

Raadsinformatiebrief

Datum	18 juli 2023	Zaaknummer	2388803
		Portefeuille	Economie, financiën, dienstverlening J.H.M. Goijaarts
Onderwerp	Resultaten verkeersonderzoek naar aanleiding van de motie “Infrastructuur eerst”.		

Behandeling in commissie

Niet van toepassing

Kennisnemen van:

Resultaten verkeersonderzoek n.a.v. de motie “Infrastructuur eerst”.

Aanleiding

Bij de behandeling van het voorstel aan uw raad om tot vaststelling van het bestemmingsplan Foodpark Veghel, 2021 te besluiten, heeft uw raad de motie “Infrastructuur eerst” aangenomen.

Met deze motie is het college verzocht om de raad voor 1 juli 2023 op de hoogte te brengen van wat de mogelijkheden zijn om de verkeerssituatie wat betreft de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid, met name ook voor voetgangers en fietsers, rondom Foodpark en op de rotonde Eerdsebaan/Corridor/Corsica, te verbeteren en wat daarvan de te verwachten effecten zijn.

Naar aanleiding van deze motie zijn wij in gesprek gegaan met een aantal bureaus die het gevraagde onderzoek kunnen uitvoeren, waarna we uiteindelijk Mobycon hebben geselecteerd. Dit bureau heeft op 4 april 2023 opdracht gekregen tot het uitvoeren van een onderzoek, om in de eerste plaats een helder beeld te krijgen van de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op de beide rotondes op de Corridor en het tussenliggende wegvak (en de toerit vanaf de parallelweg naar de hoofdrijbaan ter hoogte van Vanderlande) inclusief mogelijke oplossingsrichtingen, waarna in een vervolgstap oplossingen kunnen worden uitgewerkt (en geraamd). Er is daarbij niet gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen op netwerkniveau rond het onderzoeksgebied. Dit, omdat een dergelijk onderzoek op netwerkniveau (veel) meer tijd in beslag zou gaan nemen.

Bij het onderzoek zijn de volgende werkzaamheden uitgevoerd (zie ook het bijgevoegde overzicht, gehanteerde onderzoeken per locatie (bijlage 1)):

1. Verkeerstellingen en analyse van de verkeersafwikkeling (inclusief een vergelijking met eerdere adviezen);
2. Verkeersveiligheidsanalyse (verkeersongevallenanalyse, check vormgeving, conflictanalyse);
3. Visuele analyse verkeersgedrag (inclusief schouw);
4. Beschrijving van de mogelijke oplossingsrichtingen.

Kernboodschap

Op basis van het onderzoek heeft Mobycon ten aanzien van de volgende onderwerpen een aantal conclusies getrokken:

1. De ongevallengegevens;
2. De duurzame veilige vormgeving;
3. De verkeersafwikkeling;
4. De bijna ongevallen;
5. Specifieke punten.

Daarnaast heeft het bureau een aantal oplossingsrichtingen beschreven, die kunnen worden onderscheiden in oplossingen op korte termijn, middellange termijn en lange termijn.

Conclusies:

1. De ongevallengegevens.

Op basis van een analyse van de daadwerkelijke ongevallengegevens van de laatste 3 jaar kan het volgende worden geconcludeerd:

- Op de rotondes worden weinig ongevallen geregistreerd.
- Bij alle geregistreerde ongevallen op en nabij de rotondes betrof het alleen materiele schade.
- Het aantal en de aard van de geregistreerde ongevallen geven niet direct aanleiding om de rotondes aan te passen.

2. Duurzaam veilige vormgeving

Op basis van een toets van de rotondes en het tussenliggende wegvak aan de landelijke richtlijnen voor Duurzaam Veilige basiskenmerken voor de inrichting blijkt dat op een beperkt aantal punten niet aan de basiskenmerken wordt voldaan:

- Er wordt niet voldaan aan de voorkeursvormgeving van fietsoversteekvoorzieningen (ongelijkvloers).
- De huidige vormgeving met gelijkvloerse oversteekvoorzieningen is wel mogelijk, maar de daarbij aanbevolen verhoogde, langgerekte plateau's voor voetgangers en fietsers zijn niet aanwezig.

3. Verkeersafwikkeling

Op basis van gedetailleerde rotondetellingen en een geactualiseerde prognose van de toekomstige hoeveelheid verkeer kan het volgende worden geconcludeerd:

Rotonde Eerdsebaan:

- De bestaande knierotonde kan de huidige hoeveelheid verkeer niet goed verwerken.
- Er zijn uitgebreidere rotondevormen (spiraalrotonde en rotorrotonde) die de huidige hoeveelheid autoverkeer wel kunnen verwerken.
- De toekomstige hoeveelheid verkeer kan met geen enkele rotondevorm worden verwerkt.

