

Raadsvoorstel

Onderwerp:	Uitwerking verkeersafwikkeling voor het centrumplan Reusel
Datum B&W Besluit:	17 maart 2020
Vergaderdatum:	7 juli 2020
Registratienr.:	RA20.018
Opsteller:	Okke Feekes
Portefeuillehouder:	Wethouder P. van de Noort

Voorstel

Te besluiten om:

1. De Wilhelminalaan vanaf de rotonde bij de Schoolstraat tot de kruising Beukenlaan in te richten als een 30 km/u zone conform het vastgestelde centrumplan;
2. Het landbouw- en vrachtverkeer uit het centrumplan te weren en om te leiden via de route Schoolstraat, Zeegstraat, Randweg Oost;
3. Kennis nemen van de verkeersstromenanalyse voor de verwachte effecten op de wegen in het centrum en deze effecten monitoren.

Inleiding

Voor het verbeteren van de leefbaarheid, het benutten van kansen voor economische ontwikkelingen, het realiseren van woningbouwlocaties en het opwaarderen van de kwaliteit van het centrum van Reusel is de centrumvisie door uw raad vastgesteld. Onderdeel van de centrumvisie is een herinrichting van de openbare ruimte en ontsluitingswegen, met als doel om het centrum leefbaarder en aantrekkelijker te maken. Doorgaand verkeer wordt geweerd, maar het centrum moet veilig en bereikbaar blijven voor bezoekers. Dit vertaalt zich in een afwaardering van de Wilhelminalaan van 50 km/u weg met een verkeersfunctie naar een 30 km/u straat met een 'verblijfsfunctie' en het aanpassen van de huidige rijbaanstructuur die een barrière vormt voor de doorontwikkeling van het kernwinkelgebied.

Voor de herinrichting van de openbare ruimte is samen met werkgroepen met belanghebbenden een plan opgesteld. Per onderdeel van het centrum heeft een werkgroep verschillende varianten afgewogen en daaruit is de meest gewenste variant gekozen. Dit is de variant die in dit voorstel wordt voorgelegd ter besluitvorming. Het volledige rapport van dit proces is opgenomen in bijlage 1.

Daarnaast is een nieuw ontwerp gemaakt voor de Wilhelminalaan. De weg wordt in dit ontwerp omgebouwd naar een 30km/u zone, zodat de oversteekbaarheid toeneemt en er meer ruimte is voor groen. Bij de overname van de weg zijn hierover afspraken gemaakt met de Provincie. De weg wijzigt van Provincialeweg naar een gebiedsontsluitingsweg met een dorpskarakter.

In het GVVP is besloten om het zwaar verkeer in de kernen van de gemeente te weren en om te leiden. Voor Reusel is die omleiding via Ziekbleek en Kattenbos erg kostbaar vanwege de noodzaak tot verbreding van wegen en er is weinig draagvlak bij omwonenden. Daarom wordt in dit voorstel afgezien van die omleidingsroute en wordt gebruik gemaakt van de huidige routes via de Schoolstraat, in combinatie met ingrepen ter verbetering van de oversteekbaarheid

Beoogd doel

Het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in en rondom het centrum van Reusel na afwaardering van de Wilhelminalaan en daarmee uitvoering geven aan het vastgestelde centrumplan.

Argumenten

1. Snelheid Wilhelminalaan beperken en ombouwen naar 30km/u zone.

Een aantrekkelijke en groene entree van Reusel met een passende verkeerssnelheid is een belangrijke wens voor het centrumplan. Nu de weg niet meer de hoofdroute is voor de provincie en vrachtverkeer kan worden geweerd, is er de mogelijkheid om de verkeerssnelheid te verlagen van 50km/u naar 30km/u en ook de kwaliteit te verbeteren. Door het toevoegen van meer groen en andere bestrating wordt de weg ingericht als een groene boulevard. Ombouwen van de weg is ook nodig om de snelheidsverlaging te realiseren en de oversteekbaarheid te verbeteren.

