzeproces die hebben geleid tot de variant van de inrit en uitrit aan de Sint Pieterstraat.
- De presentatie van het eerste schetsontwerp van de herinrichting van de Reinaldstraat en de Sint Pieterstraat.

Helaas kan de vertegenwoordiger van Movares door de weersomstandigheden (sneeuwval) niet aanwezig zijn.

Ben van Eijsden deelt mee dat Jos Bauer het eerste aanspreekpunt is en vragen naar de deelprojectleiders zal doorleiden.

Jos Bauer en Ben van Eijsden nodigen de deelnemers uit voor een extra inloopsessie voor belangstellenden op 1 december 2010 in dezelfde locatie tussen 14.00 uur en 17.00 uur (middagsessie) en 19.00 uur en 21.00 uur (avondsessie).

**2. Programma deel 1 (toelichting door Ben van Eijsden).**

Ben van Eijsden behandelt in het eerste deel van de bijeenkomst het verleden en specifiek de onderdelen locatie parkeergarage en supermarkt en de keuze voor de inrit en uitrit van de parkeergarage.

De deelnemers van de Reinaldstraat en de Sint Pieterstraat stellen na de presentatie van Ben van Eijsden de volgende vragen.

**Vraag 1: De parkeergarage omvat 70 parkeerplaatsen voor de bewoners. Is er al uitsluitel over de 22 parkeerplaatsen van de huurders van Wonen-Zuid?**

De Gemeente Valkenburg aan de Geul is in overleg met Wonen-Zuid over deze 22 parkeerplaatsen. Maar hierover kan nu nog geen uitsluitel worden gegeven.

**Vraag 2: Vormen de pilaren bij de ingang van de voorlichtingsfilm geen belemmering voor de verkeersstroom naar de garage?**

De Gemeente Valkenburg aan de Geul heeft een extern bureau de opdracht verstrekt om te kijken naar de draaicirkels in de parkeergarage zodat de personenauto's elkaar kunnen passeren. Dat is mogelijk.

**Vraag 3: Waarom is er maar één film getoond aan de Raad tijdens de raadsvergadering van 30 juni 2009?**

Er is niet één film getoond. Er zijn twee films getoond, namelijk van de twee beste varianten.

**Vraag 4: Bij de optie voor Villa Via Nova is er minder sprake van verkeerschaos. Bij de nieuwe optie voor de Sint Pieterstraat is er meer sprake van verkeerschaos. Is hiermee rekening gehouden tijdens de keuze voor de nieuwe locatie?**

De motivering waarom er uiteindelijk voor de huidige locatie voor de parkeergarage gekozen is, heeft vooral te maken met de plek van de AH in relatie tot de bestaande winkels. Bij deze nieuwe locatie is gezocht naar een oplossing met een zo goed mogelijke effect op de verkeersafwikkeling.

**Vraag 5: De Gemeente Valkenburg aan de Geul luistert wel naar vertrekkende ondernemers en niet naar zittende bewoners van de Sint Pieterstraat. De bewoners hebben verder een kapitaalsinvestering (woning/pand) gedaan.**

De Gemeente Valkenburg aan de Geul heeft gekeken naar de beste oplossing voor het komende winkelcentrum. Het is bekend dat de Kop van de Sint Pieterstraat de rekening van het Centrumplan Hart voor Valkenburg krijgt gepresenteerd. De Gemeente Valkenburg aan de Geul maakt afspraken met de gedupeerden om dit leed te verzachten. Verder is het doel van de Gemeente Valkenburg aan de Geul om zorg te dragen voor een zo optimaal mogelijke inrichting van de Sint Pieterstraat.

### **3. Programma deel 2 (toelichting door Ben van Eijsden).**

Ben van Eijsden behandelt in het tweede deel van de bijeenkomst het ontwerp van de Reinaldstraat, het ontwerp van de Sint Pieterstraat, de verkeerskundige analyse die aan de herinrichting ten grondslag ligt en het vervolgtraject.

De deelnemers van de Reinaldstraat en de Sint Pieterstraat stellen na de presentatie van Ben van Eijsden de volgende vragen

**Vraag 1. DHV heeft tijdens de raadsvergadering van 30 juni 2009 aangegeven dat het ongewenst is om in de Reinaldstraat te laden en te lossen. Wat is met dit advies gedaan?**

DHV heeft aangegeven dat de geplande **inbandige** laad- en loslocatie aan de Reinaldstraat verkeerskundig ongewenst is. Om die reden is naast deze variant ook een aantal andere varianten beoordeeld. Momenteel zijn er nog 2 varianten over:

1. Inbandig laden en lossen conform raadsbesluit;
2. Laden en lossen op het brede trottoir.

Beide varianten hebben zowel voor- als nadelen. Momenteel worden de verdere randvoorwaarden en effecten uitgewerkt. Daarbij wordt ook gekeken naar aanvullende maatregelen die nodig zijn om deze zo goed mogelijk in te passen. Een aantal voorbeelden voor optie 1: de lengte van de vrachtauto om de draaibeweging gemakkelijk te laten verlopen, een rood stoplicht om geen kruisend verkeer te ontmoeten of een (door Albert Heijn) in te zetten verkeersregelaar.

