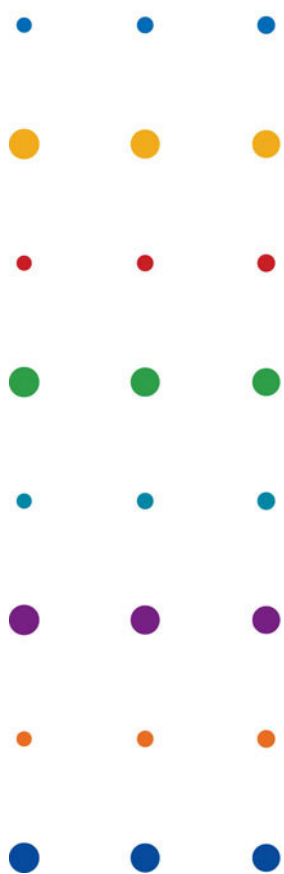


Verkeersonderzoek Plan Lage Heide

Ontsluiting nieuwe woonwijk



Gemeente Valkenswaard

mei 2010
definitief

Verkeersonderzoek Plan Lage Heide Ontsluiting nieuwe woonwijk

dossier : D1459-01-001
registratienummer : GS/MBi/MC/MO-BZ20100083
versie : 3

Gemeente Valkenswaard

mei 2010
definitief

INHOUD**BLAD**

1	INLEIDING	2
1.1	Aanleiding en doel	2
1.2	Uitgangspunten	3
2	VERKEERSAFWIKKELING KRUISPUNTEN	4
2.1	Verkeersproductie CROW-normen versus verkeersmodel	4
2.2	Verkeersafwikkeling kruispunten	5
3	VERKEERSSITUATIE IN DE BESTAANDE WIJK	7
3.1	Verkeersafwikkeling wegen bestaande wijk	7
3.2	Verkeersremmende maatregelen	8
3.3	Verkeerssituatie rondom basisschool St. Martinus	9
3.4	Entree nieuwe woonwijk	10
3.5	Routing bouwverkeer	12
3.6	Rol Lage Heideweg	13
4	CONCLUSIES	14
4.1	Verkeersafwikkeling kruispunten	14
4.2	Verkeerssituatie in de bestaande woonwijk	14
	COLOFON	15

BIJLAGEN

1	VERKEERSINTENSITEITEN LAGE HEIDE BASISJAAR 2006
2	VERKEERSINTENSITEITEN LAGE HEIDE 2020 ZONDER LAGE HEIDEWEG ZONDER BEDRIJVENTERREIN
3	ADVIES WIJKRAAD DOMMELEN

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

De gemeente Valkenswaard is van plan maximaal 350 woningen te realiseren in het plan Lage Heide (zie Afbeelding 1) en wil hiervoor een bestemmingsplan opstellen. Inzicht in de verkeersstructuur is hiervoor van belang. De nieuwe woningen zullen verkeerskundig ontsloten worden via de nieuw aan te leggen Lage Heideweg. De Lage Heideweg is nog niet gerealiseerd. De gemeente Valkenswaard wil daarom inzicht krijgen in de situatie, waarbij de woningbouw in het plan Lage Heide volledig is ontwikkeld, maar waarin de Lage Heideweg nog niet is aangelegd.

Op 10 december 2009 heeft een themabijeenkomst plaatsgevonden in de gemeenteraad van Valkenswaard. De wijkraad Dommelen heeft op 7 januari 2010 een advies ingediend omtrent de concept verkavelingsopzet voor Lage Heide. Het advies bevat een aantal vraag- en zorgpunten van bewoners en aanbevelingen om deze zorgpunten weg te nemen. De gemeente heeft DHV gevraagd om een aantal punten uit het advies van de wijkraad Dommelen nader te onderzoeken. De aandachtspunten van zowel de wijkraad als de gemeenteraad zijn meegenomen in het voorliggende onderzoek.

Het voorliggende rapport gaat in op de verkeerscijfers, aangevuld met een (vooral kwalitatieve) beoordeling van een aantal zorgpunten uit het advies van de wijkraad Dommelen.

Afbeelding 1

Plan Lage Heide



1.2 Uitgangspunten

Het verkeersmodel van de gemeenten Valkenswaard, Waalre en Bergeijk is opgesteld door DHV in 2008. In het prognosemodel voor toekomstjaar 2020 is in Lage Heide de woningbouwontwikkeling ingevoerd in combinatie met de aanleg van het bedrijventerrein en de Lage Heideweg. In dit prognosemodel is de ontsluiting van de woningbouwontwikkeling en het bedrijventerrein voorzien via de Lage Heideweg. Het bedrijventerrein wordt alleen aangelegd als de Lage Heideweg ook gerealiseerd wordt. De verkeersafwikkeling van en naar het bedrijventerrein moet in dat geval via de Lage Heideweg plaatsvinden. Als de Lage Heideweg nog niet aangelegd is, dan worden de plannen voor het bedrijventerrein dus ook niet gerealiseerd. Voor het voorliggende onderzoek is het prognosemodel daarom aangepast, waarbij de Lage Heideweg en het bedrijventerrein uit het verkeersmodel zijn gehaald. De wegenstructuur van de woningbouwlocatie Lage Heide is conform de laatste inzichten in het model ingevoerd.

Het meest recente ontwikkelingsplan van de gemeente geeft aan dat het aantal te bouwen woningen in Lage Heide ongeveer 350 zal zijn. Uit analyse van de gegevens in het verkeersmodel blijkt dat het verkeersmodel worst-case rekent en uitgaat van het te bouwen aantal woningen uit het bestemmingsplan van de gemeente. In het verkeersmodel is op het gedeelte van de Venbergseweg dat de woonwijk mede ontsluit een vrachtwagenverbod ingesteld om het (sluip)vrachtverkeer door de woonwijk te voorkomen. De maximumsnelheid op de Venbergseweg buiten de bebouwde kom is in het verkeersmodel ingesteld op 60 km/uur.

