

# MEMO

*Datum* : 12 april 2023  
*Aan* : Gemeente Heeze-Leende  
*Van* : Dirk van der Heijden  
*Kopie* : -/-  
*Onze referentie* : 21064.2 D14 mem01-C dhe

*Betreft* : Ontwerp maatregelen rotonde Geldropseweg te Heeze

## 1. Introductie

In de raadsvergadering van 19 september 2022 heeft besluitvorming plaatsgevonden voor aanpassing van de rotonde Geldropseweg te Heeze. Resultaat hiervan is dat de gemeenteraad het college heeft opgeroepen om op de volgende onderwerpen terug te komen:

- + De mogelijkheid voor een eenvoudige bypass die wel kan aansluiten op een mogelijke toekomstige spoortunnel onder de Muggenberg;
- + De mogelijkheden om de fietspaden versneld aan te passen, niet te wachten tot 2026 en daarbij zowel te kijken naar de fietspaden langs de Muggenberg, de Geldropseweg en de oversteeksituatie bij de Burg. Serrarisstraat.

Beide onderwerpen zijn op de mogelijkheden verkend en de resultaten zijn in deze memo opgenomen. Daarnaast is gekeken naar de aansluiting van de Geldropseweg op de rotonde (richting het centrum). Dit met het doel om de route door het centrum minder aantrekkelijk te maken voor doorgaand verkeer.

## 2. Mogelijkheden bypass

### 2.1. Ontwerp eenvoudige bypass

Een eenvoudige bypass tussen de Geldropseweg en de Muggenberg is ruimtelijk inpasbaar wanneer rekening wordt gehouden met een mogelijke toekomstige spoortunnel onder de Muggenberg. Voor realisatie komt een deel van de bomenrij te vervallen welke onderdeel is van de hoofdgroenstructuur.

Bij een mogelijke ontwikkeling van het terrein in de oksel van de rotonde levert de bypass wel beperkingen op voor een veilige ontsluiting van het gemotoriseerd verkeer.

Voor de verkenning naar de mogelijkheden van een (eenvoudige) bypass is de randvoorwaarde aanwezig dat op de Muggenberg voldoende ruimte over blijft voor een mogelijke spoortunnel. Dit heeft geresulteerd in het ontwerp dat is opgenomen in bijlage I van deze memo. Het ontwerp is vergelijkbaar met de aansluiting Geldropseweg – Santheuvel West te Mierlo – zie onderstaande afbeelding. Op de Santheuvel West bevindt is nabij de rotonde ook een aansluiting van wegen aanwezig.



*referentiebeeld rotonde met bypass (Geldropseweg – Santheuvel West te Mierlo)*

Bij deze vormgeving van de rotonde kan het (vracht)verkeer op de Geldropseweg eenvoudig met een aparte strook uitvoegen naar de Muggenberg (= bypass). Bij het invoegen op de Muggenberg dient het verkeer op de bypass voorrang te verlenen op het verkeer op de Muggenberg afkomstig uit de richting van de rotonde. Fietsers dienen voorrang te verlenen wanneer zij de bypass kruisen.

De aansluiting van de bypass is voorzien tussen de rotonde en de aansluiting met De Hendse Driessen. Op de Muggenberg blijft voldoende ruimte over voor een mogelijke spoortunnel in de toekomst. In bijlage II is hiervoor indicatief de benodigde vrije ruimte in beeld gebracht. Voor de te overbruggen hoogte is indicatief uitgegaan van 6,70 meter (profiel van ruimte in de tunnel en betondek bovenzijde tunnel). Bij het in beeld brengen van de ruimtereservering is niet gekeken of de aansluitingen van De Hendse Driessen en Burg. Serrarisstraat in de toekomst vanuit verkeersveiligheidsoogpunt kunnen worden behouden. Beide aansluitingen zijn net na de topboog van de mogelijke spoortunnel gelegen.