De fietser komt in principe op de rijbaan (andere opties zijn bij de nadere uitwerking nog mogelijk) en kruispunten worden aangepast. Binnen het centrumplan loopt het tracé tot de Beukenlaan, maar uiteindelijk wordt ook het wegdeel naar de rotonde bij de Rondweg- Hamelendijk ook aangepakt. Hierbij



wordt aangesloten op de nieuwe inrichting van de N284 richting Bladel. Bij de overdracht van de Provincialeweg is een overeenkomst gesloten met provincie Noord Brabant waarbij is vastgelegd dat we de weg opnieuw gaan inrichten.



Figuur 1 Nieuw wegtracé Wilhelminalaan tot Beukenlaan

2. De Markt inrichten als rijweg met parkeerontsluiting

Voor de Markt is de voorkeur uitgesproken om een gescheiden rijbaan te combineren met parkeren en een vrijliggende fietsroute over het Markt- en Kerkplein. Dit principe omvat voldoende parkeerplaatsen, voldoende flexibiliteit voor evenementen, alternatieve routes voor kwetsbare deelnemers (fietsers, voetgangers e.d.) en draagt bij aan het weren van doorgaand verkeer. Ook wordt het marktplein hierdoor vergroot en wordt het kernwinkelgebied één geheel. Dat is van belang voor de verbetering van de detailhandelsstructuur en de ontwikkeling van de supermarkt en woningen aan de zuidzijde van de Markt. De varianten waarbij de rijbaan in tweerichtingen of als gescheiden rijbanen over de Markt loopt is niet de voorkeursvariant omdat die een grotere barrière vormen en de markt in tweeën splitst.

De varianten zijn besproken met de klankbordgroep. In de klankbordgroep zijn o.a. de winkeliersvereniging, de ondernemersvereniging het gehandicaptenplatform en een aantal omwonenden vertegenwoordigd. Zij geven de voorkeur aan een Markt met gesplitste rijbaan in combinatie met parkeren, voldoende ruimte voor voetgangers aan de randen van het plein en een veilige en zichtbare vrij liggende fietsroute. Dit is verwerkt in de voorkeursvariant. De inrichting is ruim van opzet en daardoor kan doorgaand verkeer en bezoekers met geparkeerde auto's naast elkaar functioneren, wat ten goede komt van het gebruik en veiligheid. De ruime opzet van de rijbanen is ook nodig voor het openbaar vervoer. De bus zal voornamelijk via de Markt richting Tilburg en Arendonk blijven rijden.



Figuur 2: Voorkeursvariant nieuw Marktpllein en Kerkplein

Ook voor het Kerkplein heeft een werkgroep van de klankbordgroep een variant gekozen. Bij deze variant is gekozen voor voldoende parkeerplaatsen en flexibiliteit bij evenementen. In deze variant is geen ruimte gereserveerd voor het continueren van de fietsroute. Om het gebruik van de fietsroute te stimuleren willen we deze een prominentere plek geven op het Kerkplein en logisch aansluiten op de Wilhelminalaan. Hiermee zorgen we voor een logische fietsroute waarbij de fietser zich welkom en veilig voelt.



Figuur 3: Voorkeursvariant met fietsroute over Kerkplein

In figuur 3 de uitwerking van de voorkeursvariant krijgt de fietsroute een prominentere plek en logische aansluiting op de Wilhelminalaan via het Kerkplein en een aansluiting op het Marktplaatsje. De fietser kan met deze aanpassing volledig vrij van het autoverkeer (oversteken daargelaten) het centrum in fietsen. Het is daardoor niet langer noodzakelijk om over het parkeerterrein te fietsen. Met de logische aansluiting op het kruispunt Wilhelminalaan-Kerkstraat-Kruisstraat vergroten we het gebruik van de fietsroute en zorgt voor een prettige beleving van de fietser.