Het verkeer van en naar de nieuwe woningen wordt automatisch door het verkeersmodel over de aansluitingen verdeeld op basis van reistijd en bestemming. De opgebouwde variant is in het verkeersmodel voor de etmaalperiode in het prognosejaar 2020 doorgerekend.

2 VERKEERSAFWIKKELING KRUISPUNTEN

Bij het nog niet aanleggen van de Lage Heideweg, kiest het verkeer van en naar de nieuwe woonwijk andere routes, waardoor enkele kruispunten zwaarder belast zullen worden. Het gaat daarbij om de omcirkelde kruispunten in Afbeelding 2. In dit hoofdstuk is de verkeersafwikkeling op deze kruispunten beschreven om inzicht te krijgen of hier problemen te verwachten zijn als de Lage Heideweg nog niet is aangelegd.

Afbeelding 2
Locatie kruispunten t.b.v. ontsluiting nieuwe woonwijk Lage Heide



In bijlage 1 zijn de verkeersintensiteiten voor Lage Heide afgebeeld voor 2006 (het basisjaar uit het verkeersmodel). Bijlage 2 toont het resultaat van de doorrekening met het verkeersmodel voor 2020. Te zien zijn de verkeersintensiteiten voor een gemiddelde werkdag in 2020 in de situatie na in gebruikname van de geplande woningen zonder dat de Lage Heideweg en het bedrijventerrein zijn aangelegd.

Het grootste deel van het verkeer van en naar de nieuwe woonwijk rijdt via de Groenstraat en de Bergstraat. Het meeste verkeer heeft namelijk zijn herkomst of bestemming in Valkenswaard of verder noordoostwaarts gelegen gebieden. Het doorgaande verkeer van de N69 naar de Dommelsedijk (N397) en vice versa maakt voornamelijk gebruik van de Venbergseweg en de Monseigneur Smetsstraat. De Lage Heideweg is immers nog niet aangelegd in deze situatie.

2.1 Verkeersproductie CROW-normen versus verkeersmodel

Als toets op de cijfers uit het verkeersmodel is op basis van CROW-normen (publicatie 256 en 272) een berekening gemaakt van de verkeersproductie van de nieuwe wijk Lage Heide voor een gemiddelde werkdag. Dit is gedaan aan de hand van de door de gemeente aangeleverde uitsplitsing naar typen te bouwen woningen in het woningbouwprogramma van het plan Lage Heide. Op basis van de CROW-normen is het aantal verkeersbewegingen dat de nieuwe wijk produceert op een werkdag ongeveer 2500 motorvoertuigen per etmaal. Het uitgangspunt is dat 350 nieuw te realiseren woningen gebouwd worden.

Volgens het verkeersmodel bedraagt de verkeersproductie van de nieuwe woningen 2244 motorvoertuigen per etmaal. Bij de kruispuntberekeningen is echter worst-case gerekend doordat per spitsperiode de maatgevende verkeersintensiteiten uit het verkeersmodel gebruikt zijn.

2.2 Verkeersafwikkeling kruispunten

De woonstraten waarover het bestemmingsverkeer van Lage Heide naar de gebiedsontsluitingswegen (Bergstraat en Westerhovenseweg) rijdt, hebben voldoende capaciteit om het verkeer vlot en veilig af te kunnen wikkelen. Een goede en vlotte ontsluiting van Lage Heide is afhankelijk van de verkeersafwikkeling op de kruispunten waar de woonstraten uitkomen op de gebiedsontsluitingswegen. De ontsluiting van de woningbouwlocatie vindt zonder aanleg van de Lage Heideweg plaats op de volgende kruispunten:

- Kruispunt 1: Bergstraat – Groenstraat.
- Kruispunt 2: Bergstraat – Sneeuwkllokje.
- Kruispunt 3: Bergstraat – Crocuslaan.
- Kruispunt 4: Monseigneur Smetsstraat – Westerhovenseweg.
- Kruispunt 5: Monseigneur Smetsstraat – P. Bolsiusstraat.
- Kruispunt 6: Monseigneur Smetsstraat – nieuwe aansluiting Lage Heide.
- Kruispunt 7: nieuw aan te leggen rotonde die Lage Heide verbindt met de Monseigneur Smetsstraat. Deze rotonde biedt voldoende capaciteit om het verkeer goed af te wikkelen en is daarom in dit onderzoek niet beoordeeld.
- Kruispunt 8: Venbergseweg – nieuwe aansluiting Lage Heide.

De nummering komt overeen met de nummering in afbeelding 2. Voor de genoemde zeven ongeregelde kruispunten is de verkeersafwikkeling in de ochtend- en avondspits beoordeeld op de criteria capaciteit en wachttijd.

Beoordeling o.b.v. Methode van Harders

Om de verkeersafwikkeling op de kruispunten te bepalen is gebruik gemaakt van de methode van Harders¹. De verkeersintensiteiten, input voor de kruispuntberekeningen, zijn afgeleid uit het verkeersmodel. Het gaat daarbij om de maatgevende spitsintensiteiten per kruispuntrichting. Op basis van de vormgeving van het kruispunt en de intensiteiten is de restcapaciteit en de wachttijd berekend voor verkeer dat voorrang moet verlenen aan verkeer uit andere richtingen op het kruispunt. De restcapaciteit en de wachttijd zijn afhankelijk van de hiaten in de verkeersstroom op de voorrangsweg. Als de wachttijd op het kruispunt kleiner dan of gelijk aan 20 seconden is, dan is de wachttijd acceptabel. Als de wachttijd groter dan 20 seconden is, dan is de wachttijd niet meer acceptabel en zijn maatregelen (in de vorm van kruispuntaanpassingen) nodig om een vlotte en veilige verkeersafwikkeling te realiseren.