De eventuele realisatie van een bypass gaat ten koste van een deel van de bomenrij aan de Geldropseweg. Uit opgave van de gemeente Heeze-Leende blijkt dat de bomen vitaal zijn en dat deze bomenrij onderdeel uitmaakt van de hoofdgroenstructuur. Ook is met het ontwerp van de bypass geen rekening gehouden met een mogelijke ontwikkeling in de oksel van de rotonde Geldropseweg – Muggenberg. Momenteel is nog niet duidelijk wat er op dit perceel ontwikkeld gaat worden. Een eventuele realisatie van de bypass beperkt de mogelijkheden voor een veilige ontsluiting op de Geldropseweg. In hoeverre De Hendse Driessen kan fungeren als ontsluiting is onder andere afhankelijk van de verkeersaantrekkende werking van een mogelijke ontwikkeling. Daarnaast is de vraag of De Hendse Driessen in de huidige vorm kan worden behouden bij een mogelijke spoortunnel op de Muggenberg.

De totale kosten van deze bypass zijn geraamd op ca. € 182.000,-.

## 2.2. Alternatieve vormgeving bypass

Vanuit de verkeerscommissie is een alternatieve vormgeving van de bypass aangedragen. Inzet is een korte bypass die zo wordt vormgegeven dat de bypass de doorgaande rijstrook naar de Muggenberg wordt, met een linksaf mogelijkheid richting rotonde. Een dergelijke vormgeving draagt onder ander bij aan: ondersteuning van het verbod voor niet bestemmings-vrachtverkeer en een groter stimulerend effect in het gebruik van de randweg. In bijlage II van deze memo is een schets opgenomen van dit alternatief. Hierbij is nog niet gekeken naar de benodigde lengte van de rijstrook voor het linksaf en rechtdoorgaande verkeer naar de rotonde toe.

Op basis van een verkeerskundige beoordeling geniet dit alternatief niet de voorkeur boven het ontwerp van de bypass in paragraaf 2.1. De verkeersveiligheidsbeoordeling weegt zwaarder dan het stimulerende effect in het gebruik van de randweg. Overwegingen hierbij zijn:

- + Het alternatief is geen standaard situatie voor een rotonde met bypass. Weggebruikers verwachten in een reguliere situatie via de doorgaande rijstrook bij de rotonde uit te komen. In deze situatie komen ze uit op de bypass en daarmee op de Muggenberg;
- + Vanuit het verkeersgedrag geredeneerd is de vraag of de weggebruiker de ‘ongebruikelijke’ situatie kan *waarnemen* (ziet hij wat moet doen?), *begrijpen* (begrijpt hij wat er van hem verwacht wordt?), *kunnen* (kan hij ernaar handelen?) en *willen* (kiest hij er bewust voor?).

Gaat het op één van deze punten mis geeft dit een verklaring waarom het gewenste verkeersgedrag niet wordt getoond;

- + Wanneer weggebruikers met bijvoorbeeld een bestemming centrum op de bypass uitkomen ontstaan mogelijk op de aansluiting met de Muggenberg keerbewegingen in de richting van de rotonde. Deze (ongewenste) keerbewegingen kunnen onveilige situaties met zich meebrengen omdat het overige verkeer dit niet verwacht. Het tegengaan van keerbewegingen is met fysieke maatregelen niet mogelijk zonder de linksafmogelijkheden vanuit De Hendse Driessen te beperken. Dit is niet alleen nadelig voor bewoners/bezoekers, maar ook voor de bouwplaats van de Brabantse Dag die aan De Hendse Driessen worden gebouwd;
- + Het gebruik van de Burg. Serrarisstraat kan toenemen als alternatief voor de route via de Geldropseweg richting het centrum. Via de bypass kan verkeer uit de richting Geldrop makkelijker de Burg. Serrarisstraat bereiken en deze alternatieve route door de woonwijk nemen.

## 3. Ontwerp aanpassing fietspaden

### 3.1. Oversteeksituatie Burg. Serrarisstraat

Een uitritconstructie is voorzien op de aansluiting van de Burg. Serrarisstraat op de Muggenberg. Daarbij is voor het zicht het fietspad dichterbij de rijbaan van de Muggenberg gehaald en in twee richtingen gefaciliteerd tussen de Burg. Serrarisstraat en rotonde.

