

Aan : Gemeenteraad
Van : College van B&W
Datum : 14-04-2025
Onderwerp : **Verkeerssituatie voorgenomen ovonde Oudvensestraat**

Inleiding

Op 16 september 2024 heeft de gemeenteraad ingestemd met het voornemen om de bestaande rotonde aan de Oudvensestraat/Geldropseweg te transformeren tot "ovonde" (een rotonde met een 5^e aftakking). Dit ten behoeve van de extra wijkontsluiting voor de wijk Luchen. Hierom is middels een motie in 2022 gevraagd. Het in september aan de raad voorgelegde Tam Omgevingsplan, waarin de ovonde mogelijk wordt gemaakt, geeft invulling aan deze motie, nadat er in januari 2024 geparticipeerd is met zowel raad als omwonenden.

D66 heeft zorgen over de verkeersveiligheid en vraagt zich af of het gemotoriseerd verkeer van de Oudvensestraat wel moet aansluiten op de ovonde. D66 ziet liever een variant voor zich waarbij enkel fietsverkeer vanaf de Oudvensestraat aansluit op de ovonde en dat het autoverkeer van de Oudvensestraat wordt afgewikkeld via de nieuwe ontsluitingsweg van Luchen.

In de vergadering van de commissie Ruimte van 9 september 2024 heeft wethouder Van de Laar toegezegd om deze suggestie van D66 te zullen bekijken. Dit memo vat de reacties op dit idee samen.

Advies

Het is niet wenselijk om het gemotoriseerd verkeer van de Oudvensestraat af te sluiten van de toekomstig te realiseren ovonde. Dit heeft verschillende redenen.

1. Locatie nieuwe weg

Op het moment dat er vanaf de Oudvensestraat geen gemotoriseerd verkeer naar de ovonde kan, zal er nog een nieuwe verbindingsweg aangelegd moeten worden, tussen de nieuw te realiseren ontsluitingsweg en de Oudvensestraat. Gemotoriseerd verkeer van de Oudvensestraat gaat in dat geval via deze nieuwe weg naar de nieuwe ontsluitingsweg, welke aantakt op de ovonde.

De aanleg van deze weg, heeft nadelen. Zo zou deze weg moeten komen te lopen over de grond welke bestemd is voor de uitbreiding van het sportpark (optie 1), of over de grond welke bestemd is voor het woningbouwplan Oudvensestraat-zuid (optie 2). Beide gronden zijn op dit moment niet in eigendom van de gemeente. Met een van de eigenaren lopen de gesprekken. Met de andere grondeigenaar zijn partijen nagenoeg rond over de verkoop van de grond aan de gemeente. Onderstaand wordt toegelicht waarom beide scenario's niet wenselijk zijn.



Optie 1



Optie 2

Nadelen aanleg nieuwe weg tussen bestaand sportpark en uitbreiding sportpark Oudven (optie 1)

Voor de grond beoogd voor de uitbreiding van het sportpark, is de indeling van het gebied nog niet bekend. Wel weten we dat er al diverse ruimtelijke elementen moeten landen in het plangebied: waterberging, sportvelden, parkeren ten behoeve van het bestaande sportpark, parkeren ten behoeve van de uitbreiding van het sportpark en eventuele geluidswerende maatregelen. Of er voldoende plek is voor een weg, is niet bekend.

Omdat er meer verharding aangebracht zou worden op het moment dat er een weg voor gemotoriseerd verkeer gerealiseerd zou worden op deze plek, is er ook nog meer ruimte nodig voor waterberging. De aanleg van een nieuwe weg claimt meer ruimte dan enkel de aanleg van de weg zelf.

Nadelen aanleg nieuwe weg tussen uitbreiding sportpark en plangebied Oudvenestraat-zuid (optie 2)

Ook wanneer de nieuwe weg over de grond van het Tam omgevingsplan Oudvenestraat-zuid zou lopen zijn er enkele problemen. Op hoofdlijnen is bekend welke ruimtelijke elementen waar landen. Dit heeft te maken met de geluidscontouren welke gerespecteerd moeten worden. Om die reden is er een groene bufferruimte beoogd van 25m breed. In de bufferzone is ruimte beoogd voor waterberging en groenvulling. Het is niet wenselijk om hier meer verharding toe te passen.

In de raadsvergadering van 16 september 2024 waarbij het Tam omgevingsplan is vastgesteld, is unaniem een motie aangenomen om het plangebied te intensiveren qua aantallen woningen. Er wordt gedacht aan gestapelde volumes. Wanneer er gewerkt wordt met gestapelde volumes, is er ten behoeve van het leefklimaat nog meer ruimte nodig voor een groene invulling van de omgeving.

De eigenaar van de grond van het plangebied Oudvensestraat-zuid wil zelf woningen realiseren op eigen grond. Met de grondeigenaar is recentelijk kort optie 2 besproken. De grondeigenaar geeft aan dit niet te zien zitten: de schaarse ruimte welke er is, wil hij niet inzetten voor de aanleg van een nieuwe weg. Op het moment dat de gemeente dit als eis op zou leggen, is de verwachting dat dit de gesprekken moeilijker zal maken met de grondeigenaar in kwestie. Daar komt bij kijken dat voor een correcte aanleg van de weg en beheer en onderhoud van de weg, het voor de gemeente niet wenselijk is om de grond van de weg niet in eigendom te hebben.