Beoordeling kruispunt 1: Bergstraat - Groenstraat

Uit de berekeningen voor het kruispunt Bergstraat – Groenstraat blijkt dat de restcapaciteit voldoende is. De wachttijden zijn acceptabel want deze zijn kleiner dan 15 seconden. Dit geldt voor alle kruispuntrichtingen die voorrang moeten verlenen en zowel voor de ochtend- als de avondspits.

Beoordeling kruispunt 2: Bergstraat - Sneeuwkllokje

Uit de berekeningen voor het kruispunt Bergstraat – Sneeuwkllokje blijkt dat de restcapaciteit voldoende is. De wachttijden zijn kleiner dan 15 seconden en daarmee acceptabel. Dit geldt voor alle kruispuntrichtingen die voorrang moeten verlenen en zowel voor de ochtend- als de avondspits.

¹ De methode Harders geeft een indruk van de wachttijden bij een gegeven verkeersbelasting op een kruispunt zonder verkeerslichten. Bij een gemiddelde wachttijd van meer dan 20 seconden tijdens de spits is een maatregel (bijvoorbeeld een rotonde of VRI) gewenst.

Beoordeling kruispunt 3: Bergstraat - Crocuslaan

Uit de berekeningen voor het kruispunt Bergstraat – Crocuslaan blijkt dat de restcapaciteit voldoende is. De wachttijden zijn acceptabel want deze zijn kleiner dan 15 seconden. Dit geldt voor alle kruispuntrichtingen die voorrang moeten verlenen en zowel voor de ochtend- als de avondspits.

Beoordeling kruispunt 4: Monseigneur Smetsstraat – Westerhovenseweg

Op het kruispunt Monseigneur Smetsstraat – Westerhovenseweg is in de avondspits de wachttijd voor verkeer komende vanuit de Monseigneur Smetsstraat groter dan 20 seconden. Dit verkeer moet voorrang verlenen aan het verkeer op de Westerhovenseweg. De wachttijd is dermate groot dat wachtrijen op de Monseigneur Smetsstraat en een verkeersonveilige situatie kunnen ontstaan. In de ochtendspits is de wachttijd voor verkeer komende vanuit de Monseigneur Smetsstraat 15 seconden en daarmee wel acceptabel.

Bij analyse van de herkomst en bestemming van het verkeer dat in de avondspits vanaf de Monseigneur Smetsstraat de Westerhovenseweg op wil rijden en vanaf de Westerhovenseweg de Monseigneur Smetsstraat op rijdt, blijkt dat de wachttijd, ongeacht of de nieuwe woonwijk wordt aangelegd, sowieso niet acceptabel is. Het meeste verkeer op het kruispunt Monseigneur Smetsstraat - Westerhovenseweg heeft namelijk geen relatie met de nieuwe woonwijk.

Beoordeling kruispunt 5: Monseigneur Smetsstraat – Pastoor Bolsiusstraat

Op het kruispunt Monseigneur Smetsstraat – Pastoor Bolsiusstraat is in de ochtendspits en de avondspits de restcapaciteit ruim voldoende. Ook de wachttijd is acceptabel.

Beoordeling kruispunt 6: Monseigneur Smetsstraat – nieuwe aansluiting Lage Heide

Op het kruispunt Monseigneur Smetsstraat – nieuwe aansluiting Lage Heide is in de ochtendspits en de avondspits de restcapaciteit ruim voldoende. Ook de wachttijd is acceptabel.

Beoordeling kruispunt 8: Venbergseweg – nieuwe aansluiting Lage Heide

Op het kruispunt Monseigneur Smetsstraat – nieuwe aansluiting Lage Heide is in de ochtendspits en de avondspits de restcapaciteit ruim voldoende. Ook de wachttijd is acceptabel want deze is kleiner dan 15 seconden.

3 VERKEERSSITUATIE IN DE BESTAANDE WIJK

De Wijkraad Dommelen heeft een advies ingediend op het verkavelingsplan Lage Heide Wonen. Het advies is bijgevoegd in bijlage 3. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de volgende vragen en opmerkingen uit dit advies:

- De verkeersafwikkeling over de wegen in de bestaande wijk.
- De noodzaak van extra verkeersremmende maatregelen in de bestaande wijk.
- De verkeerssituatie bij de school aan de Groenstraat.
- De inrichting van een nieuwe entree aan de Venbergseweg.
- De verkeersafwikkeling van het bouwverkeer tijdens de bouw van de nieuwe wijk.
- De rol van de Lage Heideweg bij de verkeerssituatie in en rondom de wijk.

Als aanvulling hierop heeft de gemeente Valkenswaard gevraagd een voorstel te doen en een beeld te geven voor de entree en mogelijke snelheidsremmende maatregelen in de wijk.

3.1 Verkeersafwikkeling wegen bestaande wijk

De zienswijze van de wijkraad Dommelen zet onder andere vraagtekens bij de afwikkeling van het verkeer in en door de bestaande wijk, met name zolang de Lage Heideweg nog niet gerealiseerd is. Het gaat om de wegen in de bestaande wijk die in onderstaande afbeelding zijn ingetekend binnen het blauwe kader.

