

Notitie

Contactpersoon Geert Vossen
Datum 1 februari 2021
Kenmerk N016-1263777GRV-V01

(Verkeers)Veiligheid Kempenbaan Oost

1 Inleiding

De gemeente Veldhoven heeft eind 2018 een verkeersveiligheidsaudit (VVA) laten uitvoeren op het concept integraal Voorlopig Ontwerp (VO). Na vaststelling van het VO is het ontwerp verder uitgewerkt naar het concept Definitief Ontwerp (DO), waarbij de bevindingen uit de VVA zijn meegenomen. De onderdelen waar nog een nadere uitwerking in het VO benodigd was, zoals de inrichting van De Run 1100 zijn in het concept DO uitgewerkt.

De gemeente Veldhoven heeft naar aanleiding van de ontvangen zienswijze op het ontwerpplan (concept DO) Kempenbaan Oost met betrekking tot de (verkeers)veiligheid een aanvullende VVA laten uitvoeren gericht op de inrichting van De Run 1100.

De VVA is uitgevoerd met als enig doel op onafhankelijke wijze potentiële verkeersveiligheidsproblemen te identificeren en mogelijke oplossingsrichtingen aan te geven. Andere aspecten die een rol kunnen spelen bij beslissingen rond de opzet en uitwerking van infrastructurele projecten zijn bewust buiten beschouwing gelaten; deze vallen buiten de taak en verantwoordelijkheid van het auditteam. Door deze werkwijze is het mogelijk om verkeersveiligheid expliciet mee te wegen bij het besluitvormingsproces en bij de verdere uitwerking en uitvoering.

In deze notitie wordt een reactie gegeven op de geconstateerde bevindingen en aanbevelingen van de aanvullende VVA. De VVA is voor de volledigheid als bijlage opgenomen van deze notitie. De notitie wordt afgesloten met een toelichting op de gemaakte ontwerpkeuzes

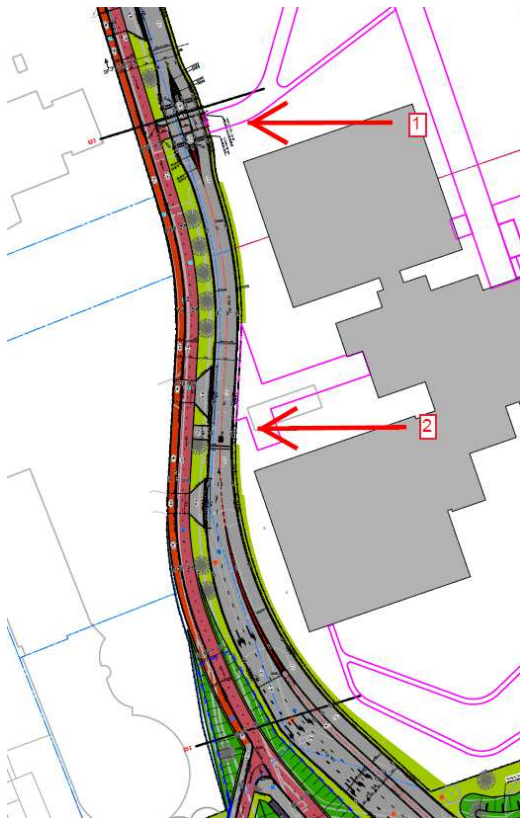
2 Reactie op de verkeersveiligheidsaudit (VVA)

2.1 Ligging fietspad

Bevinding en aanbeveling 1

Het terrein van ASML is nu en in de toekomst voorzien van een hekwerk rondom het perceel. Dit hekwerk vormt conform de aanbeveling een fysieke afscheiding voor het voorkomen van oneigenlijk overstekend verkeer. Ten gevolge van het tweerichtingen fietspad en voetpad aan de westzijde zijn daarbij twee benodigde oversteeken voor langzaam verkeer. In figuur 1 staan de gefaciliteerde oversteeken aangegeven:

1. een fiets- en voetgangersoversteek voorzien van een plateau en oversteeken in twee fasen. De locatie van de betreffende oversteek is in afstemming met ASML gekozen, vanwege de directe toegang naar de fietsenstalling van ASML
2. een voetgangersoversteek bij de hoofdingang voor personen die bijvoorbeeld met de bus naar het werk komen of voor lunchwandelaars

