

Opdrachtgever	BPD Gebiedsontwikkeling
Datum	27 oktober 2023
Auteur	Dennis Ernst en Ruben Ratgers
Kenmerk	016311.20231027.N1.01
Status	Definitief
Pagina	1/5

Beoordeling ontsluiting woningbouwontwikkeling Cederlaan Eindhoven

1. Aanleiding

BPD gebiedsontwikkeling werkt samen met de gemeente Eindhoven aan de stedelijke herontwikkeling van een bedrijfsterrein aan de Cederlaan naar woningbouw. BRO heeft BPD en de gemeente Eindhoven ondersteunt bij het opstellen van een bestemmingsplan, welke ter inzage is gelegd.

Er zijn zienswijzen ingediend tegen o.a. het aspect verkeer. Met name worden vraagtekens gezet bij de aanvaardbaarheid van de verkeersafwikkeling. Er is in het bestemmingsplan een 1-zijdige hoofdontsluiting geadviseerd voor de auto (rechts in, rechts uit-principe). Dit betekent dat verkeer vanaf de A2 mogelijk een U-bocht maakt op de kruising Cederlaan-Schootsestraat. Omwonenden vinden deze oplossing niet veilig en vrezen ook voor extra verkeersoverlast, omdat mensen (i.p.v. de U-turn) via omliggende wijken rijden om op de noordelijke helft van de Cederlaan uit te komen.

Goudappel is gevraagd om de keuze voor de ontsluitingswijze en aanrijdroutes te beoordelen.

2. Situatiebeschrijving

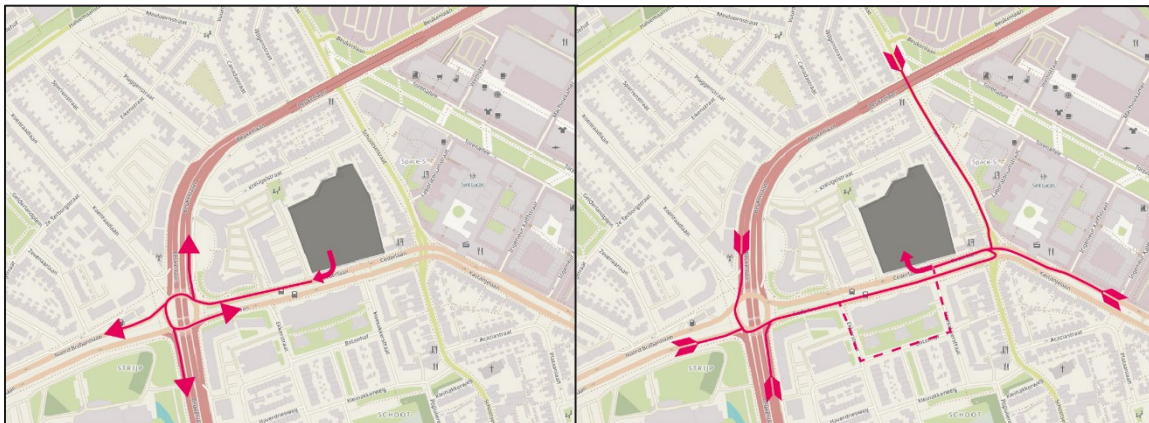
Volgens het onderzoek van BRO genereert de voorziene ontwikkeling 1.032 motorvoertuigbewegingen per etmaal.¹ Het gaat hierbij om 516 vertrekkende en 516 aankomende ritten. Voor de ontsluiting van de woningbouwlocatie aan de Cederlaan is

¹ Hiervan zijn 559 motorvoertuigbewegingen toe te kennen aan bestaande functies cf. het vigerende bestemmingsplan.

gekozen voor een ontsluitingsvariant waarbij een inrit aan de Cederlaan als hoofdontsluiting fungeert. Vanwege de busbaan, gesitueerd in het midden van de weg, is het ruimtelijk niet mogelijk hier een volledige aansluiting te maken op de Cederlaan. De hoofdontsluiting wordt daarom vormgegeven via het 'rechts in, rechts uit-principe'. Aan de noordzijde van het plangebied is een tweede ontsluiting voorzien aan de Kreugerstraat, maar deze inrit is enkel bedoeld voor langzaam verkeer, calamiteiten en incidenteel voor laden/lossen en voor bijvoorbeeld verhuizingen. Regulier verkeer maakt dus alleen gebruik van de inrit aan de Cederlaan.