3. Aangepaste omleiding van zwaar- en landbouwverkeer

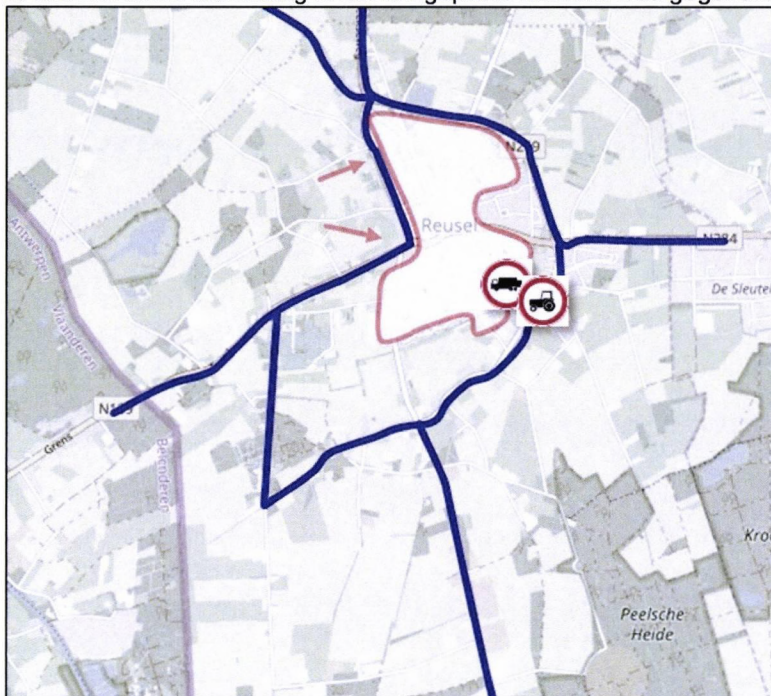
We willen het doorgaande landbouw- en zwaar verkeer binnen de kom van Reusel volledig weren. Als alternatief hebben we een netwerk gedefinieerd in het huidige GVVP. Dit netwerk van wegen buiten de kom maken we geschikt voor de toename van verkeersbewegingen. Uit een eerste inventarisatie van de benodigde maatregelen blijkt de route over Ziekbleek en Kattenbos een aanzienlijk beslag leggen op de beschikbare budgetten. Daarnaast constateren we weerstand uit de omgeving als gevolg van verslechtering van de leefbaarheid en angst voor schade aan woningen.

De keuze voor het weren van zwaar verkeer op de Schoolstraat heeft als gevolg dat we veel wegen in het buitengebied moeten aanpassen. Wegen die geschikt zijn voor het verwerken van zwaar verkeer blijven daarmee ongebruikt (waaronder De Gagel en Zeegstraat). Door zwaar verkeer wél toe te staan op de Schoolstraat geeft dit de mogelijkheid om het zwaar verkeer beter en natuurlijker te sturen door de aanwezigheid van de rotonde. Als laatste zijn er minder grootschalige investeringen nodig voor wegen die ongeschikt zijn of voor nieuwe wegen.

Met aanpassing van het netwerk maken we meer gebruik van bestaande, geschikte en verkeersveilige infrastructuur. Op deze route zijn bijvoorbeeld overal vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig in tegenstelling tot bijvoorbeeld Ziekbleek en Kattenbos.

De klankbordgroep heeft aangegeven aandacht te hebben voor de oversteekbaarheid van de Schoolstraat richting de supermarkt. Met aanpassing van de rotonde is de oversteekbaarheid al verbeterd. Ingrepen ter hoogte van de supermarkt zijn in onderzoek.

In onderstaande afbeelding is het aangepaste netwerk weergegeven.