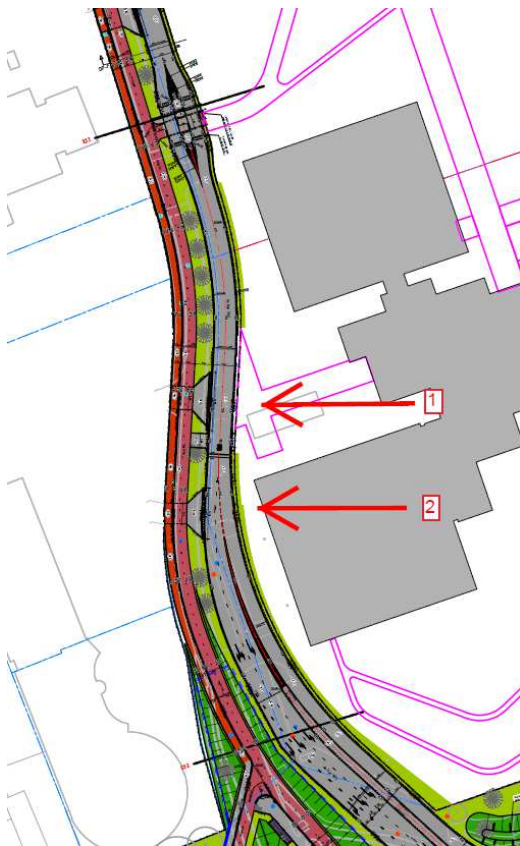


Figuur 1: Oversteeklocaties richting ASML

Conclusie is dat er geen extra overstekend verkeer op plaatsen waar dit niet is toegestaan wordt verwacht. De reden hiervoor is dat er een fysieke afscheiding is door middel van een afrastering van het perceel ASML en de benodigde oversteeken voldoende veilig zijn gefaciliteerd.

Bevinding en aanbeveling 2

In onderstaande figuur zijn de twee inritten van Simac weergegeven. Beide inritten zijn toegankelijk voor expeditie/ afgifte goederen en entree bezoekers, waarbij het gehele terrein bereikbaar is via beide inritten. In de VVA wordt de aanbeveling gedaan voor het reduceren van het aantal conflictpunten. De stelling in de VVA is dat van twee inritten naar één inrit wordt gegaan dit de verkeersveiligheid verhoogd. Het voorstel aan de gemeente is om het gesprek met Simac aan te gaan om één van de twee inritten te laten vervallen. Vanwege de grens van de 30 zone en ligging opstelvakken gaat de voorkeur uit naar het laten vervallen van inrit 2.



Figuur 2: Inritten Simac

2.2 Aansluiting bedrijventerrein

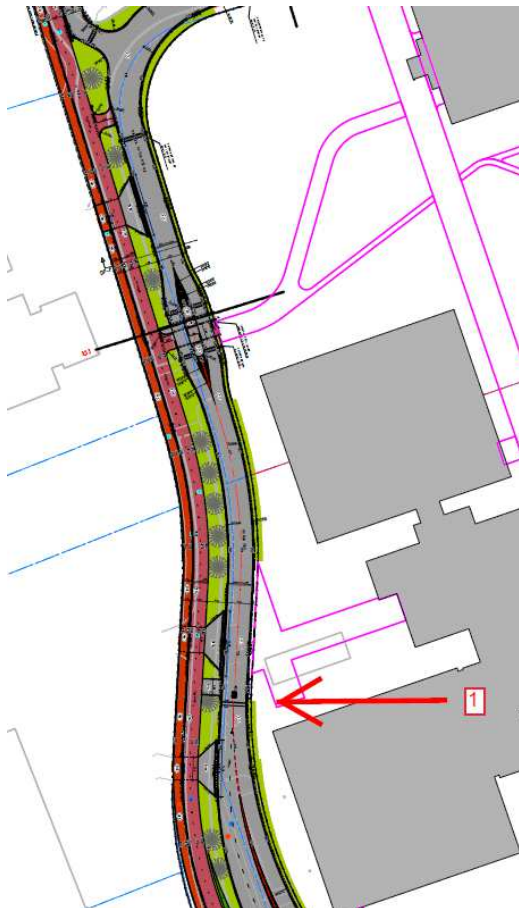
Bevinding en aanbeveling

In het ontwerp is rekening gehouden met het zicht bij het verlaten van het bedrijventerrein.