**Vraag 2. Waarom wordt er geen fluisterasfalt als materialisering gebruikt?**

Door de elementverharding wordt het beoogde effect van het ontwerp versterkt. De andere inrichting zorgt automatisch voor een aanpassing van het gedrag van de weggebruikers. Door deze andere verharding wordt vanzelf duidelijk dat hier ook een ander verkeersgedrag gewenst is. Er volgt nog een nader onderzoek naar het geluid dat door de elementverharding ontstaat. Indien dit in combinatie met de snelheid van 30 km/uur leidt tot verhoging van de geluidsbelasting ten opzichte van nu, dan is dat niet wenselijk. Dan zal asfalt alsnog een optie zijn.

**Vraag 3. Hoeveel vrachtwagens laden en lossen per dag?**

Ahold en AH geven in gesprekken aan dat in de nieuwe situatie in totaal 8 laad- en losbewegingen verwacht worden. Een of twee grote opleggers per dag maken daar deel van uit. Er kan maar één vrachtwagen laden en lossen en niet twee tegelijkertijd.

**Vraag 4. Er ontstaat een levensgevaarlijke situatie voor voetgangers bij het uitpandig laden en lossen.**

Er is maar gedurende een klein deel van de dag sprake van laden en lossen. Op dat moment is er voor voetgangers nog een veilig alternatief aan de overzijde, een trottoir met een minimale maat van 1,20 meter. Bovendien is dit gedeelte van de Reinaldstraat ook nog relatief rustig wat betreft voetgangersverkeer. De ingang van de Albert Heijn komt in het nieuwe winkelcentrum elders te liggen, namelijk in het nieuwe straatje. Daar kan geen verkeer komen. Hierdoor wordt het bijvoorbeeld voor bewoners van de St. Pieterstraat en Hekerbeek veel aantrekkelijker om via de nieuwe voetgangerszone in de St. Pieterstraat en Dr. Erensstraat richting de AH te lopen.

**Vraag 5. De Reinaldstraat heeft geen optimale breedte. Door de dode hoek bij de vrachtwagen blijft er een levensgevaarlijke situatie bestaan.**

Het profiel vanuit de richtlijn Duurzaam Veilig past niet en de huidige (her)inrichting is een verantwoorde keuze binnen de mogelijkheden die er zijn. Het is een acceptabele keuze, zeker voor de veiligheid van de weggebruiker. Het achteruit insteken van de vrachtauto behoeft zeker alle aandacht, vandaar dat ook gezocht wordt naar aanvullende maatregelen om de veiligheid te verhogen. Een veiliger alternatief lijkt het laden en lossen langs de gevel.

**Vraag 6. Het zebrapad bij het pand Marx en Marx aan de Reinaldstraat verdwijnt. Hoe moeten kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals een moeder met een kinderwagen, nu veilig oversteken? Hier steken verder vaak scholieren in de leeftijd van tien tot twaalf jaar over en deze kinderen moeten dit veilig kunnen blijven doen.**

De oversteekplaats is niet opgenomen in het ontwerp omdat deze nadelige effecten heeft voor de verkeersdoorstroming en de VRI-regeling (stoplicht met regeling). Er zijn verder twee andere zebrapaden: bij de Louis van der Maesenstraat en de Burgemeester Henssingel.

De Gemeente Valkenburg aan de Geul heroverweegt de behoefte tot een oversteek op deze plaats.

**Vraag 7. De Reinaldstraat is te smal voor de geplande en voorgestane functies van de weggebruikers. Is het winkelcentrum meer waard dan een mensenleven?**

De Gemeente Valkenburg aan de Geul distantieert zich van de formulering van de laatste vraag. De Reinaldstraat is inderdaad te smal voor inrichting als een volwaardige 50 km/uur weg, dat zou onveilig zijn. Om die reden is ook bewust gekozen voor de voorliggende, totaal andere oplossing waarmee de veiligheid wel kan worden geborgd. De oplossing is niet ideaal, want de Reinaldstraat is en blijft een flessenhals. Maar de oplossing is beter dan de huidige situatie op de Reinaldstraat. Binnen de ruimtelijke mogelijkheden is dit de meest veilige variant. Er is ook geen relatie tussen het winkelcentrum en de breedte van de Reinaldstraat. Het smalste deel van de straat is ter plaatse van het bestaande pand van Wonen-Zuid.