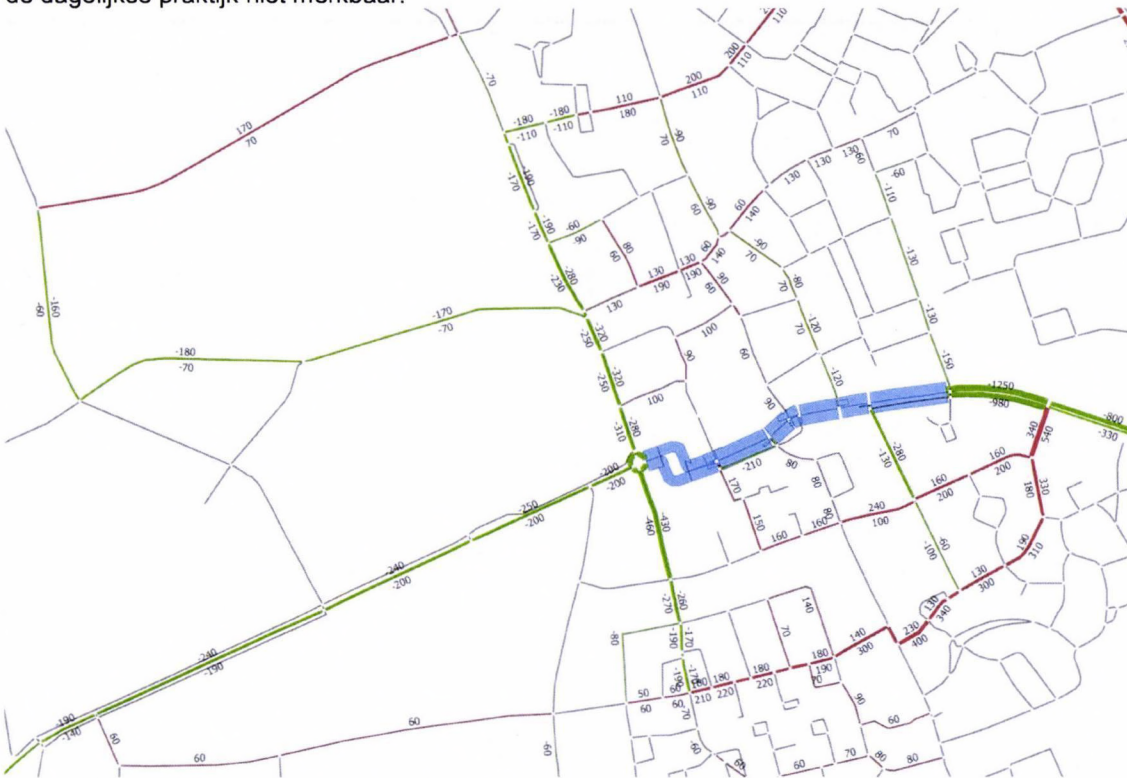


Figuur 4: Aangepast netwerk voor zwaar verkeer rond Reusel

4. Acceptabele Verkeerseffecten in de woonwijken

In figuur 5 is het resultaat van de herijkte verkeersmodelberekeningen weergegeven. In deze berekeningen is op de Schoolstraat géén verbod voor zwaar verkeer ingesteld. Daarnaast zijn een aantal verbeteringen doorgevoerd voor de simulatie van het verkeer, waardoor de toekomstige verkeersbewegingen goed in beeld zijn. Het resultaat is een verschil-weergave tussen autonome groei zonder maatregelen en de situatie na uitvoering van het centrumplan. De Marialaan is al 30km/u en daarmee gelijk aan de toekomstige Wilhelminalaan.

Het afwaarderen van de Wilhelminalaan heeft gevolgen voor de verkeerstromen binnen Reusel. Door het afwaarderen is voor een aantal weggebruikers de 'snelste' route niet langer via de Wilhelminalaan. Het woonverkeer blijft langer binnen de eigen wijk rijden. Echter, uit berekeningen blijkt dat dit niet leidt tot onevenredige toename op de woonstraten in deze wijken. Het effect is minimaal en is daardoor in de dagelijkse praktijk niet merkbaar.



