

Raadsvoorstel

Waalre, 23 januari 2024

Vergaderdatum	: 27 februari 2024
Voorstelnummer	: 2024-07
Zaaknummer	: 689259
Portefeuillehouder :	: P. van de Loo
Naam opsteller	: Toine Schoester
Naam voorstel	: Voorstel tot vaststellen van het voorlopig ontwerp Heikantstraat
Grondslag raadsbesluit	: De raad heeft door het aannemen van de motie op 7 november 2023 bepaald dat zij in de voorbereidende fase kaders omtrent de herinrichting van de Heikantstraat wenst vast te stellen. Het nu voorliggende voorlopig ontwerp biedt die mogelijkheid.

Voorgesteld besluit:

Vast te stellen het voorlopig ontwerp van de Heikantstraat.

Onderwerp

Voorstel tot vaststelling voorlopig ontwerp Heikantstraat

Voorstel

Vast te stellen het voorlopig ontwerp van de Heikantstraat.

Inleiding

Wij vragen u in te stemmen met het voorlopig ontwerp van de herinrichting van de Heikantstraat voor zover deze is gelegen buiten de bebouwde kom. Deze herinrichting is noodzakelijk omdat de weg en de daarbij behorende constructie aan het einde van de levensduur is. Gelijktijdig met de herinrichting is het voorliggende ontwerp dusdanig vorm gegeven dat het voldoet aan de in ons land gebruikelijke richtlijnen.

In dit voorstel wordt het voorliggende ontwerp nader toegelicht en liggen een aantal mogelijke keuzes binnen het ontwerp aan u voor. De mogelijke keuzes zijn onder de kanttekeningen in dit voorstel opgenomen.

Beoogd resultaat

Het voorlopig ontwerp van de Heikantstraat is de basis van waaruit de verdere uitwerking tot een definitief ontwerp gaat plaatsvinden. Het uiteindelijk beoogd resultaat is een veilige weg die tenminste weer 30 jaar mee kan.

Argumenten

1.1 De herinrichting van de Heikantstraat vindt zijn oorsprong in het feit dat de weg inclusief de gehele constructie, versleten is en vervangen dient te worden.

De technische staat van de Heikantstraat is dermate slecht dat deze aan vervanging toe is, dit betreft het wegdek alsmede de onderliggende fundering. Uit eerdere adviezen over de toestand van de weg is opgenomen dat deze geheel aan vervanging toe is in 2023. Gezien de overige projecten die momenteel in uitvoering zijn is het niet wenselijk om werkzaamheden op beide noord-zuid assen in de gemeente gelijktijdig uit te voeren. De werkzaamheden op de Eindhovenseweg zijn naar verwachting eind 2024 gereed.

Het ligt voor de hand om de Heikantstraat en de Traverse Noord in een werk aan te besteden omdat beide wegen in elkaars verlengde liggen. Bij de aanpak van de reconstructie van de twee werkvakken krijgt de Traverse Noord prioriteit omdat aan deze werkzaamheden een subsidie is gekoppeld van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De Traverse Noord dient om die reden eind 2025 gereed te zijn. Direct daarna kan de Heikantstraat worden aangepakt. Verwacht wordt dat de reconstructie van de Heikantstraat in 2026 (en niet eerder) niet tot onaanvaardbare problemen leidt. Indien noodzakelijk zal tussentijds klein onderhoud uitgevoerd worden om ervoor te zorgen dat de Heikantstraat veilig en begaanbaar blijft.

1.2 De noodzakelijk onderhoudswerkzaamheden worden aangegrepen om de weg verkeersveilig in te richten conform de in Nederland geldende richtlijnen.

Voor de inrichting van 60 km/u wegen zijn door CROW richtlijnen opgesteld die te maken hebben met breedte van de weg, soort markering en snelheidsremmende maatregelen. Aan deze richtlijn willen we ons graag conformeren om te komen tot een eenduidig wegbeeld van soortgelijke wegen in Nederland.

Los van de technische staat van de weg brengen we met de herinrichting de markering ook graag in overeenstemming met de richtlijnen. Concreet betekent dit dat het voorstel is om de asmarkering te verwijderen en een onderbroken kantmarkering aan te brengen. Deze nieuwe markering geeft visueel een versmallend effect. Het inhaalverbod blijft in deze nieuwe situatie gehandhaafd aangeduid met verkeersborden.

De maximum snelheid van 60 km/u op de Heikantstraat wordt momenteel niet ondersteund door verkeersremmende maatregelen. Omdat het afdwingen van de snelheid voor het naleven ervan belangrijk is, stellen we voor om op een aantal kruisingen verhoogd aan te brengen. De hoogte van deze kruisingsvlakken zijn van dien aard dat ze geen onnodig geluid of trillingen veroorzaken.