Rotonde Kennedylaan:

- De bestaande turborotonde kan de huidige hoeveelheid verkeer wel goed verwerken.
- De toekomstige hoeveelheid verkeer kan niet met de bestaande turborotonde worden verwerkt.
- Er zijn uitgebreidere rotondevormen (spiraalrotonde en rotorrotonde) die de toekomstige hoeveelheid autoverkeer wel kunnen verwerken.

4. Bijna ongevallen

Op basis van een softwarematige conflictanalyse van camerabeelden van de oversteeklocaties kan het volgende worden geconcludeerd:

- In algemene zin vinden er relatief veel bijna-conflicten plaats op de beide rotondes. Er vinden meer bijna-conflicten plaats op de rotonde Eerdsebaan dan op de rotonde Kennedylaan. De ernst van de bijna-conflicten op de Eerdsebaan is bovendien groter dan de ernst van de bijna-conflicten op de rotonde Kennedylaan.
- Op de rotonde Eerdsebaan vinden de meeste bijna-conflicten plaats tussen autoverkeer dat de rotonde verlaat naar Corsica en overstekende fietsers op Corsica. De bijna conflicten met het hoogste risico (kritiek risico) vinden plaats tussen autoverkeer dat de rotonde verlaat naar Corridor Noord en overstekende fietsers op Corridor.
- Op de rotonde Kennedylaan vinden de meeste bijna conflicten plaats tussen autoverkeer dat de rotonde verlaat naar de Kennedylaan en overstekende fietsers op Kennedylaan. De bijna conflicten met het hoogste risico (hoog risico) vinden plaats tussen autoverkeer dat de rotonde verlaat naar Doornhoek en overstekende fietsers op Doornhoek.

5. Specifieke punten

Voor een aantal specifieke punten is een visuele analyse van camerabeelden of een schouw ter plaatse uitgevoerd. Op basis hiervan kunnen we het volgende constateren:

Fietsoversteken rotonde Eerdsebaan en Kennedylaan:

- Het komt veel voor dat fietsers voorrang nemen terwijl ze dat niet hebben.
- De bijna-conflicten met het grootste risico worden veroorzaakt door de relatief hoge snelheid van gemotoriseerd verkeer ter plaatse van de oversteek.
- Bij filevorming kunnen de fietsoversteken worden geblokkeerd en gaan fietsers soms om het voertuig heen.

Olifantenpaadje over de Eerdsebaan ten noorden van rotonde Eerdsebaan:

- Het oversteken door voetgangers concentreert zich met name tussen 12.00 en 13.00 uur.
- Omdat voetgangers zich bewust zijn van het drukke verkeer en de hoge snelheid doen zij erg voorzichtig. Daardoor is er geen sprake van gevaarlijke situaties of bijna ongevallen.

Olifantenpaadje over Corridor ter hoogte van bushaltes bij rotonde Eerdsebaan:

- Het oversteken via het olifantenpaadje vindt met name in de ochtendspits plaats.
- Omdat voetgangers zich bewust zijn van het drukke verkeer en de hoge snelheid doen zij erg voorzichtig. Daardoor is er geen sprake van gevaarlijke situaties of bijna ongevallen.

Toerit van parallelweg naar hoofdrijbaan Corridor:

- De toerit wordt met name tijdens de avondspits gebruikt.
- 95% van het verkeer kan direct invoegen op de hoofdrijbaan.
- Er zijn geen gevaarlijke manoeuvres geconstateerd.

Oplossingsrichtingen:

De volgende oplossingsrichtingen worden voorgesteld in volgorde van korte naar lange termijn. De oplossingsrichtingen concentreren zich met name op de veiligheid van de oversteekvoorzieningen op de rotondes omdat daar aantoonbaar veiligheidsconflicten spelen.

Korte termijn:

- Eerdsebaan: Bord 50 km/uur vóór de bypass plaatsen en bord 70 km/uur bij binnenkomen bebouwde kom verwijderen.
- Snelheidsregime van 50 km/uur instellen vóór beide rotondes op de Corridor komend vanaf het 70 km/uur deel.
- Rotonde Kennedylaan: Chicane tussen de rijrichtingen in de fietsoversteek over Doornhoek realiseren.
- Rotonde Kennedylaan: Verbreden fietsoversteek Doornhoek.
- Rotonde Kennedylaan: Langgerekte verhoogd plateau bij fietsoversteek Doornhoek.
- Rotonde Kennedylaan: Fietsoversteek Doornhoek verder van de rotonde situeren.
- Langgerekte visuele (niet verhoogde) plateau's bij alle oversteken rotonde Eerdsebaan en overige oversteken rotonde Kennedylaan.
- Verwijderen kanalisatiestepen fietsoversteekplaatsen op beide rotondes.
- Verwijderen kanalisatiestepen voetgangsoversteekplaatsen op beide rotondes.
- Kruis aanbrengen op oversteekvlakken op toeleidende rijstroken naar rotondes en waar filevorming is.
- Pijlmarkering rijrichtingkeuze op voorsorteerstroken beide rotondes in overeenstemming brengen met de werkelijke situatie.
- Bebording rijstrookindeling voorafgaand aan de rotondes aanpassen/aanbrengen.
- Onderzoek verkeerslichtenregeling met ongelijkvloerse oversteken op kruispunt Eerdsebaan.
- Aanvullende maatregelen rotonde Eerdsebaan als de ombouw naar een kruispunt met verkeerslichten en ongelijkvloerse kruisingen voor langzaam verkeer vertraagt:

De maatregelen op de rotonde Eerdsebaan blijven beperkt tot verandering van de snelheidslimiet, bebording en markering. Dit is gebaseerd op de gedachte dat de rotonde op redelijke termijn van 3 jaar zal worden vervangen door een kruispunt met verkeerslichten en ongelijkvloerse kruisingen voor langzaam verkeer. Mocht hier geen zicht op zijn, dan wordt voorgesteld om vergelijkbare infrastructurele maatregelen te nemen als op de rotonde Kennedylaan:

- Chicane tussen de rijrichtingen in de fietsoversteek over Corsica.
- Verbreden fietsoversteek Corsica.

- Fietsoversteek Corsica verder van de rotonde situeren.
- Langgerekt verhoogd plateau bij fietsoversteek Corsica en Corridor.

Middellange termijn:

- Realisatie verkeerslichtenregeling met ongelijkvloerse oversteken op kruispunt Eerdsebaan.

Lange termijn:

- Onderzoek verkeerslichtenregeling op kruispunt Kennedylaan pas starten als doorstroming rotonde zelf in de toekomst een probleem blijkt.

Communicatie

De onderzoeksresultaten zijn op 30 juni 2023 met Vanderlande en het POM besproken. Op 24 juli 2023 vindt er een overleg plaats met Arriva.

Participatie

Het onderzoek dat door Mobycon is uitgevoerd, betreft een zeer technisch verkeerskundig onderzoek. In het kader van de totstandkoming van het onderzoek heeft geen participatie plaatsgevonden.

Duurzaamheid

Niet van toepassing.

Financiën

Het kosten voor het uitgevoerde onderzoek (ter hoogte van € 34.615,- exclusief omzetbelasting) zijn ten laste gebracht van de grondexploitatie van het Foodpark (FCL 3272).

Planning

Voorgesteld wordt om de voorgestelde oplossingsrichtingen voor de korte termijn nader uit te werken en hier voor 1 maart 2024 een terugkoppeling over te geven richting uw raad. Daarbij zien wij het onderzoek naar een verkeerslichtenregeling met ongelijkvloerse oversteken op het kruispunt Eerdsebaan overigens niet als een mogelijke oplossing op korte termijn, de voorgestelde aanvullende maatregelen voor de Eerdsebaan daarentegen wel.

Gezien de samenhang met een aantal lopende landelijke, regionale en lokale onderzoeken (waaronder de MIRT A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven, mobiliteitsagenda A50 corridor Eindhoven-Nijmegen, de N279, de preverkenning naar BRT (Bus Rapid Transit) Nijmegen-Eindhoven, de doorfietsroute Veghel – Sint-Oedenrode – Son – Eindhoven, het regionaal mobiliteitspakket) en de ruimtelijke ontwikkelingen in Veghel is het wenselijk om eerst meer inzicht te krijgen in datgene wat nodig cq wenselijk is op de gehele verkeersas A50-Corridor-Rembrandtlaan-Udenseweg-A50 in Veghel. Daarom wordt voorgesteld om de diverse ontwikkelingen (en resultaten van de studies) in samenhang met elkaar te bekijken voordat een keuze wordt gemaakt voor ingrijpende infrastructurele maatregelen.

Wij zullen u voor 1 maart 2024 informeren over de actuele stand van zaken ten aanzien van de diverse lopende onderzoeken op het gebied van infrastructuur/mobiliteit, zodat wij u zo mogelijk ook meer inzicht kunnen geven met betrekking tot het moment dat het bedoelde onderzoek naar een mogelijke ombouw van de rotonde kan starten.

Bijlage(n)

1. Overzicht onderzoeksmethoden.

Ter inzage documenten

-

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van de gemeente Meierijstad
De secretaris, De burgemeester,


drs. M.G.C. Wilms-Wils RA


ir. C.H.C. van Rooij