Afbeelding 3
Ligging bestaande woonwijk



De verkeersproductie van de nieuwe wijk bedraagt ongeveer 2450 motorvoertuigen per etmaal. De wegen in de bestaande wijk zijn over het algemeen breed. Na de aanleg van de nieuwe wijk krijgt de Groenstraat het meeste verkeer te verwerken, vanwege de gunstige ligging van deze straat richting de N69, Valkenswaard en Eindhoven. De Groenstraat is een erftoegangsweg. Voor dit wegcategorie type hanteert het CROW een bovengrens van 6000 motorvoertuigen/etmaal. Als de verkeersintensiteit boven die grens komt, is een opwaardering nodig van de weg. De gemeente Valkenswaard hanteert een maximum van 3000 motorvoertuigen/etmaal op erftoegangswegen type II en 6000 motorvoertuigen/etmaal op erftoegangswegen type I. De Groenstraat is aangewezen als een erftoegangsweg type II.

In 2020 rijden op de Groenstraat ongeveer 2000 motorvoertuigen per etmaal. De Groenstraat kan dit verkeer goed verwerken. Ook na aanleg van de nieuwe woonwijk, zit de Groenstraat nog ver onder de door het CROW en de gemeente gehanteerde grenzen. Op de overige wegen in de wijk rijdt minder verkeer dan in de Groenstraat. Ook die wegen hebben voldoende capaciteit om het verkeer in 2020 af te wikkelen.

De Monseigneur Smetsstraat krijgt in 2020 ongeveer 3500 voertuigen per etmaal te verwerken. Ook dit valt nog binnen de door het CROW gehanteerde grens van 6000 motorvoertuigen per etmaal. Dit aantal valt ook binnen de door de gemeente gehanteerde grenzen aangezien de Monseigneur Smetsstraat aangewezen is als een erftoegangsweg type I. De woningen liggen hier wel dicht op de weg. Echter slechts een klein deel van de 3500 voertuigen op de Monseigneur Smetsstraat heeft een relatie met de nieuwe woonwijk. De gemeente heeft reeds maatregelen uitgewerkt en besloten om op de Monseigneur Smetsstraat verkeersremmende maatregelen te treffen om de verkeersintensiteiten ter plaatse te beperken.

3.2 Verkeersremmende maatregelen

Vanuit de nieuwe woonwijk is het mogelijk om via de woonstraten Ranonkelstraat, Crocuslaan en Anemoonlaan naar de Bergstraat te rijden. In deze straten zijn maar beperkt verkeersremmende maatregelen genomen. Echter voldoen de straten aan de inrichting van Duurzaam Veilig, aangezien deze straten maar beperkte rechtstanden¹ kennen. De Groenstraat – Hyacinthlaan kent wel een relatief lange rechtstand, zonder verkeersremmende maatregelen. Gezien de (lage) intensiteiten remmen de wegversmallingen het verkeer maar zeer beperkt. Met het aanleggen van een plateau op het kruispunt Groenstraat – Hyacinthlaan – Anemoonlaan wordt de snelheid op deze relatief lange rechtstand voldoende geremd. Dit plateau werkt zowel attentie verhogend als snelheidsremmend.

In de volgende afbeelding is een schets te zien van de situatie op de kruising Groenstraat – Hyacinthlaan – Anemoonlaan na aanleg van het verkeersplateau.

¹ Een rechtstand is een recht gedeelte in een tracé van een weg. Bij lange rechtstanden is sprake van een overzichtelijkere situatie, waardoor de snelheid omhoog gaat.

Afbeelding 4**Impressie kruispunt Groenstraat – Hyacinthlaan – Anemoonlaan met verkeersplateau**

De plateaus zijn door middel van kleurstellingen in vele varianten uit te voeren. Echter wordt geadviseerd de richtlijnen uit afbeelding 4 met betrekking tot de markering aan te houden. Dit sluit aan op de inrichting van de andere plateaus in de bestaande wijk en voorkomt onverwachte situaties voor automobilisten. Onderstaande afbeelding toont een andere kleurstelling ter hoogte van de Markt in Valkenswaard.

Afbeelding 5**Alternatieve uitvoering plateau Markt Valkenswaard****3.3 Verkeerssituatie rondom basisschool St. Martinus**

Basisschool St. Martinus ligt aan een smal deel van de Groenstraat, met relatief weinig parkeergelegenheid. Op basis van een schouw tijdens het uitgaan van de school is gebleken dat het aantal geparkeerde auto's zeer beperkt is en er voldoende snelheidsremmende maatregelen aanwezig zijn. Er zijn geen verkeersonveilige situaties geconstateerd. De realisatie van de nieuwe woonwijk zal

leiden tot een beperkte hoeveelheid extra verkeer in de Groenstraat. De verwachte toename is ongeveer 900 motorvoertuigen per etmaal in 2020 ten opzichte van de huidige situatie (door autonome verkeersgroei en ontwikkeling van de nieuwe woonwijk). Ook in 2020 zijn met de huidige inrichting geen verkeersonveilige situaties te verwachten. Het is daarom niet noodzakelijk hier extra (verkeersremmende) maatregelen te nemen.

Afbeelding 6

Huidige situatie rondom basisschool St. Martinus



3.4 Entree nieuwe woonwijk

In het huidige ontwerp van het woningbouwplan komt de entree op de Venbergseweg ter hoogte van het kruispunt met Het Broek te liggen. Onderstaande afbeelding toont de locatie van het kruispunt.

Afbeelding 7

Locatie kruispunt Venbergseweg - Het Broek



De westelijke tak van dit kruispunt is in het woningbouwplan een vrijliggend fietspad. De weg die parallel ligt aan dit fietspad sluit noordelijker aan op de Venbergseweg. Aangezien hier een onduidelijke situatie ontstaat (vrijliggend fietspad sluit aan op een gelijkwaardig kruispunt) zijn onderstaand drie mogelijke varianten genoemd voor een veilige inrichting van dit kruispunt.