Voor het verbeteren van de verkeersveiligheidssituatie op de aansluiting van de Burg. Serrarisstraat op de Muggenberg zijn de volgende maatregelen voorzien welke in samenspraak met de Verkeerscommissie tot stand zijn gekomen:

- + een uitritconstructie op de Burg. Serrarisstraat. Voordelen hierbij zijn naast de snelheidsverlaging het ontmoedigen van het gebruik van de Burg. Serrarisstraat voor 'doorgaand' verkeer. Doorgaand verkeer is verkeer dat geen bestemming heeft in de omgeving van de Burg. Serrarisstraat, bijvoorbeeld verkeer van/naar het centrum van Heeze;
- + het verleggen van het fietspad naar de rijbaan van de Muggenberg zodat vanuit de Burg. Serrarisstraat meer zicht op het fietspad ontstaat. In de bestaande situatie is het zicht beperkt door het aanwezig groen op het hoekperceel en de ligging van het fietspad;
- + het fietspad aan de zuidoostzijde tussen de Burg. Serrarisstraat en de rotonde Geldropseweg in twee richtingen faciliteren. Fietsers op de rotonde in de richting van de Burg. Serrarisstraat kunnen dan veilig op de rotonde oversteken door de lagere snelheden gemotoriseerd verkeer en de voorrang die zij hebben op het overige verkeer. Deze fietsers hoeven dan niet meer de Muggenberg over te steken ter hoogte van De Hendse Driessen.

In bijlage III van deze memo is het ontwerp bijgevoegd. De totale kosten voor deze aanpassing zijn geraamd op ca. € 45.000,-.

## 3.2. Fietspad Muggenberg

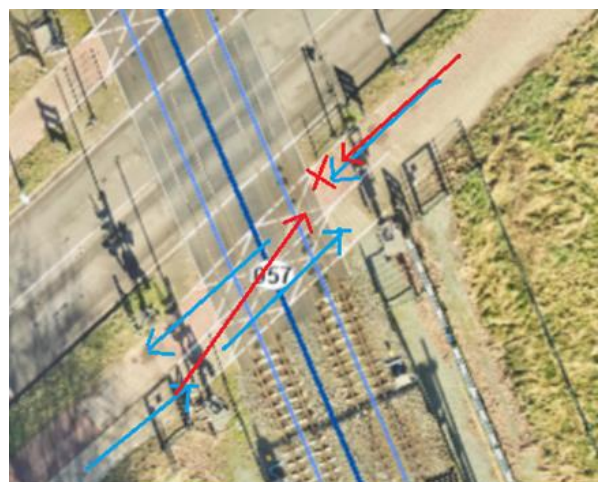
Het fietspad aan de zuidoostzijde van de Muggenberg kan niet worden gefaciliteerd in twee richtingen zonder aanpassing van de overweg voor het fietsverkeer. ProRail verleent vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen geen medewerking wanneer de bestaande inrichting van de overweg ongewijzigd blijft.

Wanneer wordt ingezet op de mogelijkheid voor een spoortunnel is het advies om het fietspad nu niet in twee richtingen te faciliteren. Een eventuele spoortunnel zorgt voor een gewijzigde situatie en het in twee richtingen faciliteren van het bestaande fietspad (inclusief aanpassing overweg) vraagt om een behoorlijke investering.

De keuze ligt voor om de bestaande fietsstructuur op dit gedeelte van de Muggenberg te handhaven of alsnog in twee richtingen aan de zuidoostzijde te faciliteren.

Op de Muggenberg tussen de rotonde Geldropseweg de fietsoversteek na het spoor is aan weerszijden een enkelzijdig fietspad gelegen. Bij de reconstructie van de Muggenberg is de wens naar voren gekomen om het (verbrede) twee richtingen fietspad aan de Muggenberg door te trekken naar de rotonde Geldropseweg.