3. Ontsluitingsroutes

Het 'rechts in, rechts uit-principe' behoeft extra aandacht in de bepaling van de ontsluitingsroutes. Figuren 1 en 2 tonen de belangrijkste ontsluitingsroutes van respectievelijk uitgaand (fig. 1) en ingaand (fig. 2) verkeer.



Figuur 1: Ontsluitingsroute uitgaand verkeer.

Figuur 2: Ontsluitingsroute ingaand verkeer.

Voor uitgaande verkeersbewegingen (figuur 1) is een helder ontsluitingsprincipe. Door de verplichte rechtsafbeweging uit het plangebied rijdt al het verkeer uit het plangebied naar de rotonde Cederlaan – Beukenlaan om vervolgens via deze rotonde de keuze te maken om de weg te vervolgen via de Beukenlaan (noord/zuid), Noord-Brabantlaan of Cederlaan. Verkeer in oostelijke richting (naar Kastanjelaan) keert dus als het ware op de rotonde. Dit is een veilige en goed geregelde ontsluitingswijze.

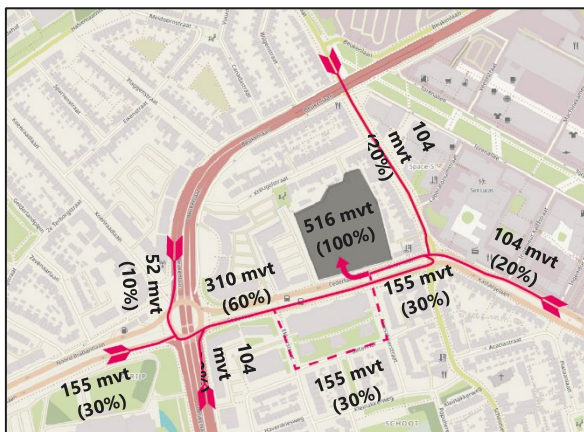
Ingaande verkeersstromen hebben meerdere opties. Verkeer uit het oosten (Kastanjelaan) noorden (en Schootsestraat) kan via een reguliere rechtsafbeweging het plangebied bereiken. Verkeer uit het westen (Noord-Brabantlaan/Beukenlaan) kan vanwege de busbaan

niet rechtstreeks gebruikmaken van de inrit. Verkeer dient zodoende ergens te 'keren' om op de noordelijke weghelft te geraken. Hiervoor zijn twee opties:

- Verkeer kan een U-bocht maken op het kruispunt Cederlaan – Schootsestraat;
- Verkeer kan voor de route 'binnendoor' (Ekkerstraat – Batenhof – Heesakkerstraat) kiezen. Vanaf de Heesakkerstraat kan verkeer geregeld (met VRI) op de noordelijke weghelft geraken.

Beide ontsluitingsopties vanuit het westen richting het plangebied behoeven in de beoordeling extra aandacht. Hierbij wordt uitgegaan van de verdeling van verkeer, zoals weergegeven in figuur 3. Niet al het verkeer richting het plangebied komt immers uit westelijke richting. Er wordt, op basis van voorgestelde routes in Google Maps, aangenomen dat ca. 60% van het verkeer afkomstig is vanaf de rotonde met de Beukenlaan. Dat betekent circa 310 motorvoertuigbewegingen per etmaal die ofwel keren (U-bocht) op het kruispunt Cederlaan – Schootsestraat, ofwel via de route Ekkerstraat – Batenhof – Heesakkerstraat onderlangs rijden.

De verwachting is dat circa de helft van het verkeer afkomstig uit westelijke richting een U-bocht zal maken en dat de andere helft de route onderlangs pakt. Hierbij zal verkeer dat regelmatig richting het plangebied rijdt (veelal bewoners) mogelijk eerder de U-bocht maken. Aangezien routeplanners de route onderlangs aangeven, zal ook een grote groep automobilisten (met name minder frequente bezoekers) de route onderlangs gebruiken. Een U-bocht is doorgaans immers niet opgenomen in navigatiesystemen als voorkeursroute.



Figuur 1: Inschatting verdeling ingaand verkeer.

4. Beoordeling

De uitgangspunten in acht nemend, is in dit hoofdstuk de ontsluiting van aankomend verkeer uit het westen in meer detail beoordeeld.

