Geachte commissieleden,

Voor u ligt, ter voorbereiding van bestuurlijke besluitvorming, het verkeersonderzoek van Goudappel.
Weliswaar zal uw commissie daarover vandaag geen besluit nemen, het rapport is wel richtinggevend ingebracht om u mee te laten denken in deze twee voorgestelde varianten.

Wellicht wilt u ook variant drie in overweging nemen.

Echter, gezien de onvolledigheid van het rapport kán dit rapport niet richtinggevend zijn. Het rapport zal voor de tweede variant eerst moeten voorzien in een verkeersveiligheidsanalyse en akoestische onderbouwing. Dat is echter pas mogelijk als er situatie-tekeningen worden bijgevoegd waaruit de inrichting blijkt. Immers, dat is de bouwsteen voor het dynamisch verkeersmodel en de daaruitvolgende verkeers-veiligheidsanalyse.

Kortom voorkom dat u nu al meegaat in de oriënterende fase zonder dat er zicht is op de belangrijke aspecten, verkeersveiligheid, doorstroming en akoestiek.

Natuurlijk is de prioriteit van een tweede ontsluiting hoog, maar dat kan nooit een reden zijn besluitvorming op een onvolledig dossier te baseren.

Eerst het huiswerk goed en volledig doen, voordat uw tijd in beslag wordt genomen voor het maken van bestuurlijke keuzes.

Onderstaand een overzicht van de ontbrekende aspecten.

Rapport verkeersonderzoek extra aansluiting (Goudappel).

Par 3.3.: het verkeersmodel geeft geen duidelijk beeld of een extra 5e tak op de rotonde in combinatie met een tweerichtingenfietspad het verkeer wel goed kan verwerken en of daarbij de verkeersveiligheid van de fietsers voldoende in het oog gehouden wordt. Daarbij liggen er ook zebrapaden waaraan voorrang verleend moet worden (met extra wachttijd voor autoverkeer). Een extra aansluiting vanuit Luchen zorgt ook voor extra fietsers en voetgangers. Is hier rekening mee gehouden? Niet in dit verkeersmodel!!!
Dit onderzoek heeft zich met name gericht op de gevolgen voor het autoverkeer. De gevolgen voor langzaam verkeer (fietsers/voetgangers) zijn hierin niet meegenomen.

Par 4.3. Geen argumentatie waarom kruispunt met de Heuvel onder druk komt te staan.

Wellicht door de beperkte toename van 300 mvt/etmaal?
Inderdaad. Door de toename van autoverkeer op dit wegvak van de Geldropseweg komt het kruispunt met de Heuvel onder druk te staan.

Par 4.7. Het fietspad is in twee-richtingen aangelegd en niet in éénrichting zoals gesteld in het rapport. Dit is een wezenlijk verschil voor de verkeersveiligheid, zeker bij drukke rotondes.
Dit is niet juist. Enkel het fietspad tussen de rotonde Oudvensestraat en de rotonde Kwikstaart dat parallel aan de Geldropseweg is gelegen is in twee rijrichtingen te gebruiken. Het fietspad over de rotonde Oudvensestraat is mede om verkeersveiligheidsoverwegingen in één rijrichting te fietsen.

Door geen figuratie van de aansluiting/ ovatonde te maken is het moeilijk voor iedereen om hier een beeld van te krijgen wat de nieuwe situatie voor impact zal gaan hebben. Hoe wordt de 5e tak

aangesloten op de rotonde? Daardoor zijn de verkeersveiligheidsgevolgen ook moeilijk – eigenlijk niet goed- in te schatten.
Dat klopt en dat moet aan de hand van een ontwerp verder uitgewerkt worden.