ProRail geeft aan dat met de bestaande inrichting de verkeersveiligheid van fietsers in het geding komt en dat een dergelijke situatie niet acceptabel is. Het fietspad kan niet zonder noodzakelijke aanpassingen ter hoogte van de spoorweg-overgang in twee richtingen worden gefaciliteerd. De huidige overwegboom aan de zuidoostzijde moet worden verplaatst om problemen met de ontruiming van de overweg te voorkomen. Normaliter fiets het verkeer parallel aan elkaar zoals in blauw aangegeven. Echter bij een sluitende overweg moet het verkeer op de tegemoetkomende strook de overweg verlaten vanwege de dalende boom.



Vanwege het tegemoetkomende verkeer is dit niet mogelijk en ontstaan incidenten (kruis) zodat de overweg niet tijdig ontruimt is met gevolgen voor de verkeersveiligheid. Het risico op incidenten op de overweg en een aanrijding met de trein neemt toe.

Verkeerskundig gezien heeft het de voorkeur om het fietspad van de Muggenberg volledig in twee richtingen te faciliteren. Zo wordt de verbinding van het bestaande fietspad in twee richtingen (tot aan het spoor vanuit de richting Kreijl) gelegd tot aan de rotonde Geldropseweg. Op deze wijze vindt het merendeel van de oversteekbewegingen op de Muggenberg plaats bij de rotonde waar sprake is van lage(re) snelheden ten opzichte van de oversteek op het wegvak bij de ruitersportvereniging.

De kosten voor realisatie van het fietspad in twee richtingen zijn in totaal globaal geraamd op € 550.000,-. Deze kosten zijn als volgt opgebouwd:

- + realisatie fietspad in twee richtingen inclusief wegonderhoud (nieuwe deklaag) op de Muggenberg tussen spoor en rotonde € 300.000,-.
- + aanpassing van de spoorwegovergang € 250.000,-.

### 3.3. Geldropseweg binnen de bebouwde kom

Mede vanuit de Verkeerscommissie is de vraag naar voren gekomen of aanpassingen aan de Geldropseweg meer prioriteit kunnen krijgen om het (doorgaand) verkeer door het centrum van Heeze verder terug te dringen. De verwachting is dat het minder aantrekkelijk maken van de route door het centrum een groter effect heeft dan de realisatie van de bypass bij de rotonde.

Vanuit het voorgaande is gekeken naar de mogelijkheden om bij de rotonde een 'barrière' te maken waarbij de inrichting duidelijk maakt dat de route via de Geldropseweg ondergeschikt is ten opzichte van de route via de Muggenberg - Randweg. In bijlage V is een voorstel uitgewerkt waarbij aangrenzend aan de rotonde op de Geldropseweg een uitritconstructie is voorzien. Door de uitritconstructie kan de aansluiting ook compacter worden vormgegeven. Hierdoor ontstaan kansen om deze aansluiting te vergroenen wat tevens bijdraagt aan de ondergeschiktheid van deze aansluiting op de rotonde.