1.3 Met de herinrichting van de weg krijgen de 200 inlandse eiken meer ruimte om zich te ontwikkelen en neemt het kroonvolume toe (bladmassa).

Een belangrijke verbetering in het huidige ontwerp is het creëren van een obstakelvrije zone langs de weg. De richtlijnen geven aan dat deze op 60 km/u wegen 1,5 meter moet zijn. De afstand van de huidige 66 bomen langs de rand van de weg is momenteel op een aantal plaatsen nihil. Hierom stellen we voor om deze rij bomen in de nieuwe situatie te verwijderen. Een groot deel van de bomen is als gevolg van aanrijdingen beschadigd. Dit is het gevolg van de beperkte breedte van de weg en de zeer geringe afstand van de bomen ten opzichte van de rijbaan.

Hierdoor staan veel bomen ook al jaren met de stam of wortelaanlopen tegen de kant van de weg en drukken ze het asfalt regelmatig omhoog. Daarom zijn in het verleden verschillende keren wortels verwijderd met risico op instabiliteit van bomen. Dat is dan ook de reden dat er in het verleden al plusminus 40-50% van deze bomen zijn verdwenen en met het oog op een toekomstige herinrichting en verbreding van de weg niet zijn vervangen.

De ter compensatie aangeplante circa 200 inlandse eiken aan de achterzijde van het fietspad ondervinden inmiddels ook veel concurrentie van de deels niet inlandse eiken langs de weg waardoor deze zich niet op een natuurlijke wijze verder kunnen ontwikkelen.

Het wegnemen van concurrentie heeft dus een positief effect op de ontwikkeling van de inlandse eiken, waardoor deze met hun kroonvolume (bladmassa) het verlies van de eiken langs de weg op termijn compenseren. Daarnaast zal compensatie niet leiden tot een duurzame nieuwe boomstructuur omdat de nieuwe bomen dicht bij de te behouden bomen komen te staan, waardoor er al direct sprake is van concurrentie en dat is niet wenselijk.

Verder liggen er tussen de bomen langs de weg en het fietspad kabels en leidingen. Nieuwe bomen zouden met oog op veilige afstand tot de weg boven op de kabels en leidingen worden geplant en dat is ook niet wenselijk. De quickscan flora en fauna alsmede een uitgebreid vleermuizen onderzoek geeft aan dat er geen belemmeringen zijn om de bomen te kappen. Door het verwijderen van deze rij bomen ontstaat een verkeersveilige situatie.

1.4 Het voorrangregime wordt omwille van eenduidigheid van inkomende wegen in de gemeente Waalre gehandhaafd.

Op alle invalswegen van de gemeente Waalre waar het snelheidsregime 60 km/u bedraagt heeft het verkeer op de hoofdrijbaan voorrang op het oprijdend verkeer. Het betreft de Onze Lieve Vrouwedijk, Molenstraat, Valkenswaardseweg en de Heikantstraat.

Voordeel hiervan is dat er een eenduidig wegbeeld is en dat de fietser op de Heikantstraat voorrang krijgt op het kruisend verkeer.

1.5 Het uitzicht veiligheid van de fietser wordt door een veranderde ligging licht verbeterd.

Uit de samenspraak is naar voren gekomen dat op een aantal plekken het uitzicht vanuit de zijwegen slecht is. De ligging van het fietspad maakt het voor automobilisten noodzakelijk met de neus van de auto op het fietspad te staan. Hierdoor ontstaan gevaarlijke situaties. Om deze ongewenste situatie te verbeteren wordt voorgesteld het fietspad wat dichter tegen de hoofdrijbaan te leggen. Het uitzicht wordt op deze plekken verbeterd hetgeen de verkeersveiligheid ten goede komt.

1.6 De toepassing van de soort markering en kantbescherming is afgestemd met de omgeving.

Tijdens de doorlopen samenspraak is gebleken dat er zorgen zijn omtrent de toepassing van grasbetonstenen en de soort markering. De zorgen hebben vooral te maken met trillingen en geluidsoverlast. Om hieraan tegemoet te komen en de richtlijnen in stand te houden is gekozen voor een koud plastische markering. Deze markering gaat veel langer mee dan wegverf en heeft het voordeel dat er geen geluidsoverlast optreedt zoals dat bij thermoplastische markering (dikte 3 mm) wel het geval kan zijn.

Langs de kant van het asfalt wordt een grasbetonsteen aangebracht om bermschade zo veel mogelijk te voorkomen. Door te kiezen voor een speciale grasbetonsteen wordt de kans op geluid- en trillingsoverlast sterk verlaagd.

Overigens wordt de grasbetonsteen in principe niet bereiden omdat de asfaltrijloper in de nieuwe situatie van 5,6 meter breedte naar 5,5 meter breedte wordt gebracht.

