



17.I000719



## Raadsvoorstel

Vergadering                      Gemeenteraad Oirschot  
Vergaderdatum:                20 juni 2017  
Registratienummer:  
Agendapunt nummer:

---

### Onderwerp

Tracéstudie Randweg

### Voorstel

1. Overnemen van de conclusies uit de Tracéstudie Randweg Oirschot van mei 2017.
2. Opdrachtgeven voor het opstellen van een Plan van Aanpak voor het realiseren van de 1<sup>e</sup> fase Randweg Oirschot (verbinding Kempenweg – Eindhovensedijk) op basis van de voorkeursvariant 'Heersdijk Boven'.
3. Het besluit over het al dan realiseren van de 2<sup>e</sup> fase van de Randweg (verbinding Eindhovensedijk – Bestseweg) uit te stellen.

### Aanleiding

Op 2 februari 2016 hebben wij uw raad deelgenoot gemaakt van onze ideeën voor het verbeteren van de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en de leefbaarheid in het zuidoostelijke deel van Oirschot, Moorland en De Kemmer in het bijzonder. Het betrof een integrale visie op dit deel van onze gemeente waarin een aantal belangrijke dossiers op elkaar zijn afgestemd, namelijk:

1. de Groene Corridor en langzaam verkeersbrug;
2. de Verkenning Verkeersstructuur Zuidoostkant Oirschot;
3. de verbreding van A58; en
4. de Challengeontsluiting aan de uiterste oostkant van onze gemeente.

Op 22 februari 2016 hebben wij onze ideeën tijdens een druk bezochte informatiebijeenkomst gedeeld met de bewoners van dit deel van de Oirschot. Bij deze gelegenheid hebben wij ook een aantal quickwins gepresenteerd om de verkeersveiligheid op de af- en toeritten naar de Kempenweg bij de Kempenbrug te verbeteren. De reacties op de ideeën waren overwegend positief en ook de vragen die zijn gesteld waren opbouwend van aard.



17.I000719



Op basis van het geconstateerde draagvlak hebben wij u verzocht om een krediet beschikbaar te stellen om onze ideeën samen met de omgeving om te zetten naar concrete plannen en acties. Op 26 april 2016 heeft u dit voorbereidingskrediet beschikbaar gesteld.

Concreet gaat het drie maatregelen:

1. het aanleggen van een randweg als nieuwe verbinding tussen de Kempenweg – Eindhovensedijk - Bestseweg;
2. het duurzaam veilig inrichten van het binnen de bebouwde kom gelegen gedeelte van de Bestseweg, inclusief de rotonde Bestseweg - Kempenweg – Rijkesluisstraat; en
3. het treffen van verkeersmaatregelen om de verkeersveiligheid op de af- en toeritten naar de Kempenweg bij Prinses Irene Brigadebrug (Kempenbrug) op korte termijn te verbeteren.

Voor u liggen nu de resultaten van de verkenning naar de mogelijke tracés voor een randweg om de Kempenweg, Eindhovensedijk en Bestseweg met elkaar te verbinden.

De doelstellingen van de randweg zijn als volgt:

1. Het verminderen van de verkeersdruk en daarmee het verbeteren van de verkeersafwikkeling op de Bestseweg en de rotondes in het bijzonder;
2. Het verbeteren van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling en veiligheid op de Kempenweg en op- en afrit Koolmond/Prinses Irene Brigadebrug;
3. (Doorgaand) verkeer door De Kemmer (Eindhovensedijk) en Moorland / Slingerbos wegnemen in het kader van verkeersveiligheid, leefbaarheid en ontwikkeling van De Groene Corridor.

De verkenning naar de mogelijke tracés voor de randweg is uitgevoerd door Sweco. Samen met een klankbordgroep heeft Sweco een zestal tracévarianten onderzocht. De conclusie is dat de variant 'Heersdijk Boven' het beste tegemoet komt aan bovengenoemde doelstellingen.