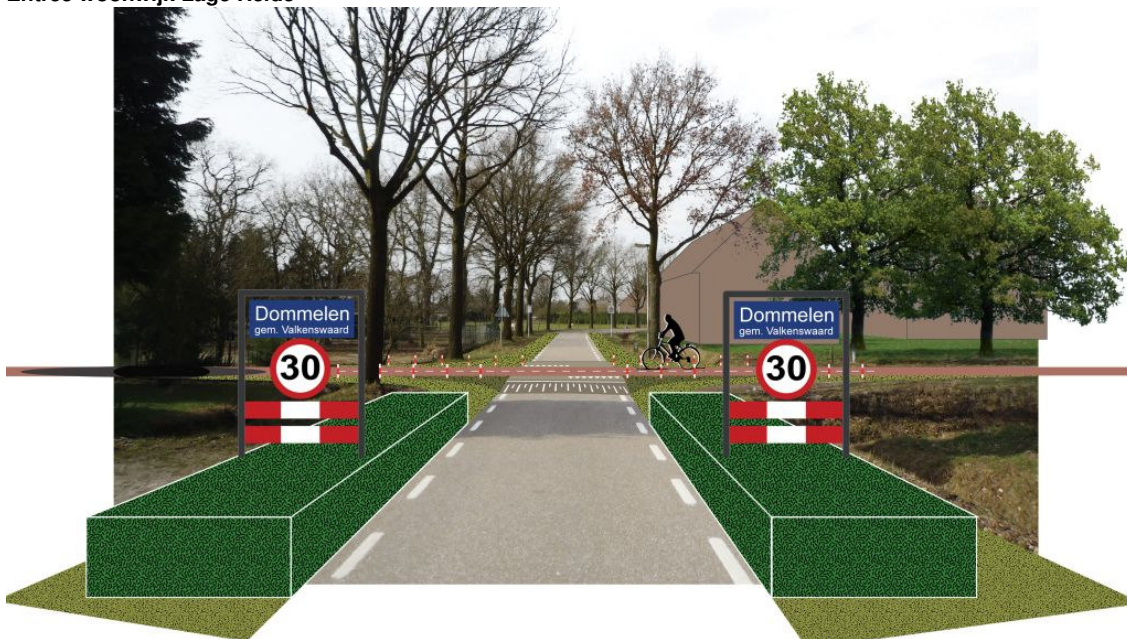
- 1) Het vrijliggende fietspad wordt doorgetrokken naar de oostzijde van de Venbergseweg. Dit fietspad wordt in de voorrang en verhoogd aangelegd.
- 2) Het fietspad wordt aan de westzijde van de Venbergseweg, direct na binnenkomst van de bebouwde kom, samengevoegd met de noordelijker gelegen rijbaan.
- 3) Het vrijliggende fietspad wordt doorgetrokken naar de oostzijde van de Venbergseweg. Dit fietspad ligt uit de voorrang.

Geadviseerd wordt te kiezen voor optie 1. Dit zorgt voor een comfortabele fietsroute en een sterk verkeersremmende maatregel voor het autoverkeer op de Venbergseweg.

De nieuwe entree (grens bebouwde kom) dient 50-100 meter ten zuiden van het kruispunt Venbergseweg – Het Broek gerealiseerd te worden. Het is belangrijk deze overgang een duidelijke uitstraling te geven, zodat verkeersdeelnemers attent gemaakt worden op het feit dat ze de bebouwde kom inrijden en hiermee direct vanuit een 60 km-zone een 30 km-zone betreden. Onderstaande impressie geeft weer hoe de entree van Dommelen er uit zal komen te zien vanaf de Venbergseweg. De huidige bomenrij langs de Venbergseweg blijft daarbij gehandhaafd. De hagen uit de impressie kunnen over een grotere lengte worden doorgetrokken om de rijbaan van de Venbergseweg visueel smaller te laten lijken. Dit zorgt voor een lagere rijsnelheid op de Venbergseweg.

Afbeelding 8

Entree woonwijk Lage Heide



3.5 Routing bouwverkeer

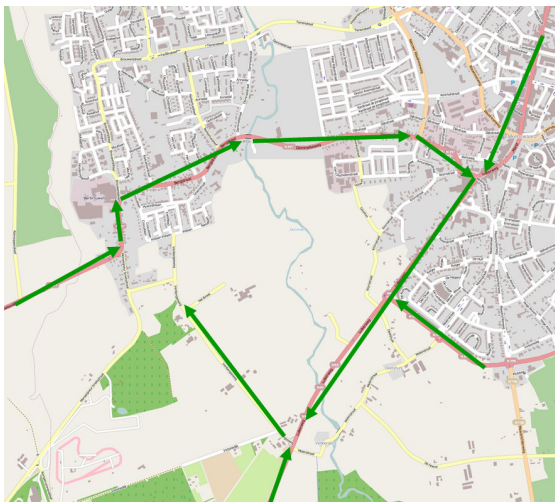
Bij het realiseren van de nieuwe wijk is bouwverkeer te verwachten. Het is belangrijk voor dit verkeer routes aan te wijzen, zodat geen gebruik gemaakt wordt van straten die hier niet voor bedoeld zijn. Voor het bouwverkeer zijn vier mogelijke routes te bedenken. Onderstaand zijn deze vier routes beschreven:

1. *Bouwverkeer via de Westerhovenseweg (N397) en de Monseigneur Smetsstraat*
Gezien het karakter van de Monseigneur Smetsstraat (30km-zone met woningen) is het niet wenselijk hier het bouwverkeer over te laten rijden, al kan de straat dit qua breedte en bestrating wel aan.
2. *Bouwverkeer via de Bergstraat en de wegen in de bestaande wijk*
Gezien het karakter van deze straten (30km-zone met veel woningen en een verblijfskarakter) is het niet wenselijk het bouwverkeer door de bestaande wijk te laten rijden.
3. *Bouwverkeer via een nieuwe aansluiting op de Westerhovenseweg t.h.v. het kruispunt met de Monseigneur Smetsstraat over het bestaande (onverharde) voetpad*
Deze route zorgt voor relatief weinig overlast, omdat deze wegen het bouwverkeer prima aankunnen. Dit betekent dat er op de Westerhovenseweg twee kruispunten (in en vlak na een bocht) na elkaar liggen. Dit leidt tot een onoverzichtelijke situatie. Daarnaast brengt het maken van een weg over het onverharde zandpad en het realiseren van een veilige aansluiting op de Westerhovenseweg de nodige kosten met zich mee.
4. *Bouwverkeer via de N69/ Venbergseweg.*
Deze route verdient de voorkeur, omdat deze route tot de minste overlast leidt. De woningen aan de Venbergseweg liggen relatief ver van de rijbaan, waardoor de overlast beperkt blijft. Indien het bouwverkeer vanuit het westen komt aanrijden, betekent dit wel een langere route voor het bouwverkeer. Het aanleggen van de verkeersremmende maatregelen op de Venbergseweg² dient dan bij voorkeur uitgesteld te worden tot na de bouw, indien deze route voor het bouwverkeer wordt aangewezen.

De vierde route is het meest aantrekkelijke alternatief. Hierbij moet voorkomen worden dat bouwverkeer alsnog door de bestaande woonwijk rijdt. In Afbeelding 9 is de routing voor het bouwverkeer te zien. Het vrachtverbod met uitzondering van bestemmingsverkeer op de Venbergseweg kan hiermee gehandhaafd blijven. Als het bouwverkeer uit westelijke richting komt, is het risico groot, dat de adviesroute voor het bouwverkeer niet gevolgd wordt.

² Er is een burgerinitiatief ingediend om het doorgaande verkeer tussen de N69 en Dommelsedijk (*route Venbergseweg – Pastoor Bolsiusstraat - Monseigneur Smetsstraat*) verder terug te dringen. Hierin worden enkele snelheidsremmende maatregelen gerealiseerd op onder andere de Venbergseweg. Als de Venbergseweg onderdeel is van een route voor bouwverkeer, worden deze snelheidsremmende maatregelen snel kapot gereden.

Afbeelding 9
Routing bouwverkeer uit verschillende richtingen



3.6 Rol Lage Heideweg

Na de aanleg van de Lage Heideweg neemt de hoeveelheid verkeer in de wijk af ten opzichte van de in dit hoofdstuk genoemde aantallen. Het bouwverkeer kan dan via de Lage Heideweg aan de zuidkant de nieuwe wijk bereiken. De route voor het bouwverkeer dat in de wijk moet zijn uit westelijke richting, wordt hierdoor een stuk korter en daarmee aantrekkelijker.

4 CONCLUSIES

4.1 Verkeersafwikkeling kruispunten

Zolang de Lage Heideweg nog niet is gerealiseerd, ongeacht of de nieuwe woonwijk Lage Heide wordt aangelegd, zijn maatregelen nodig om het verkeer op het kruispunt Monseigneur Smetsstraat - Westerhovenseweg een acceptabele verkeersafwikkeling te bieden. Op de overige ontsluitingswegen van de nieuwe woonwijk zijn geen verkeersknelpunten voorzien. Het kruispunt Westerhovenseweg – Monseigneur Smetsstraat is in de huidige situatie vormgegeven als voorrangskruispunt. Net als een voorrangskruising voldoet ook een inritconstructie niet. De aanleg van een rotonde of verkeersregelinstallatie op het kruispunt biedt wel voldoende afwikkelcapaciteit om het verkeer vlot en veilig af te wikkelen.

Indien de Lage Heideweg aangelegd wordt, dan verandert de situatie op de Monseigneur Smetsstraat. De Lage Heideweg wordt gecombineerd met een verbindingsweg tussen de Lage Heideweg en de Westerhovenseweg, parallel aan de Monseigneur Smetsstraat. De nieuwe verbindingsweg neemt de verkeersfunctie van de Monseigneur Smetsstraat over waardoor deze ontlast wordt. In het geval dat de Lage Heideweg aangelegd wordt, dan heeft het kruispunt Westerhovenseweg – Monseigneur Smetsstraat voldoende capaciteit om het verkeer af te wikkelen.

4.2 Verkeerssituatie in de bestaande woonwijk

De aanleg van de nieuwe woonwijk Lage Heide leidt naar verwachting niet tot capaciteitsproblemen op de wegen in de bestaande wijk. De inrichting van de wegen en de verwachte hoeveelheid verkeer zijn dusdanig, dat geen maatregelen nodig zijn. De wegen zijn reeds Duurzaam Veilig ingericht. Wel is het aan te bevelen om een kruispuntplateau te realiseren op de kruising Groenstraat – Hyacinthlaan – Anemoonlaan. De omgeving van de basisschool St. Martinus is voldoende verkeersveilig ingericht, ook na aanleg van de nieuwe woonwijk. De nieuwe entree op de Venbergseweg moet een duidelijke overgang markeren van een 60 km/uur zone naar een 30 km/uur zone.