1.7 *De halte voor de buurtbus is ingepast in het ontwerp*

Tussen de markt in Valkenswaard en het centrum van Veldhoven rijdt op werkdagen overdag een buurtbus (lijn 277). De frequentie bedraagt in de spits 1-2 maal per uur en in de daluren 1 maal per uur. Bij de herinrichting van de halte is overleg geweest met onder andere Hermes. De halteplaatsen zijn in het ontwerp opnieuw ingepast en geschikt voor het gebruik van de (buurt)bus.

Kanttelingen

1. Uw raad kan andere keuzes maken in het ontwerp op basis van aangeleverde informatie

Het ontwerp is gemaakt op basis van het uitgangspunt dat we gebruikelijke richtlijnen van 60 km/u wegen buiten de bebouwde kom hanteren. Lokale omstandigheden kunnen er toe leiden dat afgeweken wordt van de richtlijn op basis van weloverwogen argumenten. Het is aan uw raad om daarover een standpunt in te nemen.

1.1 Er kan gekozen worden om de bomen aan de kant van de weg te behouden

Op de Heikantstraat staan 66 bomen direct tegen het asfalt of op een aantal plekken zelfs in de weg. De toestand van de bomen is onderzocht in december 2023 door middel van een boomveiligheidscontrole. Daaruit is geconcludeerd dat de bomen nog een levensverwachting hebben van meer dan 15 jaren.

Omwille van de verkeersveiligheid schrijft de richtlijn een obstakelvrije zone voor van 1,5 meter uit de kant van de weg. Aan deze richtlijn voldoet de huidige situatie niet. Vrachtverkeer kan in een aantal gevallen niet gelijktijdig in beide richtingen doorrijden. Dan kan tot gevaarlijke situaties leiden. Mocht uw raad besluiten de bomen te laten staan dan dienen er versmallingen met voorrangregelingen te worden aangebracht. Op diverse plekken op de Heikantstraat is de onderlinge afstand van de bomen dusdanig dat van een verantwoorde inrichting van versmallingen geen sprake meer is. Daarnaast is het aanbrengen van versmallingen niet wenselijk omdat deze werkzaamheden wortelschade veroorzaken en dus een negatief effect heeft op een duurzaam behoud van de bomen. Vanwege deze omstandigheden en de eenheid in het wegbeeld wordt deze maatregel ook voor de rest van de Heikantstraat niet geadviseerd.

Om een beeld te geven van de te verwijderen bomen zijn deze in het ontwerp aangeduid met een rood kruis. Compensatie van de te verwijderen bomen is juridisch niet noodzakelijk omdat er in het verleden al gecompenseerd is. Mocht het desondanks wenselijk zijn om extra te compenseren dan zijn er mogelijkheden in het buitengebied.

1.2 Er kan gekozen worden om de voorrangssituatie op te heffen en het verkeer van rechts voorrang te verlenen.

Op alle invalswegen in de gemeente Waalre waar het snelheidsregime 60 km/u bedraagt, heeft het verkeer op de hoofdrijbaan voorrang op het oprijdend verkeer. Het betreft de Onze Lieve Vrouwedijk, Molenstraat, Valkenswaardseweg en de Heikantstraat.

Indien ervoor gekozen wordt om de voorrangssituatie op te heffen dient verkeer van rechts voorrang te krijgen. Theoretisch zou hierdoor de snelheid op de Heikantstraat kunnen verminderen. Nadeel van deze voorrangsregeling is dat de fietser het verkeer van de zijwegen ook voorrang dient te geven en de route daardoor onaantrekkelijker wordt voor de fietser. Tevens zal de Heikantstraat als enige toegangsweg met een maximum snelheid van 60 km/u een ander voorrangsregime kennen. Uit oogpunt van eenheid en herkenbaarheid verdient dit niet de voorkeur.

1.3 Er kan gekozen worden om de verhoogde kruisingsvlakken op de Heikantstraat niet in het nieuwe ontwerp op te nemen.

De verhoogde kruisingsvlakken zijn een aanvulling op het bestaande snelheidsregime van 60 km/u. Momenteel zijn die niet aanwezig en hoeven automobilisten hun snelheid niet te minderen bij kruisingen van wegen. Dat komt met name de overstekende fietser niet ten goede.

De verhoogde kruisingsvlakken zijn geen 'must' maar komen de reductie van de gereden snelheid wel ten goede. Landbouwverkeer daarentegen heeft de voorkeur voor wegen zonder verhoogde kruisingsvlakken. De verhogingen zijn vergelijkbaar met die op de Valkenswaardseweg.

Kosten en dekking

Voorafgaand aan de vaststelling van het definitief ontwerp wordt de kostenraming geactualiseerd. Uw raad zal bij het voorstel tot vaststelling van het definitief ontwerp een kosten- en dekkingsvoorstel ontvangen op basis van deze actuele kostenraming volgens de eerder genoemde (SSK) systematiek.