### **Wettelijk en beleidskader**

De in dit voorstel beschreven maatregelen maken deel uit van het programma Oirschot Blijvend Verbonden en zijn gerelateerd aan verschillende gemeentelijke en regionale beleidsdocumenten, studies en plannen, namelijk:

- Bestemmingsplan Moorland
- Raadsbesluit Groene Corridor en langzaam verkeersbrug
- Openhouden Eindhovensedijk als alternatieve verbinding naar Eindhoven
- Verkenning Verkeersstructuur Oirschot
- Oirschots Verkeers- en Vervoersplan
- Programma Oirschot Blijvend Verbonden
- Verbreding A58 (InnovA58)



17.I000719



- Bereikbaarheidsagenda Brainport Duurzaam Slim Verbonden
- Infrastructuur Eindhoven Noordwest, Oirschot en Best

### Argumenten

*1.1 De Tracéstudie biedt vergelijkend inzicht in het oplossend vermogen en de omgevingseffecten van mogelijke tracévarianten voor de randweg.*

In de tracéstudie zijn een zestal mogelijke varianten voor een randweg onderzocht op hun effecten. De varianten zijn getoetst op het oplossende vermogen voor de drie geformuleerde doelstellingen:

- 1 Het verminderen van de verkeersdruk en daarmee het verbeteren van de verkeersafwikkeling op de Bestseweg en de rotondes in het bijzonder;
- 2 Het verbeteren van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling en veiligheid op de Kempenweg en op- en afrit Koolmond/Prinses Irene Brigadebrug;
- 3 (Doorgaand) verkeer door De Kemmer (Eindhovensedijk) en Moorland / Slingerbos wegnemen in het kader van en verkeersveiligheid, leefbaarheid en ontwikkeling van De Groene Corridor.

Onderzocht is ook in hoeverre er onderscheidende verschillen zijn te verwachten zijn op de omgevingseffecten. Daarbij is vooral gekeken naar geluid, luchtkwaliteit, natuur, bodem, waterhuishouding, cultuurhistorie en archeologie, grondverwerving, kabels & leidingen, landschappelijke inpassing, ruimtegebruik en te amoveren objecten.

Ook geeft de studie inzicht in de kosten.

*1.2 De resultaten van de tracéstudie wordt breed gedragen door de klankbordgroep bestaande uit vertegenwoordigers vanuit de directe omgeving.*

Om de omgeving te betrekken bij de studie is een klankbordgroep samengesteld. De leden van deze klankbordgroep zijn woonachtig en/of werkzaam binnen het zoekgebied voor het tracé van de Randweg. De leden van de klankbordgroepleden hebben de nadrukkelijke opdracht meegekregen om terug te koppelen en te lekken naar hun achterban. Het merendeel van de leden van de klankbordgroep onderschrijft de conclusies uit de tracéstudie, met uitzondering van bewonersgroep De Kemmer.

*1.3. Uit de Tracéstudie komt naar voren dat een randweg een oplossing biedt voor de verkeersonveilige situatie op de Prinses Irene Brigadebrug en de verkeersdruk in Moorland vermindert.*

Uit de tracéstudie blijkt dat de verkeersdruk in Moorland en bij de op- en afritten van Koolmond afneemt. Dit effect wordt al bereikt met het aanleggen van uitsluitend de verbinding Kempenweg – Eindhovensedijk (1<sup>e</sup> fase Randweg). In het verkeersmodel is de oprit Koolmond naar de Kempenweg open. Om het effect nog meer te vergroten zal de oprit in de toekomst ook afgesloten kunnen worden en zullen er aanvullende maatregelen aan de Eindhovensedijk (bijvoorbeeld een knip ter plaatse van het viaduct) kunnen worden getroffen.



17.I000719



De tracéstudie bevestigt ook dat de Randweg onvoldoende oplossend vermogen heeft voor verminderen van de verkeersdruk en daarmee het verbeteren van de verkeersafwikkeling op de Bestseweg en de rotondes in het bijzonder. Ook met een volledige randweg blijven maatregelen op de Bestseweg en de rotonde Bestseweg – Kempenweg – Rijkesluisstraat nodig.

### *2.1 De variant 'Heersdijk Boven' heeft verkeerskundig het meeste effect op de doelstellingen*

De Tracéstudie toont aan deze variant de beste verkeersprestatie levert. Deze variant verwerkt het meeste verkeer en trekt het meeste verkeer weg uit de wijk Moorland en van het binnen de bebouwde kom gelegen deel van de Eindhovensedijk. Tegelijkertijd zijn er qua omgevingsaspecten niet of nauwelijks onderscheidende effecten tussen de varianten.