Het is duidelijk dat de voorgestelde ontsluiting geen ideale ontsluitingsvorm is voor een nieuwe ontwikkeling. Doorgaans is het wenselijk om bij een nieuwbouwontwikkeling te voorzien in een volledige aansluiting waarbij ontsluitend verkeer zo direct mogelijk naar de hoofdinfrastructuur wordt geleid. Hierbij is de ontwerper/ontwikkelaar/gemeente echter ook grotendeels afhankelijk van de beschikbare ruimte en infrastructuur. Gezien de stedelijke ligging van het plangebied en met name de aanwezigheid van een busbaan in het midden van de weg voor (H)OV, is de ruimte voor een volledige aansluiting niet mogelijk (onderzoek BRO). Oftewel, de ideale ontsluitingsvorm is niet inpasbaar. Daarom heeft BRO onderzocht wat wèl mogelijk is om optimaal gebruik te maken van de beschikbare ruimte en de aanwezige infrastructuur.

U-BOCHT

De voorgestelde U-bocht op het kruispunt Cederlaan – Schootsestraat is hierbij een van de voorgestelde oplossingen. Zogezegd is dit niet de ideale ontsluitingsvorm, daarentegen wel een verkeersveilig alternatief dat vandaag de dag ook al wordt toegepast door auto's richting het naast het plangebied gelegen terrein². Kerend verkeer heeft ruim voldoende ruimte om te kunnen keren vanwege de busbaan in het midden van de weg. Daarnaast is de linksafbeweging (en keerbeweging) conflictvrij geregeld in de VRI, wat concreet betekent dat:

- er geen sprake is van een conflict met links afslaand verkeer van de oostelijke tak;
- er geen conflict is met busverkeer;
- er geen conflict is met rechts afslaand verkeer van de noordelijke tak
- er geen conflict is met overstekende voetgangers en fietsers.

Dit alles afwegende is ontsluiting van aankomend verkeer uit het westen via een U-bocht (naar inschatting 155 mvt/etm) weliswaar niet ideaal, maar wel een verkeersveilige oplossing rekening houdend met de stedelijke omgeving en beperkt beschikbare ruimte.

² In de huidige situatie is het keren op dit kruispunt al zonder conflict geregeld. Dit wordt in de praktijk gebruikt door o.a. bewoners en werknemers van bedrijven aan de noordzijde van de Cederlaan. Ongevaldata (2014-2023) geven geen indicatie dat dit kruispunt een *black spot* is (gem. <1 ongeval per jaar).

ROUTE 'ONDERLANGS'

De route Ekkerstraat – Batenhof – Heesakkerstraat wordt in navigatiesystemen aangeraden als snelste route voor ingaand verkeer uit westelijke richting. Deze route voorkomt een U-bocht op het kruispunt, maar zorgt wel voor een 'omrijdbeweging' van verkeer door een woonwijk.

In principe is het leiden van doorgaand verkeer niet wenselijk. Voor bewoners van de Ekkerstraat, Batenhof en Heesakkerstraat kan dit extra verkeer getypeerd worden als 'doorgaand', al is van echt doorgaand verkeer geen sprake gezien de bestemming aan de Cederlaan.

De ontsluitingsroute via de woonwijk Schoot is weliswaar niet ideaal, maar wel een acceptabel ontsluitingsalternatief. Volgens het provinciale data (Dataportaal Provincie Noord-Brabant³) rijdt 'vandaag de dag' (2019) ca. 1.500 mvt/etm op het drukste deel van deze route onderlangs (Heesakkerstraat) en 1.760 mvt/etm in 2035⁴. Deze intensiteiten zijn goed passend bij de inrichting van de weg. Op basis van de wegkenmerken (o.a. wegbreedte, aanwezigheid haaks parkeren) is een verkeersintensiteit tot ca. 2.000-4.000 mvt/etm passend bij de huidige inrichting van de Heesakkerstraat.

Dit alles afwegende is ontsluiting van aankomend verkeer uit het westen via de route Ekkerstraat – Batenhof – Heesakkerstraat (naar inschatting 155 mvt/etm) niet ideaal, maar wel een verkeersveilige oplossing. De toename van ca. 155 voertuigbewegingen per etmaal is dusdanig klein in relatie tot de huidige verkeersstromen en de stedelijke omgeving, dat het voorgestelde ontsluitingsalternatief acceptabel is.

CONCLUSIE

Al met al kan worden gesteld dat de voorgestelde ontsluitingswijze voor de woningbouwontwikkeling aan de Cederlaan voor aankomend verkeer uit westelijke richting niet ideaal is. Daarentegen is deze oplossing, gezien de stedelijke context en zeer beperkte ruimte voor de ontsluiting op het omliggend wegen net, wel de meest verkeersveilige oplossing.

³ Bron: Dataportaal Provincie Noord-Brabant, gegevens 2019.

<https://dataportaal.brabant.nl/Thema/Mobiliteit/Intern>

⁴ Uitgaande van 1% autonome groei van verkeer per jaar.