Voorbeelden hiervoor zijn:

- nieuw te planten bomen uit het oprijzicht van de weggebruiker*
- ruimte om op te stellen in de tussenberm tussen de rijbaan en het fietspad
- het toepassen van lage begroeiing
- het reduceren van de maximumsnelheid op De Run 1100 van 50km/u naar 30km/u
- het toepassen van inritbanden om de snelheid eruit te halen

*Ten gevolge van het toevoegen van de voetgangersoversteek richting de hoofdingang van de ASML dient de nieuw te planten boom vervallen te worden, weergegeven onderstaande figuur.



Figuur 3: te vervallen nieuw te planten boom

Nabij een inrit van een bedrijventerrein dient:

- eventuele hekwerk vrij te zijn van dichte begroeiing en/ of reclameborden
- zichtbeperkende reclamezuilen verplaatst te worden

Het voorstel is om per bedrijventerrein het gesprek aan te gaan met de eigenaar over bovenstaande maatregelen om het zicht zo optimaal mogelijk in te richten.

2.3 Fietsverkeer

Bevinding en aanbeveling 1

Ten opzichte van de bestaande situatie is de verkeersveiligheid in het nieuwe ontwerp sterk verbeterd door het scheiden van snel- en langzaamverkeer. In de afweging voor het faciliteren van een noord-zuidfietsverbinding zijn de volgende uitgangspunten meegenomen:

- de reeds aangelegde boulevard handhaven;
- het reduceren van de maximumsnelheid op De Run 1100 van 50km/u naar 30km/u;
- doorgaand fietsverkeer niet op De Run 1100;
- de grootste beweging van overstekende fietsers op de Run 1100 is richting de fietsenstalling van ASML gebouw 2 waarvoor een oversteek is gefaciliteerd

In onderstaande figuur zijn twee fietsroutes te zien. De blauwe lijn is de fietsroute in het ontwerp. De rode lijn is een eventuele extra of mogelijk alternatieve fietsroute. In het ontwerp is de blauwe fietsroute opgenomen, waarbij met het rechte trekken van het fietspad aan de noordzijde minder conflictpunten voor de (doorgaande) fietsers ontstaat. Het fietsverkeer met de bestemming ASML gebouw 41/ 42 en 44 dienen nabij de tweede bocht via de rijbaan richting hun bestemming te gaan. Op dit gedeelte is geen fietspad gefaciliteerd vanwege de kleine hoeveelheid fietsbewegingen van en naar deze gebouwen. Beide (fiets)routes hebben ongeveer dezelfde lengte. Met het toepassen van de blauwe fietsroute zal het 'sluipverkeer' langs de rode route minimaal zijn vanwege de menging met het snelverkeer en meer conflictpunten op deze rode route.