**Vraag 8. Er wordt gekozen voor geld in een onomkeerbaar proces. Er wordt gefantaseerd over de mensen die in de toekomst naar Valkenburg komen en het is triest dat de eigen inwoners hier vergeten worden. Wat kost het terugplaatsen van de gevelijn met twee tot drie meter op de Reinaldstraat? Dan is er voldoende ruimte voor de doorstroom van het verkeer.**

Het terugplaatsen van de gevelijn heeft consequenties voor de stedenbouwkundige contouren van het Centrumplan Hart voor Valkenburg en het functioneren van het winkelcentrum. Daarnaast blijft er een probleem bestaan op het overige deel van de Reinaldstraat waar ook maar een beperkte ruimte beschikbaar is. Het terugplaatsen van de gevel zou alleen de situatie voor de voetganger aan de zuidzijde van de Reinaldstraat verbeteren tijdens het laden en lossen.

Voor deze voetganger is een veilig alternatief aan de overzijde beschikbaar. De negatieve (financiële) impact van de verplaatsing van de gevels weegt daarom niet op tegen de voordelen van verplaatsing.

**Vraag 9. Het pand van Wonen-Zuid op het kruispunt Reinaldstraat-Sint Pieterstraat staat in de weg, waardoor de inrit en de uitrit van de parkeergarage niet ideaal gesitueerd is.**

Er zijn zes varianten onderzocht voor de inrit en de uitrit van de parkeergarage. De huidige variant is de beste van deze 6. Uit de voorliggende ontwerpen blijkt e.e.a. in te passen in de beschikbare ruimte.

**Vraag 10. De trappen van het pand van Wonen Zuid vormen een blokkade voor mensen met een rollator. Nu verlaten deze mensen het pand via het parkeerterrein. Hoe verlaten en bereiken deze mensen hun woning in de toekomst?**

De mensen met een rollator komen nu via de achterkant van het binnenplein hun woning binnen en deze mogelijkheid vervalt in de toekomstige situatie. De Gemeente Valkenburg aan de Geul neemt dit als een aandachtspunt mee in het overleg met Wonen-Zuid en leidt dit ook door naar Hurks vastgoedontwikkeling. Dit is een terecht aandachtspunt.

**Vraag 11. Hoeveel plaatsen zijn er in de parkeergarage?**

Er komen minimaal 320 en maximaal ca. 400 parkeerplaatsen in de parkeergarage, de exacte grootte zal bepaald worden door Hurks Vastgoedontwikkeling.

**Vraag 12. Waarom wordt er geen rotonde gerealiseerd? Dit ontlast de verkeersdruk en voorkomt een verkeersopstopping.**

Bij een rotonde kan het verkeer niet worden gestuurd, het verkeer beweegt zich vrij. Bij een verkeersregelininstallatie wordt het verkeer via verkeerslichten en een verplichte rijrichting bij een volle parkeergarage geregeld en heeft de Gemeente Valkenburg aan de Geul houvast en invloed op de verkeersstromen. Dit is beter voor de verkeersafwikkeling. Daarnaast ontbreekt de fysieke ruimte voor een rotonde, zowel op de kruising Nieuweweg/Reinaldstraat als kruising Sint Pieterstraat/Reinaldstraat.

**Vraag 13. Hoeveel personenauto's rijden dagelijks in en uit de parkeergarage?**

Er zijn referentiecijfers voor een parkeergarage in een winkelcentrum beschikbaar. Er worden per etmaal gemiddeld 3.500 tot 4.000 personenauto's verwacht.

**Vraag 14. Is er nagedacht over de voorgestane fietsroutes door Valkenburg?**

De fietser die gebruik maakt van de fietsroute door de Lindenlaan, benut het voordeel van de VRI (stoplicht met regeling) op de Reinaldstraat.

