

MEMO

Aan : Gemeente Heeze-Leende
Van : D.F.P. (Dirk) van der Heijden
Kopie : -/-
Bijlagen : 2
Datum : 13 december 2021
Vestiging : Valkenswaard
Onze referentie : 21064.1 D14 mem01-D dhe

RA infra BV Valkenswaard

Den Dries 4
5552 CL Valkenswaard
T 046 207 61 63

RA infra BV Sittard

Geerweg 7
6135 KB Sittard
T 046 400 04 00

RA infra BV Vught

De Ring 12
5261 LM Vught
T 073 220 00 55

Betreft : Wijzigingen schetsontwerp ovonde Geldropseweg

1. Inleiding

Als onderdeel van het pakket aan flankerende maatregelen om het gebruik van de randweg te stimuleren is een schetsontwerp opgemaakt voor aanpassing van de rotonde Geldropseweg. Bij de aanpassing wordt de verbinding Geldropseweg (van/naar Geldrop) – Muggenberg (= randweg) de doorgaande route. Op deze wijze wordt het (doorgaand) verkeer gestimuleerd om de randwegstructuur te volgen.

In eerder stadium heeft een verkenning plaatsgevonden naar een alternatieve inrichting van de rotonde. Dit heeft geresulteerd in drie schetsvarianten van kruispuntoplossingen. Deze zijn vervolgens besproken met belangenorganisaties en met bewoners waarvoor een aanpassing van de rotonde directe gevolgen heeft. Naar aanleiding van alle reacties, is besloten om de oplossingsrichting van de zogeheten 'uitgerekte rotonde' of 'ovonde' verder uit te werken. De ontvangen reacties zijn meegenomen in de verdere uitwerking van het schetsontwerp van de ovonde. Welke wijzigingen zijn doorgevoerd en waarom, is toegelicht in deze memo.

2. Aanpassingen ontwerp

Uitgangspunten

Voor de fietsstructuur is het van belang om aan te sluiten op de bestaande fietsstructuren. Voor de Geldropseweg (van/naar Geldrop) uitgaan van een vrijliggend fietspad aan weerszijden. Op termijn is de wens vanuit de gemeente om aan de westzijde een vrijliggend fietspad in twee richtingen te realiseren. De mogelijke realisatie is niet voorzien voordat de rotonde Geldropseweg wordt aangepast.

In het ontwerp is een toegang voorzien naar het nader te ontwikkelen terrein in de oksel van de Muggenberg met de Geldropseweg / De Hendse Driessen.

MEMO

Fietsstructuur

De fietsstructuur om de ovonde is gehandhaafd omdat we aansluiten op de bestaande fietsstructuren. In combinatie met de directheid van fietsroutes wordt de fietsstructuur rondom de ovonde in twee richtingen gefaciliteerd. Dit geldt ook voor de fietsoversteken. Het niet faciliteren van de fietsbewegingen, ook bij beperkte aantallen, leidt tot onveilige situaties doordat fietsers in de praktijk veelal de kortste routes nemen en daarmee tegen de richting in fietsen.

Vanwege voorgaande redenen is het laten vervallen van een fietsoversteek op één van de kruispunttakken niet aan de orde. Dit geldt zowel voor de noordelijke fietsoversteek op de Geldropseweg als ook het fietspad aan de westzijde met oversteken op de toegang naar De Hendse Driessen en de Muggenberg. Bij het laten vervallen van het fietspad aan de westzijde dient het fietsverkeer tevens de twee drukste wegen (Geldropseweg) te kruisen.

In het ontwerp zijn optimalisaties doorgevoerd zodat fietsers vloeiend en veilig de route kunnen vervolgen (comfortverbetering).

Aansluiting Burg. Serrarisstraat

De Burg. Serrarisstraat wordt momenteel al gebruikt door autoverkeer dat bijvoorbeeld naar de sportaccomodaties of gemeentehuis gaat. In de komende jaren worden de Kapelstraat en Geldropseweg opnieuw ingericht waarbij het doel is om te ontmoedigen dat doorgaand verkeer deze wegen neemt. Bij herinrichting van deze wegen is de verwachting dat de Burg. Serrarisstraat nog meer als alternatieve route gebruikt gaat worden.