Het bouwverkeer kan afgewikkeld worden via de N69 en de Venbergseweg om zo weinig mogelijk overlast te veroorzaken voor de bewoners van de omliggende wijken. Een alternatief hiervoor, vooral als veel bouwverkeer uit het westen blijkt te komen, is het realiseren van een nieuwe aansluiting op de Westerhovenseweg ter hoogte van het kruispunt met de Monseigneur Smetsstraat. De nieuwe aansluiting loopt via het bestaande (onverharde) voetpad. Dit brengt echter wel de nodige kosten met zich mee in verband met het verkeersveilig inrichten van het kruispunt.

COLOFON

Opdrachtgever	:	Gemeente Valkenswaard	
Project	:	Verkeersonderzoek Plan Lage Heide	
Dossier	:	D1459-01-001	
Omvang rapport	:	15 pagina's	
Auteur	:	ir. M.O. Bierman	
Bijdrage	:	ir. J.J. Buitink	
Projectleider	:	ir. M.O. Bierman	
Projectmanager	:	drs. ing. G.A. Sanders	
Datum	:	28 mei 2010	
Naam/Paraaf	:		ir. M.O. Bierman

DHV B.V.

Larixplein 1

5616 VB Eindhoven

Postbus 80007

5600 JZ Eindhoven

T (040) 250 92 50

F (040) 250 92 51

E bergenopzoom@dhv.nl

www.dhv.nl/BZ

BIJLAGE 1 VERKEERSINTENSITEITEN LAGE HEIDE BASISJAAR 2006



**BIJLAGE 2 VERKEERSINTENSITEITEN LAGE HEIDE 2020 ZONDER LAGE
HEIDEWEG ZONDER BEDRIJVENTERREIN**



BIJLAGE 3 ADVIES WIJKRAAD DOMMELEN

Advies Wijkraad Dommelen

Zienswijze, opmerkingen en vragen:

- Groot punt van zorg bij de leden van de projectgroep Dommelen is de verkeersafwikkeling over de al dan niet geplande ontsluitingswegen in het gepresenteerde ontwerp bestemmings-plan, plan Lage Heide.
- Ons inziens zullen de bewoners van de nieuwe wijk voor hun woon/werk verkeer en inkopen voornamelijk georiënteerd zijn op Valkenswaard en Eindhoven en voor hun levensmiddelen-behoefte op winkelcentrum “de Belleman”. Ongetwijfeld zullen zij dan gebruik maken van de aangegeven ontsluitingen, maar vooral het oostelijke deel van de wijk zal zijn weg vinden via de Irislaan, Anemoonlaan en de Groenstraat naar de Bergstraat. (In blauw aangegeven route) Dat is voor hun de kortste weg. Ook nu kiest een groot deel van het verkeer, dat via de Venbergseweg naar Valkenswaard wil, die route. Dit betekent een toename van de verkeersintensiteit op die wegen. Ook met een toekomstige ontsluiting via de Lage Heideweg blijven voor het grootste deel van de nieuwe wijk de in rood en blauw aangegeven routes de kortste weg naar hun bestemming.
- Belangrijkste vraag is of de Lage Heideweg er werkelijk komt en zo ja, of dan de parallelweg achter de Mgr. Smetsstraat er ook komt?
- Op de eerste plaats zou het een uitgangspunt moeten zijn dat de Lage Heideweg met een ontsluiting aangelegd is voordat met de bouw van het plan Lage Heide begonnen wordt. Mede om te voorkomen dat ook het bouwverkeer noodgedwongen gebruik moet maken van de wegen in de bestaande woonwijk om de bouwplaatsen te bereiken.
- Indien de Lage Heideweg er onverhoopt niet komt zal de verkeersafwikkeling zeker problemen opleveren. In zowel de Irislaan, Crocuslaan als Anemoonlaan en Groenstraat zal dan de verkeersintensiteit blijvend sterk toenemen. De Mgr. Smetsstraat heeft nu al overlast. Dat zal alleen maar erger worden.
- Toename van de drukte in de Groenstraat en de daar gelegen school. Nieuwe wijk, jonge kinderen, Hoe denkt men het verkeer bij school te aanpakken?
- Het lijkt ons raadzaam dat er een gedegen verkeersplan komt. Ook rekening houdend met verkeersstromen zonder een ontsluiting via de Lage Heideweg.
- Op welke wijze kunnen de geplande ontsluitingswegen echt snelheidsremmend gemaakt worden? Op de bestaande wegen geldt nu al een maximum van 30 Km. Op de wegen met plaatselijke versmallingen houdt bijna niemand zich aan deze snelheidslimiet . De barrières nodigen sommige weggebruikers zelfs uit deze al slalomend met hoge snelheid te nemen.
- Hoe verhoudt zich de intentie van de gemeente Valkenswaard om de Westerhovenseweg / Bergstraat verkeersluw te maken, in relatie met de te verwachten afwikkeling van het ontsluitingsverkeer vanuit het nieuwe plan Lage Heide via de Mgr. Smetsstraat, Crocuslaan en de Anemoonlaan/Groenstraat?
- Is of wordt er een akoestisch onderzoek ingesteld voor de bestaande woningen aan de ontsluitingswegen in de bestaande wijk als onderdeel van het ontwerp bestemmingsplan? (Irislaan, Crocuslaan, Anemoonlaan, Groenstraat, Pastoor Bolsiusstraat en Mgr. Smetsstraat? Dit om de haalbaarheid van het bestemmingsplan op akoestisch gebied aan te tonen. Denk hierbij aan geluidsbelasting op de gevels. Moeten er maatregelen genomen worden om deze op een aanvaardbaar niveau te houden?
- Komt er een planschade risico-onderzoek voor de bestaande woningen aan de hierboven genoemde ontsluitingswegen en worden de kosten van mogelijke claims meegenomen in het financieel plan?
- Komt er een flora en fauna, archeologie, bodem en luchtkwaliteit onderzoek om de haalbaarheid van het plan aan te tonen?