Duurzaamheid

De herinrichting is feitelijk een (forse) onderhoudsmaatregel. In grote lijnen blijft de inrichting gelijk. Duurzaamheid krijgt zijn plek door toepassing van social return in de aanbesteding, gebruik van milieuvriendelijke materialen en grondstoffen en mogelijke innovatie vanuit de opdrachtnemer. Het vraagstuk met betrekking tot de bomen is hierboven al toegelicht. Bovendien leveren de maatregelen ook een verbetering op voor het fietsverkeer.

Burgerparticipatie

Bij de herinrichting van de Heikantstraat heeft een denktank meegedacht over de plannen van de herinrichting.

De denktank is akkoord met het voorgestelde voorlopig ontwerp van de Heikantstraat. Voor de landbouwvoertuigen is geconcludeerd dat de verhoogde kruisingsvlakken minder prettig zijn. Voor de geluidsemisatie heeft dat echter geen effect.

De aard van de markering is op verzoek van de denktank zo gekozen dat deze wel voldoende duurzaam is maar geen geluidsoverlast veroorzaakt wanneer er overheen

wordt gereden. Datzelfde geldt voor de direct naast het asfalt aangebrachte grasbetonstenen.

Op 21 december 2023 is er voor alle betrokkenen en geïnteresseerden een inloopmiddag/-avond gehouden. De resultaten daarvan zijn, voor zover passend binnen de ontwerpprincipes, verwerkt in het nu voorliggende voorlopig ontwerp. Buiten de vormgeving van de weg zijn er uit de omgeving veel vragen over het verkeersonveilig gedrag gesteld en is veelvuldig de wens geuit om handhavend op te treden. Een aantal aanwezigen heeft moeite met het verwijderen van de bomen die nu in of aan de rand van het asfalt staan.

Inclusieve samenleving

Het voorlopig ontwerp sluit aan bij de wet- en regelgeving en richtlijnen van 60 km/u wegen.

Communicatie

Na vaststelling van het voorlopig ontwerp door het college worden de denktankleden en de direct betrokken zo veel als mogelijk via e-mail geïnformeerd. Voor het overige wordt via de reguliere kanalen bekendmaking over het vaststellen van het voorlopig ontwerp gecommuniceerd. Daarbij kan een persbericht of persgesprek een goede optie zijn. Bij de vervolgoverleggen met de denktank, om te komen tot het definitief ontwerp, is het raadsbesluit van het voorlopig ontwerp leidend.

Kernboodschap

Gelijktijdig met de noodzakelijke opknapbeurt van de Heikantstraat wordt de weg ingericht volgens de principes van een 60 km/u weg buiten de bebouwde kom. Dit betekent ook een verbetering van de verkeersveiligheid.

Vervolprocedure en planning

Met de vaststelling van het voorlopig ontwerp kan de verdere uitwerking tot een definitief ontwerp ter hand worden genomen. In het proces van voorbereiding en besluitvorming van samenhangende werken wordt de besluitvorming in navolgende chronologische volgorde doorlopen.

Het voorlopig ontwerp van de Traverse Noord wordt door het college vastgesteld, waarna uw raad over dit besluit door middel van een raadsinformatiebrief wordt geïnformeerd. Het ontwerp van de Traverse Noord en de Heikantstraat wordt gezamenlijk uitgewerkt tot een definitief ontwerp waarbij de kosten worden geraamd op basis van de standaardssystematiek kostenramingen. De beide ontwerpen worden gelijktijdig in het tweede kwartaal van 2024 aan uw raad ter besluitvorming voorgelegd.

De uitvoering van de realisatie van de Heikantstraat zal gelijktijdig worden aanbesteed met de Traverse Noord, maar niet eerder starten dan nadat de Eindhovenseweg gereed is. Naar verwachting is dat begin 2025.

De laatste fase van dit werk aan de Eindhovenseweg wordt in het eerste kwartaal van 2024 aan uw raad ter definitieve besluitvorming voorgelegd.

Mede uit hetgeen opgehaald is in het kader van het mobiliteitsplan en de ontwikkelingen bij winkelcentrum De Bus, kiest het college ervoor de herinrichting van de Driehoek niet mee te nemen bij de werkzaamheden aan de Heikantstraat en de Traverse.

Bijlagen onderdeel van het voorstel

Tekening voorlopig ontwerp Heikantstraat

Bijlagen ter informatie

Dit raadsvoorstel bevat alle relevante informatie. Er zitten geen bijlagen bij dit raadsvoorstel.

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN WAALRE,

gemeentesecretaris,

mr. drs. R.L. Franken

burgemeester,

M.F. Oosterveer