In de eerdere verkenning naar een alternatieve kruispuntinrichting is aangegeven dat het afsluiten van de Burg. Serrarisstraat voor gemotoriseerd verkeer kansen biedt om deze aansluiting overzichtelijker en verkeersveiliger in te richten. Dit heeft positieve effecten zoals minder (doorgaand) gemotoriseerd verkeer. En anderzijds krijgen bewoners te maken met omrijafstanden (ontsluiting via Burg. Deelenstraat).

Uit de gesprekken met de omgeving blijkt dat het afsluiten van de Burg. Serrarisstraat wisselend is ontvangen. Diverse bewoners zijn voorstander voor het afsluiten en een groep bewoners is tegen vanwege de ontstane omrijafstanden en/of zorgen over de verkeerssituatie op de Burg. Deelenstraat.

Het laten vervallen van de aansluiting is gunstig voor de verkeersveiligheid (overzichtelijk en een conflictpunt minder). Aan het einde van de Burg. Serrarisstraat is (keer)ruimte voorzien voor een vuilniswagen. Met een keer achteruit steken kunnen dergelijke voertuigen keren. Een volledige keerlus neemt meer ruimte in beslag waardoor van het plantsoen weinig over blijft en minimaal vier bomen dienen te worden gekapt.

Het afsluiten van de Burg. Serrarisstraat heeft geen gevolgen voor de bereikbaarheid van hulpdiensten. De verbinding is geen onderdeel van de calamiteitenroute en de wijk blijft nog altijd goed bereikbaar. Vanaf de Geldropseweg is de Burg. Deelenstraat naar verwachting de alternatieve route die het meest gebruikt zal worden. Voor de Burg. Deelenstraat zijn geen knelpunten te verwachten in de afwikkeling van het extra verkeer. Deze verkeerstoename vindt verspreid over de dag plaats waardoor de straat het extra verkeer goed aan kan.

MEMO

Omwonenden van de wasplaats ervaren overlast van de activiteiten die hier plaatsvinden. De aanpak van deze overlast van de wasplaats valt buiten de (verkeerskundige) opgave naar de verkenning van een alternatieve inrichting van de rotonde Geldropseweg. Ook de situatie bij de autowasstraat is beoordeeld. Hierbij is alleen naar de verkeerskundige situatie gekeken. De uitrit waarvan gebruik wordt gemaakt is al jaren rechtmatig in gebruik. Beide ontwerpen die nu opgesteld zijn, zorgen ervoor dat er veel minder autoverkeer door de Burgemeester Serrarisstraat gaat rijden. De verkeersbewegingen vanaf de autowasstraat zorgen verkeerskundig gezien dan ook niet voor problemen. Voor de aanpassingen van de rotonde is er geen noodzaak om de uitritconstructie aan te passen.

Alternatief ontwerp aansluiting Burg. Serrarisstraat

Vanuit deze achtergrond is een alternatief ontwerp opgemaakt waarbij de aansluiting van de Burg. Serrarisstraat open blijft voor uitgaand gemotoriseerd verkeer. Voor een veilige en overzichtelijke verkeerssituatie kan het gemotoriseerde verkeer vanuit de Burg. Serrarisstraat alleen een rechtsafslaanende beweging maken. Vanaf de Muggenberg wordt het onmogelijk om rechtsaf te slaan naar de Burg. Serrarisstraat. Dit is naar verwachting ook een beweging die in de huidige situatie het minst voorkomt. Fietzers kunnen wel in en uitrijden.

Om ruimte te vinden voor de aansluiting is de ovonde compacter gemaakt. Hierdoor komt de fietsoversteek ook voorbij de aansluiting te liggen (vanuit de Muggenberg gezien). Dit levert in het ontwerp wel enkele aandachtspunten op:

- rechtsafslaanend verkeer vanuit de Burg. Serrarisstraat staat vrijwel direct op het zebrapad bij het oprijden van de Muggenberg wanneer zij voetgangers en fietsers voor moeten laten gaan;
- hogere snelheden op de ovonde bij het afslaan naar de Geldropseweg richting het centrum. Dit geldt vooral van verkeer vanaf de Muggenberg richting het centrum. Deze aansluiting is vrij ruim voor voldoende manoeuvreerruimte voor het vrachtverkeer (bestemmingsverkeer);
- door de compactere vormgeving minder comfort voor het vrachtverkeer;
- mocht in de toekomst de spoorovergang van de Muggenberg worden ondertunneld, is het de vraag of een aansluiting gelijk na het talud wel verkeersveilig is.