### *2.2 Vergeleken met de overige varianten biedt de variant 'Heersdijk Boven' de meeste kansen voor het verder ontwikkelen van het gebied De Kemmer als recreatiegebied.*

Variant 'Heersdijk Boven' bundelt het autoverkeer aan de rand van het gebied De Kemmer. Het hart van het gebied wordt daarmee ontlast van autoverkeer. Ook maakt deze variant het mogelijk om de sportvoorzieningen in De Kemmer voor het autoverkeer te ontsluiten vanaf de nieuwe weg zodat de autodruk op de Eindhovensedijk verder af. Hierdoor het mogelijk om de Eindhovensedijk tussen Moorland en de toekomstige aansluiting op de randweg in te richten als groene fietsstraat waar alleen nog bestemmingsverkeer gebruik van maakt, dit in overeenstemming met de doelstelling van de Groene Corridor.

Daarnaast kan een gedeelte van de weg Moorland worden onttrokken, waardoor dit gebied groen kan worden ingericht en een waterfront kan worden gerealiseerd.

Tot slot wordt hierdoor de autoroute naar de sportvoorzieningen gesplitst van de fietsroute, wat de verkeersveiligheid vergroot voor met name de jeugdige gebruikers van de recreatievoorzieningen in het gebied.

### *2.3 Het op te stellen Plan van Aanpak levert u de beslisinformatie voor definitieve besluitvorming over het al dan niet realiseren van de 1<sup>e</sup> fase Randweg.*

De nu voorliggende Tracéstudie geeft uitsluitend inzicht in het oplossend vermogen van mogelijke varianten voor de Randweg. Op hoofdlijnen biedt het inzicht in de kosten en de gevolgen voor de omgeving. In het op te stellen Plan van Aanpak wordt het voorkeursracé verder ontworpen en worden de uitgangspunten, omgevingseffecten, de (financiële) kaders en de te volgen procedures verder uitgewerkt. Op basis van dit Plan van Aanpak kunt u te zijner tijd definitief besluiten over het al dan niet realiseren van de nieuwe verbindingsweg tussen de Kempenweg en Eindhovensedijk.



17.I000719



*3.1 Het doortrekken van de randweg vanaf de Eindhovensedijk naar de Bestseweg (fase 2) leidt niet tot het verminderen van de verkeersdruk en daarmee het verbeteren van de verkeersafwikkeling op de Bestseweg en de rotondes in het bijzonder (doelstelling 1).*

De in de studie gemaakte berekeningen met het verkeersmodel laten zien dat de randweg niet significant de verkeersdruk wegneemt op de Bestseweg en Kempenweg. Dit betekent dat er onvoldoende verkeerskundige argumenten zijn voor doortrekken van de randweg naar de Bestseweg.

Er blijven additionele maatregelen nodig op de Bestseweg tussen de Heersdijk en de Kempenweg en vooral ook op de rotonde Bestseweg - Kempenweg - Rijksluisstraat en de rotonde Sint Jorisstraat – Kempenweg – Van Tuldenstraat. Uw raad heeft op 26 april 2016 met het verstrekken van een voorbereidingskrediet al opdracht verstrekt om deze maatregelen uit te werken. Nu duidelijk is dat de tweede fase van de randweg onvoldoende soelaas lijkt te bieden, verplaatst onze focus zich op het uitwerken van de maatregelen op de Bestseweg.

*3.2 Het beperkte oplossend vermogen van de tweede fase van de randweg, rechtvaardigt op dit moment niet de benodigde investering van circa € 9 miljoen.*

Nut en noodzaak voor het doortrekken van de randweg naar de Bestseweg is onvoldoende aan te tonen. Het is daarmee niet verstandig om nu te besluiten tot de hiervoor benodigde investering van circa € 9 miljoen.