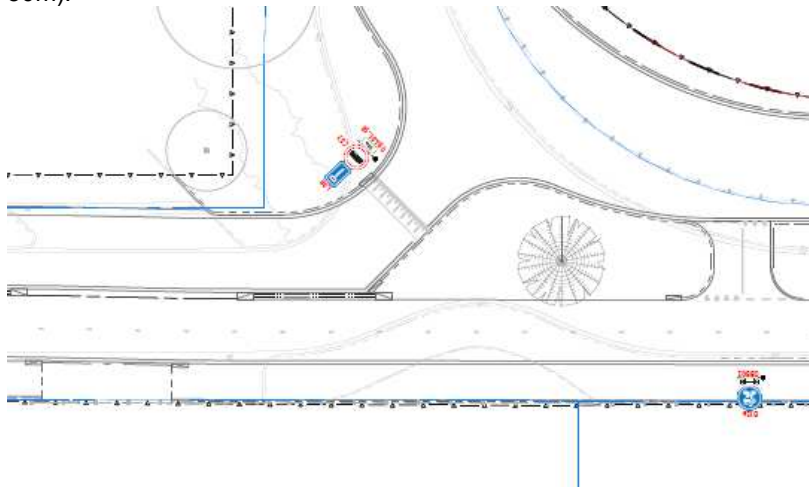


Figuur 4: Fietsroutes De Run 1100

2.4 Inrichting en uitrusting

Bevinding en aanbeveling 1

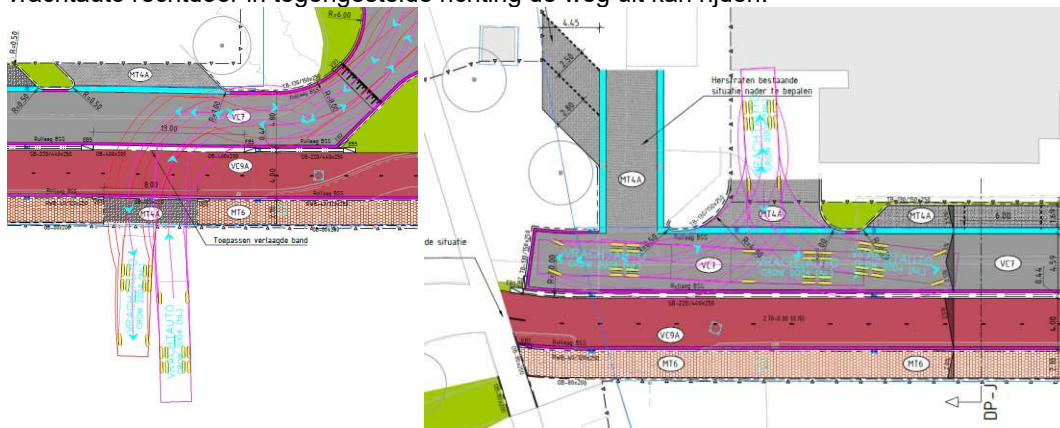
Het doodlopende deel van de Run 1100 is in een vorig ontwerp ingericht als fietsstraat. In het nieuwe ontwerp is een vrijliggend fietspad langs de rijbaan toegepast. De bebording is in de versie van 13 oktober 2020 nog niet aangepast. In de aangepaste versie van 3 december 2020 is dit wel gebeurd. In onderstaande figuur is de aangepaste bebording weergegeven. Aan het begin van de straat staan de verkeersborden L08 (doodlopende weg) en C07 (verboden voor vrachtverkeer, na 50m).



Figuur 5: Bebording

Overige bevinding en aanbeveling 1

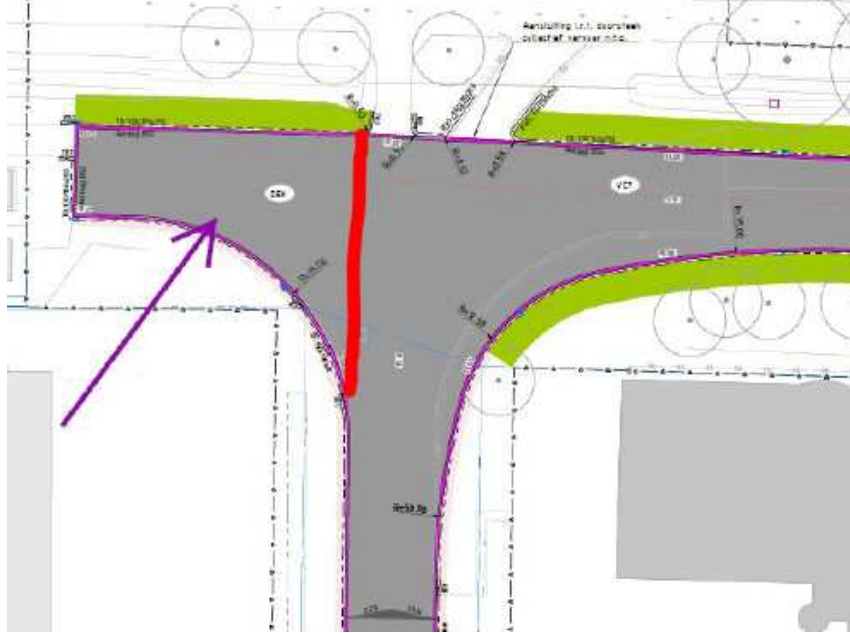
De smalle doodlopende weg van de Run 1100 is toegankelijk voor bestemmingsvrachtverkeer . De inritten en laad/losplekken zijn met rijcurvesimulaties getoetst met een vrachtauto. In onderstaande figuren zijn de rijcurves weergegeven. Nabij de laad- en losplek is de rijbaan verder doorgezet, zodat de vrachtauto in zijn achteruit de laad- en losplek kan bereiken, waarna de vrachtauto rechtdoor in tegengestelde richting de weg uit kan rijden.