Voorkeursoplossing wel/niet afsluiten Burg. Serrarisstraat

Vanuit het oogpunt verkeersveiligheid heeft het afsluiten van de Burg. Serrarisstraat voor gemotoriseerd verkeer verkeerskundig gezien de voorkeur. Dit zorgt voor een meer overzichtelijke situatie op en nabij de ovonde. Daarnaast neemt het aantal conflictpunten af, zowel tussen gemotoriseerd verkeer onderling als tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers. Bij het alternatief ontwerp is de bocht aangepast bij het afslaan naar de Geldropseweg richting het centrum. Het verkeer kan deze bocht nu met een hogere snelheid nemen. Dit is niet gewenst in verband met de aanwezige fietsoversteek in twee richtingen op de Geldropseweg. Op de Burg. Serrarisstraat neemt de verkeersomvang af. Daar staat tegenover dat de Burg. Deelenstraat meer verkeer krijgt te verwerken. Vanwege de spreiding van de verkeerstoename worden geen problemen voor de verkeersveiligheid of verkeersafwikkeling voorzien.

MEMO

De Hendse Driessen

Bewoners van de Hendse Driessen hebben aangegeven dat het voor de fietser nu niet altijd veilig is. Met name door het beperkte zicht in de bocht ter hoogte van huisnummer 1 en 5. Om de verkeersveiligheid te vergroten is gekeken naar een alternatief. Op De Hendse Driessen is gekozen om het fietsverkeer te mengen met het autoverkeer. De verkeersomvang van het bestemmingsverkeer is laag.

Een vrijliggend fietspad is niet te realiseren zonder een rij bomen in de tussenberm te verwijderen. Dit geniet niet de voorkeur met als uitgangspunt het behoud van (zoveel mogelijk) bomen. De gemeente Heeze-Leende heeft in haar beleid vastgelegd: groene, aantrekkelijke dorpsentrees en een groene uitstraling van doorgaande verkeersaders.

De Hendse Driessen wordt als fietsstraat ingericht waarbij de auto te gast is. Wanneer in de toekomst aan de westzijde een fietspad in twee richtingen wordt gerealiseerd neemt de omvang van het fietsverkeer toe. De fietsstraat geeft de fietser ook meer comfort doordat de fietser in de voorrang zit. Om het zicht in de bocht bij huisnummer 1 en 5 te verbeteren is de rijbaan uitgebogen. Hierdoor ontstaat meer zicht op het (fiets)verkeer bij het oprijden van de fietsstraat.

De aansluiting naar de te ontwikkelen locatie is ook compacter vormgegeven zodat deze overzichtelijker wordt.

Rulselaan

De aansluiting van de Rulselaan op de Geldropseweg is aangepast. De middengeleider op de Geldropseweg is verbreed zodat linksafslaand verkeer (vanaf de ovonde) opstelruimte wordt geboden. Dit om bij een wachtend voertuig terugslag van verkeer naar de ovonde te voorkomen. Daarnaast is de aansluiting compacter vormgegeven en zijn de vrijliggende fietsvoorzieningen op het eerste gedeelte van de Rulselaan komen te vervallen. Bij 30 km/uur kan het fietsverkeer veilig samen gaan met het autoverkeer.

Om fietsers vanuit de Rulselaan in de richting van het centrum een veilige oversteek te bieden worden deze fietsers voor het kruispunt naar de vrijliggende fietsstructuur geleid. Zij maken vervolgens gebruik van de fietsoversteek Geldropseweg (zuidzijde) om vervolgens af te slaan in de richting van het centrum (via Geldropseweg of Burg. Serrarisstraat). Met deze oplossing wordt voorkomen dat fietsers zich samen met het autoverkeer moeten opstellen op het kruisingsvlak Geldropseweg – Rulselaan.

De oversteek voor voetgangers is in de richting van het kruispunt opgeschoven en voorzien van een middengeleider. Dit levert een verbetering op voor de oversteekbaarheid.