## **Alternatieven**

### *Bewonersgroep De Kemmer*

Bewonersgroep De Kemmer plaats vraagtekens bij het nut en noodzaak van de Randweg, ook bij de 1<sup>e</sup> fase. Zij signaleren dat de randweg zal leiden tot een toename van het autoverkeer en de daaraan gerelateerde overlast in hun woonomgeving. Ook vrezen zij te worden afgesloten van het centrum van Oirschot doordat de op- en afritten Koolmond en Moorland naar de Kempenweg worden afgesloten voor autoverkeer. Tot slot zijn zij van mening dat de randweg beter aan de zuidzijde van de A58 kan worden aangelegd, zodat het groen van De Kemmer kan worden behouden. De Bewonersgroep is van mening dat de doelstellingen ook met kleine lokale maatregelen kunnen worden bereikt. De door de Bewonersgroep De Kemmer geuite bedenkingen zullen worden meegewogen in het op te stellen Plan van Aanpak.

### *Oirschots Industrieel Contact*

Het Oirschots Industrieel Contact pleit er nadrukkelijk voor om (op termijn) ook de 2<sup>e</sup> fase van de Randweg te realiseren om de bereikbaarheid van bedrijventerrein De Stad te verbeteren. Ook voor de verkeersveiligheid op de route Kempenweg – Bestseweg is het gewenst om het vrachtverkeer om te leiden via de Randweg.



17.I000719



#### *Verbreiding A58*

Binnen het project InnovA58 is het realiseren van de 1<sup>e</sup> fase Randweg opgenomen als meekoppelkans. Hoe om te gaan met de relatie tussen de Randweg en de A58 is een aandachtspunt in de Inpassingsvisie A58. Deze Inpassingsvisie wordt in september 2017 aan u voorgelegd.

#### **Risico's**

De 1<sup>e</sup> fase van de Randweg heeft een directe relatie met de het realiseren van de Groene Corridor en de aanleg van de langzaam verkeersbrug. Verminderen van de autodruk op Moorland en de Eindhovensedijk maken het mogelijk om een kwaliteitsimpuls te geven aan de inpassing van de langzaam verkeersbrug (groen waterfront, verkeersveiligheid) en de inrichting van de Eindhovensedijk tussen Moorland en het viaduct over de A58. Niet realiseren van de 1<sup>e</sup> fase bemoeilijkt daarom de gewenste kwaliteitsimpuls in dit gebied.

#### **Kosten en dekking**

Het opstellen van het Plan van Aanpak ten behoeve van de definitieve besluitvorming over het realiseren van de 1<sup>e</sup> fase randweg is mogelijk binnen het op 26 april 2016 door u beschikbaar gestelde voorbereidingskrediet.

De aanlegkosten van de randweg 1<sup>e</sup> fase worden globaal geraamd op circa €. 3 miljoen en zijn opgenomen in het onderdeel Investeringsprogramma van de kadernota.

De globale kosten van het doortrekken van de randweg vanaf de Eindhovensedijk naar de Bestseweg bedragen ca. 9 mln.

#### **Communicatie/participatie**

De omgeving zal door een samen te stellen begeleidingsgroep nadrukkelijke worden betrokken bij het opstellen van het Plan van Aanpak.

#### **Planning**

Wij verwachten het Plan van Aanpak eind 2017 aan u voor te leggen.



17.I000719

Gemeente Oirschot



**Bijlagen**

1. Verkenning Randweg Oirschot (Sweco rapport)
2. Verslag klankbordgroep
3. Sfeerimpressies
4. Samenstelling klankbordgroep

Oirschot, 20 juni 2017

burgemeester en wethouders,

Joost Michels,  
secretaris

Ruud Severijns,  
Burgemeester



17.I000719



## Raadsbesluit

Vergadering: Gemeenteraad Oirschot

Vergaderdatum: 20 juni 2017

Registratienummer:

---

De raad der gemeente Oirschot;  
gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 23 mei 2017;  
gegeven de agendering door het Presidium d.d. 23 mei 2017;

besluit:

4. Overnemen van de conclusies uit de Tracéstudie Randweg Oirschot van mei 2017.
5. Opdrachtgeven voor het opstellen van een Plan van Aanpak voor het realiseren van de 1<sup>e</sup> fase Randweg Oirschot (verbinding Kempenweg – Eindhovensedijk) op basis van de voorkeursvariant 'Heersdijk Boven'.
6. Het besluit over het al dan realiseren van de 2<sup>e</sup> fase van de Randweg (verbinding Eindhovensedijk – Bestseweg) uit te stellen.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de gemeenteraad van Oirschot van 20 juni 2017,

De gemeenteraad,

Han Struijs,  
griffier

Ruud Severijns,  
voorzitter