Figuur 5: Verschilweergaven van resultaat herijking berekening verkeersmodel

Consequenties

Met vaststelling van het verkeersplan voor het centrum kan een volgende stap worden gezet voor de uitvoering. De kaders voor de uitwerking liggen daarmee vast. De verdere uitwerking is een bevoegdheid van het college binnen de grondexploitatie.

De verkeerseffecten voor omliggende straten zijn in beeld gebracht en leveren op basis van deze berekeningen geen belemmeringen. Echter, indien later blijkt dat er alsnog onevenredige overlast ontstaat in de omliggende straten kan met monitoring deze overlast worden getoetst.

Daarna kunnen indien nodig maatregelen worden ingezet om deze overlast te beperken. Omdat de Wilhelminalaan een veilige en bereikbare route blijft en ook het Marktplaatsplein toegankelijk blijft voor autoverkeer is het effect in de woonstraten zeer beperkt.

Voor het instellen van een verbod voor doorgaand vrachtverkeer en landbouwverkeer en het instellen van de 30 km/u zone op de Wilhelminalaan is een verkeersbesluit noodzakelijk. Dit besluit staat open voor bezwaar en beroep.

Financiën

De kosten voor uitvoering van het centrumplan zijn opgenomen in de grondexploitatie. Een deel van de kosten wordt gedekt uit de lange termijnplanning beheer en onderhoud.

Doordat het netwerk voor zwaar verkeer wordt aangepast en gebruik wordt gemaakt van bestaande wegen Schoolstraat en Zeegstraat hoeft er geen extra budget vrij gemaakt te worden voor verbreding van Ziekbleek en Kattenbos.

Samen Doen

Voor het opstellen van het centrumplan is een klankbordgroep opgericht. Deze bestaat uit diverse belangengroepen, het gehandicaptenplatform, de winkeliers- en ondernemersvereniging en inwoners en omwonenden. Deze klankbordgroep is nauw betrokken bij de keuzes voor het centrumplan. Onlangs is de klankbordgroep bijgepraat over de actuele ontwikkelingen t.a.v. de gewijzigde afwikkeling van vrachtverkeer.

Bij de vervolgstappen blijft de klankbordgroep betrokken. Zij geven o.a. advies over de concrete inrichting van het Marktpllein en Kerkplein en de Wilhelminalaan.

Vervolg

Na vaststelling van het verkeersplan kan gestart worden met de nadere uitwerking. Het schetsontwerp wordt uitgewerkt tot een bestek en wordt ook aangesloten op de nieuwbouwontwikkeling aan de zuidzijde van de Markt. Met een raadsinformatiebrief wordt uw raad geïnformeerd over de definitieve ontwerpen. Het moment van uitvoering is mede afhankelijk van de nieuwbouw.

Bijlagen

1. Verschillenanalyse verkeersmodel centrumplan 20.03976

Met vriendelijke groet,
het college van burgemeester en wethouders,

Mr. R.P.B.M. Brekelmans
secretaris

mw. A.J.M.H. van de Ven
burgemeester

Raadsbesluit

Vergaderdatum:	7 juli 2020
Onderwerp:	Uitwerking verkeersafwikkeling voor het centrumplan Reusel
Registratienummer:	RA20.018

De raad van de gemeente Reusel-De Mierden;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 17 maart 2020

Besluit

1. De Wilhelminalaan vanaf de rotonde bij de Schoolstraat tot de kruising Beukenlaan in te richten als een 30 km/u zone conform het vastgestelde centrumplan;
2. Het landbouw- en vrachtverkeer uit het centrumplan te weren en om te leiden via de route Schoolstraat, Zeegstraat, Randweg Oost;
3. Kennis nemen van de verkeersstromenanalyse voor de verwachte effecten op de wegen in het centrum en deze effecten monitoren.

De raad voornoemd,

de griffier,

J.C.M. van Berkel



de voorzitter,

Mw. A.J.M.H. van de Ven