Bij een ovatonde is het heel onduidelijk of de vijfde aantakking in combinatie met fietsers in de voorrang en extra voetgangers (waaraan voorrang verleend moet worden) in de ochtend en avondspits niet tot doorstromingsproblemen gaat leiden. Dit wordt niet of nauwelijks in een statisch verkeersmodel meegenomen. Hier wordt ook niet met hoeveelheden fietsers gerekend. Hiervoor dient dus een dynamisch verkeersmodel te worden toegepast. Dat ontbreekt echter. Ook zijn er andere rekenmethodes om de afwikkeling op rotondes te bepalen (hierbij bereken je de wachttijden die er kunnen ontstaan en kun je bepalen of deze wachttijd wel/niet acceptabel is).
Een capaciteitsberekening van de ovonde is niet uitgevoerd, maar de verwachting is dat deze ovonde de toekomstige verkeersintensiteit kan verwerken. Het grootste deel van Luchen zal namelijk blijven ontsluiten via de Kwikstaart. Uit de rapportage van Goudappel blijkt dat via de nieuwe verbindingsweg naar de ovonde 2.600 mvt/etm zullen gaan rijden. Daarnaast leidt deze nieuwe verkeersstructuur tot een verlaging van de verkeersintensiteit op de Geldropseweg ten westen van de rotonde Oudvensestraat met 1.800 mvt/etm. In de ochtendspits komt de zwaarste stroom uit de richting van Helmond. Dit verkeer heeft op de ovonde voorrang op het verkeer van de nieuwe verbindingsweg. In de avondspits komt de zwaarste stroom uit de richting van Geldrop. In de avondspits is deze verkeersstroom kleiner dan in de ochtendspits, omdat het verkeer zich dan meer verspreid in de tijd. In de avondspits heeft het verkeer komend uit de nieuwe verbindingsweg op de ovonde voorrang op het verkeer vanuit de Geldropseweg. In de avondspits is de verkeersstroom van de nieuwe verbindingsweg richting Luchen echter groter dan richting ovonde, waardoor er ook in deze situatie voldoende hiaten in de verkeersstroom zullen zijn om vanuit de Geldropseweg de ovonde op te kunnen rijden.
Het is dus de verwachting dat door de realisatie van de ovonde er geen nieuwe doorstromingsproblemen zullen ontstaan.

Uit de praktijk en breed gedeeld: Bij extra vertraging /verkeersopstoppingen voor het autoverkeer accepteren automobilisten steeds kleinere hiaten. i.c.m. veel fietsers (en zeker met de hogere snelheden van elektrische fietsers) leidt dit aangepast gedrag tot extra verkeersonveilige situaties.
Het is inderdaad een algemeen beeld dat automobilisten steeds gehaaster lijken te worden en daardoor steeds meer risico's nemen in het verkeer. De hoeveelheid (elektrische) fietsers en de snelheid daarvan brengt nog extra risico's met zich mee. We proberen dan ook om de doorstroming op onze gebiedsontsluitingswegen zoveel mogelijk te waarborgen en de kruispunten (rotondes) zo veilig mogelijk in te richten.

In het rapport wordt in het geheel geen aandacht gegeven aan de intensiteiten van fietsers op de ovatonde, terwijl dit juist voor variant 2 van groot belang is!
Dat is in beide varianten van belang. In het vervolg onderzoek naar de verkeersveiligheid van beide varianten zal daar aandacht aan besteed worden.

De huidige rotonde leidt in spitsen al tot filevorming op één of meer takken/aansluitingen.
Dat is niet het beeld wat wij hierbij hebben. Er vindt zeker geen structurele filevorming bij deze rotonde plaats. Incidenteel kunnen er langere wachttijden optreden, maar dan is er meestal sprake van slecht weer in combinatie met zware filevorming op de A67, waardoor automobilisten alternatieve routes gaan zoeken.

Bij de realisatie van een ovatonde moet er opnieuw geluidonderzoek worden gedaan (is nl een 50km/u weg). Bij de variant 2 zullen de consequenties veel minder zijn qua geluid.

Ten behoeve van de realisatie van de ovonde is inderdaad een akoestisch onderzoek noodzakelijk. Het valt nog te bezien of de consequenties ten aanzien van geluid in variant 2 minder zijn. De verwachting is dat deze qua ruimtebeslag verder het gebied in zal gaan.

Route via Ambachtweg (variant 3):

Route via variant 3 lost potentieel conflict met fietsers op. Geeft relatief weinig autoverkeer en dus ook relatief weinig effecten op doorstroming op rotonde met Industrieweg. Door deze variant te kiezen laat je het autoverkeer afwikkelen op de rotonde bij de Industrieweg. Hier zijn veel minder conflicten met fietsverkeer (weinig fietsers van noord naar zuid en vice versa). Dit in tegenstelling tot de rotonde bij de Oudvensestraat.
Deze variant kruist de Oudvensestraat en gaat via het bedrijventerrein Oudven en de bestaande infrastructuur aldaar naar de rotonde Geldropseweg-Industrieweg. Het kruisen van de Oudvensestraat levert daar nieuwe conflicten tussen autoverkeer en fietsers op, omdat de Oudvensestraat een drukke, belangrijke fietsroute is tussen Mierlo en Helmond/Brandevoort. Uit eerdere onderzoeken is ook gebleken dat deze variant weinig oplossend vermogen heeft. Het verkeer zal hier nauwelijks gebruik van maken, omdat dan de route via de Oudvensestraat aantrekkelijker is. Om dit te voorkomen zal een knip in de Oudvensestraat aangebracht moeten worden wat ook niet gewenst is.
Daarnaast zal minimaal één bedrijfsperceel aan de Ambachtweg verworven moeten worden om deze doorsteek te kunnen maken. Deze variant lijkt mede daarom weinig realistisch te zijn.

Met vriendelijke groet,
Freek Raijmakers
---