**Vraag 15. De Sint Pieterstraat Zuid is in de huidige situatie smal. Hier wringen fietsers zich door het verkeer heen. De vrees is dat dit in de nieuwe situatie nog erger zal worden, zeker als alles van gevel tot gevel 1 niveau wordt.**

De Gemeente Valkenburg aan de Geul kan geen oplossing bedenken voor fietsers die op de stoep fietsen. Zij behoren zich uit eigen beweging aan de verkeersregels te houden. De inrichting van Sint Pieterstraat Zuid biedt een rijloper van 3,60 meter waarbinnen een vrachtwagen, die slechts 2,60 meter nodig heeft, prima past. Er is dus voldoende ruimte voor de fietser, ook tijdens bevoorradingstijden. Er is verder alleen maar laad- en losverkeer tussen 07.00 uur en 11.00 uur. Daarna heeft de fietser zelfs de hele rijbaan ter beschikking, zonder laad-los verkeer.

**Vraag 16. Wanneer verneemt men iets van Hurks Vastgoedontwikkeling? Is er voldoende licht bij de onderste etages van de winkels-woningen? Wonen-Zuid kan niet voor de huisarts spreken die zijn praktijk in het pand uitoefent en die bij een noodoproep bij zijn auto moet komen en moet kunnen vertrekken.**

Hurks vastgoedontwikkeling is bezig met het schetsontwerp van het winkelcentrum. De Gemeente Valkenburg aan de Geul zal een separate afspraak maken met huisarts van der Kar. Daar waar noodzakelijk zal overlegd worden met Wonen-Zuid en Hurks vastgoedontwikkeling. Wonen-Zuid zal zeker rekening houden met de belangen van Hurks vastgoedontwikkeling en huisarts van der Kar.

**Vraag 17. De lichten van de personenauto's die de parkeergarage verlaten schijnen in de kamer van Sint Pieterstraat 27.**

Dit probleem kan bij het ontwerp van de garage en de straat moeilijk worden opgelost.

**Vraag 18. Moeten de mensen die vanuit Schin op Geul komen ook doorrijden bij een (bijna) volle parkeergarage?**

Het is de bedoeling dat degene die het winkelcentrum bezoekt, in de parkeergarage parkeert. Langparkeerders moeten worden geweerd uit de garage. Door een efficiënte tariefstelling wordt voorkomen dat er lang geparkeerd wordt en dat de parkeerplaats lang bezet blijft (bijv. goedkoop in de eerste twee uur, veel duurder vanaf het derde uur). De tariefstelling voor de parkeergarage moet nog nader uitgewerkt worden. De toerist en dagjesmensen kunnen bij de bestaande parkeerterreinen met een aantrekkelijk dagtarief parkeren. Hiermee verwacht de gemeente te voorkomen dat de garage te vaak vol staat. De garage wordt opgenomen in het parkeerverwijssysteem zodat mensen vroegtijdig zien of de garage beschikbaar is of niet.

**Vraag 19. Is de parkeergarage 24 uur open?**

De parkeergarage is niet 24 uur open. Er kan tijdens de openingstijden (nader te bepalen) worden ingereden om te parkeren. Wel kan 24 uur worden uitgereden. De bewoner ontvangt een pasje of afstandsbediening waardoor de parkeergarage 24 uur toegankelijk is voor de bewoners (in- en uitrijden).

**Vraag 20. Wat kunnen de bewoners van de Reinaldstraat en de Sint Pieterstraat tijdens de bouwperiode verwachten?**

De plannen voor de start van de bouw zijn nog niet zo ver. Er worden in het overleg tussen de Gemeente Valkenburg aan de Geul en Hurks vastgoedontwikkeling nog de nodige stappen genomen voor de komende bouwperiode. Als er zicht is op de invulling van de bouwperiode zal daar uitvoerig over gecommuniceerd worden in nauw overleg met de betrokken straten.

**Vraag 21. Wanneer start de herinrichting?**

De herinrichting van het totale plangebied gaat van start in 2011. De fasering van de herinrichting van de openbare ruimte van de straten hangt samen met de realisatie van het winkelcentrum. Het winkelcentrum met parkeergarage en woningen is naar verwachting gereed in 2013.

**4. Afspraken.**

Tijdens de besloten informatiebijeenkomsten worden de volgende **afspraken** gemaakt:

- De gemeente overweegt het alsnog plaatsen van het zebrapad bij of in de omgeving van het pand van Marx en Marx.
- Er is aandacht voor een oplossing voor mensen met een rollator, die in de nieuwe situatie op de Sint Pieterstraat hun woning van Wonen-Zuid willen verlaten en bereiken. Dit wordt meegenomen in het overleg met Wonen Zuid en doorgeleid naar Hurks vastgoedontwikkeling.
- De deelnemers zijn van harte welkom om nieuwe en andere vragen of wensen kenbaar maken tijdens de inloopsessie van 1 december 2010.

**5. Sluiting.**

Ben van Eijdsden / Jos Bauer danken de aanwezigen en sluiten de vergadering om 21.30 uur.