- Wij zouden stellig willen pleiten om het ontwerp ten aanzien van de Venbergseweg nog eens te heroverwegen. In het voorliggende plan zal deze weg als ontsluiting van de nieuwe wijk gaan fungeren. De weg zou dan een 30 km. weg worden zonder vrijliggende fiets of wandelpaden. Nu al is deze weg een zeer druk bereden weg waar fietsers en voetgangers zich onveilig voelen. Uit ervaring mogen we zeggen dat een 30 km. limiet op zo'n rechte weg door het autoverkeer nauwelijks wordt gerespecteerd. Wij vinden dat achter de bommenrij en sloot minimaal vrijliggende fietspaden moeten komen liggen. Zelfs al voordat met de bouw van de wijk begonnen wordt. Zeker tijdens de bouwperiode zal door het bouwverkeer gebruik worden gemaakt van deze weg wat grote onveiligheid teweeg zal brengen. Nu al en ook later als de wijk klaar is zullen veel kinderen deze weg gebruiken om in Valkenswaard naar school te gaan. Als ouders houd je je hart vast als je weet dat ze over deze weg naar school moeten. Extra voordeel is dat de volledige, toch al niet overmatige, ruimte tussen de bommenrij volledig ter beschikking komt voor het snelverkeer en daardoor veel beter dienst kan doen als ontsluitingsweg . In het Dommeldal zijn ook fiets en wandelpaden voorzien. Dit zijn mooie voorzieningen welke door recreatieve gebruikers hogelijk gewaardeerd zullen worden. Echter zij zijn niet de kortste verbinding naar het centrum en de scholen van Valkenswaard. Hierdoor zullen fietsers en voetgangers uit de nieuwe wijk vaak gebruik maken van fietspaden langs de Venbergseweg. Een vrijliggend voetpad langs de Venbergseweg, dat direct aansluit op de Malpie wandelroutes zal een groot genot zijn voor de recreanten.
- Door de raad werd voorgesteld een knip in de Venbergseweg aan te brengen. Een belemmerende doorgang voor het autoverkeer. Daarmee vervalt de functie als ontsluitingsweg en zullen de overige ontsluitingswegen alleen maar intensiever belast worden. Zeker in het licht dat het nog lang niet zeker is dat de Lage Heideweg en de nieuwe daarop aansluitende ontsluitingsweg er komt.
- Wat houdt de term groene wijk met een dorps karakter precies in? Klinkt wat abstract en vrijblijvend. Men zou er meer de nadruk op moeten leggen dat men een *GROENE* wijk wil creëren. Daar horen geen straten in vol met geparkeerde auto's. Kan het parkeren bijvoorbeeld niet achter de huizen plaatsvinden. Een mogelijkheid is de huizen met de achtertuinen rondom een binnenplein te situeren (alleen toegankelijk voor bewoners) waardoor de straten zoveel mogelijk auto vrij zijn.
- Uit de opbouwpresentatie van het ontwerp bestemmingsplan, plan Lage Heide, blijkt dat er een tekort aan parkeerruimte voorzien is. Hoe denkt men dat op te lossen?
- Komen er voldoende, natuurlijke en avontuurlijke speelgelegenheden zoals bijvoorbeeld een groene speelplek of avonturenlandje? Een ideale buitenspeelplek. Vaak willen kinderen niet alleen een klimrek, maar juist ook de ruimte om zelf iets te verzinnen. In de natuur kan dit prima. Kinderen spelen op een terrein waar ze zich veilig voelen maar er tegelijk ook iets spannends is. Bijvoorbeeld een diepe kuil of een heuvel waar je alleen met veel moeite op kunt klimmen. Als er dan ook nog zand, takken, bladeren en schelpjes zijn, kunnen kinderen hier vaak uren doorbrengen. Ideale speelplek of niet, veel van deze plekjes zijn 'ingepikt' door gebouwen en auto's.
- Is er voorzien in een soort ontmoetingspunt of wijkcentrum? Of locaties waar deze voorzieningen later gerealiseerd kunnen worden?
- Wordt er rekening gehouden met de krimp van de bevolking? Hoe is de woningbehoefte onderbouwd? Aanvragen voor grond of inschrijvingen voor een huurhuis zijn vaak niet actueel. Ook in Valkenswaard staan vele huizen al lange tijd te koop of vinden bouwplannen geen doorgang omdat de woningen niet verkocht worden.
- In het bouwprogramma worden 11% patiowoningen (6% koop en 5% huur) voorzien. Dat lijkt in verhouding zeer weinig.
- De smalle strook aan de zuidzijde van het plan, die als ecologische verbindingszone is aangemerkt, lijkt wel erg smal uit te vallen.

- Hoe denkt men het woonwagenkamp te integreren in de woonwijk?
- Het natuurplan ziet er mooi uit. Het is echter de vraag of de (gecontroleerde) overstromingen met vervuild Dommelwater het ecologisch evenwicht in het gebied niet voor lange tijd verstoren?
- Is het natuurgebied straks vrij toegankelijk, zodat ook kinderen hier kunnen spelen?
- Wat houdt het zoekgebied voor natuurcompensatie in?
- Waarom moeten de paardenweitjes nu al vrij gemaakt worden terwijl de start van dit project nog niet bekend is? Kunnen die mensen in het natuurplan aan een wei geholpen worden?