Ook hier is de kans aanwezig, dat in het geval dat er een nieuwe weg wordt aangelegd, er meer ruimte nodig is voor geluidswerende maatregelen en waterberging. Deze extra claims gaan dan ten koste van de mogelijkheden om aan de wens van de raad te voldoen om meer woningen toe te voegen aan het plangebied.

2. Verkeersveiligheid

Uit het oogpunt van verkeersveiligheid is er geen reden waarom de Oudvensestraat voor gemotoriseerd verkeer afgesloten zou moeten worden van de nieuw te realiseren ovonde. Door de lage hoeveelheid gemotoriseerd verkeer en enkel bestemmingsverkeer is het risico op ongevallen beperkt. Daarnaast leidt de afsluiting van de Oudvensestraat van de ovonde tot een nieuwe verkeersstructuur met nieuwe ongewenste verkeerssituaties.

Verkeer van en naar de Oudvensestraat is georiënteerd op de Geldropseweg. Wanneer dit verkeer niet meer via de Oudvensestraat rechtstreeks kan ontsluiten op de Geldropseweg, zal het verkeer moeten omrijden via de nieuwe ontsluitingsweg en uiteindelijk ook op de ovonde uitkomen. De hoeveelheid autoverkeer uit Oudvensestraat dat het fietspad kruist t.h.v. de ovonde blijft dus min of meer gelijk, maar verschuift naar de nieuwe ontsluitingsweg. Er kan dan ook niet gesteld worden dat deze wijziging een verbetering van de verkeersveiligheid betreft. Sterker nog in optie 1 is sprake van een langere omrijdafstand waar het autoverkeer ook nog drie keer extra het fietspad van de nieuwe ontsluitingsweg moet kruisen. Deze optie leidt dus tot een vermindering van de verkeersveiligheid.

Daarnaast zal er voor gemotoriseerd verkeer een extra doodlopende verkeersstructuur gecreëerd worden. Dit druist tegen het beleid in om zo min mogelijk doodlopende wegen in de gemeente te creëren. Verkeer wat dan op het zuidelijk deel van de Oudvensestraat moet zijn zal via de nieuwe verbindingsweg moeten komen aanrijden. Een keermogelijkheid is er niet, waardoor op de inritten van bewoners gekeerd zal moeten worden. Vuilniswagens en andere grotere voertuigen zullen op de Oudvensestraat achteruit moeten rijden, omdat keren niet mogelijk is. Het achteruit rijden van groot verkeer is op deze drukke fietsroute zeer onveilig en alleen om deze reden al zou deze variant onbespreekbaar moeten zijn.

De afsluiting voor gemotoriseerd verkeer en de grotere omrijdafstand kan ertoe leiden dat autoverkeer vanaf de ovonde toch illegaal via het fietspad de Oudvensestraat inrijdt. Dit soort ongewenst en onveilig gedrag moet bij de inrichting op voorhand voorkomen zien te worden. Dit is dus een extra argument om aan te geven dat aan deze variant nadelen op het gebied van verkeersveiligheid aanwezig zijn.

3. Kosten

De aanleg van een nieuwe verbindingsweg tussen de Oudvensestraat en de nieuwe ontsluitingsweg zal duurder uitpakken dan de realisatie van de aansluiting van de Oudvensestraat op de toekomstige ovonde. Er zal hiervoor namelijk extra onnodige



Memo

infrastructuur moeten worden aangelegd en de kosten hiervoor zijn niet voorzien. Ook zal de aanleg van een nieuwe weg ten koste gaan uitteefbare meters sportpark of woningbouw. Dit heeft een negatieve invloed op de grondexploitatie voor Luchen waar geen rekening mee gehouden is.

Daarnaast zullen alle extra maatregelen welke nodig zouden zijn bij aanleg van een nieuwe weg (waterberging, geluidswerende maatregelen) ook extra kosten met zich meebrengen, bovenop de al beoogde kosten voor de ovonde en de ontsluitingsweg.

Conclusie

Omdat de aanleg van een extra weg meer nadelen dan voordelen teweeg brengt, wordt er negatief geadviseerd op het afsluiten van de Oudvensestraat op de ovonde voor gemotoriseerd verkeer. De aanleg van een extra weg, welke nodig is op het moment dat de Oudvensestraat afgesloten zou worden voor gemotoriseerd verkeer, heeft niet alleen financiële maar ook ruimtelijke gevolgen voor diverse plandelen.

Bovenstaande argumenten afwegende is de conclusie om de aansluiting van de Oudvensestraat op de ovonde niet voor gemotoriseerd verkeer af te sluiten en de eerder door de gemeenteraad vastgestelde verkeersstructuur inclusief ovonde in stand te laten.