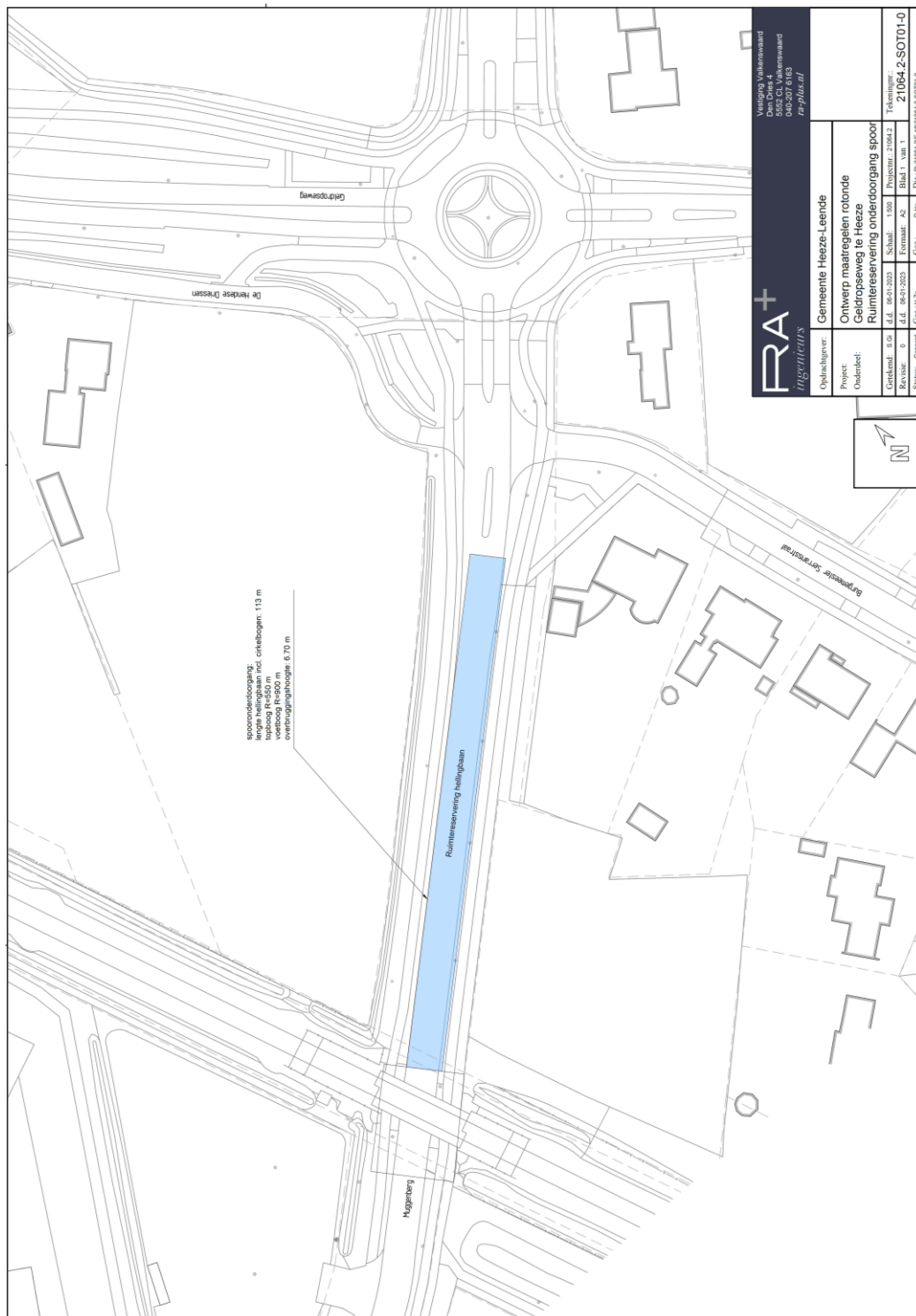
Aandachtspunt bij een uitritconstructie is dat deze minder comfortabel is voor zwaar verkeer en hulpdiensten. Met betrekking tot het zwaar verkeer geldt dat alleen (aantoonbaar) bestemmingsverkeer gebruik mag maken van de route door het centrum.

De gemeente Heeze-Leende wil bij realisatie van de uitritconstructie de maximumsnelheid op de Geldropseweg binnen de bebouwde kom afwaarderen naar 30 km/uur. Aanvullende tijdelijke verkeersmaatregelen moeten de in te stellen 30 km/uur ondersteunen met als doel om de route door het centrum minder aantrekkelijk te maken en de route via de Randweg te stimuleren.

De kosten voor de uitritconstructie zijn geraamd op ca. € 95.000,-.



## Bijlage II – Ruimtereservering spoortunnel (indicatief)





## Bijlage IV – Ontwerp aansluiting Burg. Serrarisstraat



## Bijlage IV – Ontwerp uitritconstructie Geldropseweg