Figuur 6: rijcurves vrachtauto

Overige bevinding en aanbeveling 2

Nagaan wat de functie is van de T-kruising in de bestaande situatie. Het voorstel om de doorgaande weg te benadrukken door de linkerzijde als insteekhaven of met halfverharding vorm te geven als toegang tot de (elektriciteit)kasten leidt tot duidelijke geleiding van de weggebruiker.



Figuur 7: Bestaande T-kruising

3 Toelichting ontwerpkeuze inrichting De Run 1100

De ligging van de noord-zuid fietsverbinding is voortgekomen uit een variantenstudie. Deze varianten waren onder andere:

- fietspad ten westen van Simac en Mikrocentrum
- fietspad ten oosten van De Run 110
- fietspad ten westen van De Run 1100

Het fietspad ten westen van Simac en Mikrocentrum is onder andere afgefallen vanwege

- sociale onveiligheid in de donkere uren
- lange lengte van de fietsroute
- geen doorgaande fietsverbinding vanaf de fietstunnel

Het fietspad ten oosten van De Run 1100 is onder andere afgefallen vanwege:

- het maken van een extra fietstunnel onder de ingang van De Run 1100 zorgt voor extra hoge kosten
- onveilige situatie wegens krappe bogen nabij de oostzijde van de extra fietstunnel in combinatie met een steile helling
- geen doorgaande fietsverbinding vanaf de fietstunnel

Het fietspad ten westen van De Run 1100 is de gekozen variant vanwege:

- logische noord-zuid fietsverbinding
- geen extra fietstunnels benodigd
- sociale veiligheid langs De Run 1100

Het fietsverkeer met de bestemming ASML gebouw 41/ 42 en 44 dat zich moet mengen met het snelverkeer is vanwege de kleine hoeveelheid fietsbewegingen acceptabel. Bij het plaatsen van de doorgaande fietsverbinding langs deze gebouwen ontstaan meer conflictpunten ten opzichte van de fietsroute in het nieuwe ontwerp.

4 Conclusie

Naar aanleiding van de ontvangen zienswijze op het ontwerpplan (concept DO) Kempenbaan Oost met betrekking tot de (verkeers)veiligheid is een aanvullende VVA uitgevoerd op de inrichting van De Run 1100. De VVA is uitgevoerd met als enig doel op onafhankelijke wijze potentiële verkeersveiligheidsproblemen te identificeren en mogelijke oplossingsrichtingen aan te geven.

Het profiel van De Run 1100 kent een duidelijke indeling. Het scheiden van het langzaam- en snelverkeer zorgt voor een verhoogde verkeersveiligheid ten opzichte van de bestaande situatie. De aansluitingen op de bedrijventerreinen zorgen voor conflicten tussen het langzaam- en snelverkeer. Voornamelijk in de spitsuren kan dit een verhoogd risico geven. Om dit verhoogde risico te compenseren en tot een veilige situatie te komen zijn er verschillende elementen aanwezig in het nieuwe ontwerp:

- het reduceren van de maximumsnelheid op De Run 1100 van 50km/u naar 30km/u
- ruimte om op te stellen in de tussenberm tussen de rijbaan en het fietspad
- het toepassen van inritbanden om de snelheid eruit te halen
- inritten vrijmaken van zichtbeperkende velden/ objecten

Uit de VVA blijkt er voldoende compenseren maatregelen getroffen zijn om tot een (verkeers)veilige situatie te komen. Een toevoeging uit de VVA is om het aantal inritten te verminderen voor minder conflictpunten.