

Inspraaknotitie aanleg busbaan Mierloseweg

Inleiding

In het kader van de inspraak heeft het voorlopig ontwerp voor de aanleg van een busbaan op de Mierloseweg (wegvak Grote Bosweg-Spoelstraat) gedurende 6 weken ter inzage gelegen van 10 januari t/m 20 februari 2025. In deze periode zijn de volgende schriftelijke en mondelinge reacties ingediend.

De ingediende inspraakreacties zijn in deze nota samengevat weergegeven. Dit betekent niet dat die onderdelen van de reacties, die niet expliciet worden genoemd, niet bij de beoordeling zouden zijn betrokken. De inspraakreacties zijn in hun geheel beoordeeld.

Ingekomen zienswijzen:

1.

Een bewoner aan het Villapark veronderstelt dat een te rooien boom op zijn perceel staat en verzoekt in contact te treden ten einde daar goede afspraken over te maken.

Reactie:

We hebben de ontwerp-tekening gecontroleerd met de kadastrale begrenzing van het desbetreffende perceel. Hieruit blijkt dat de breedte van de berm tussen het verschoven fietspad en de eigendomsgrens in de nieuwe situatie 1,94 m bedraagt. De (twee) te rooien bomen staan geheel op gronden in eigendom van de gemeente. Inmiddels is er contact geweest met de bewoner en is e.e.a. aan de hand van een meer gedetailleerde tekening toegelicht.

2.

Een bewoner uit de Haagdoorn vraagt naar het effect van het geluid reducerend asfalt en of er nog meer is te doen aan de ervaren geluidsoverlast door bijvoorbeeld het vrachtverkeer om te leiden.

Reactie:

De suggestie om vrachtverkeer om te leiden begrijpen we, maar is door de verkeersstructuur van Geldrop-Mierlo helaas geen realistische optie omdat er geen adequaat alternatief voor handen is. De Mierloseweg is de enige autoverbinding tussen de twee kernen en een rondweg ontbreekt in de gemeente. Het is tot op zekere hoogte wel mogelijk om het doorgaand verkeer op een route te ontmoedigen door de weerstand voor het autoverkeer bij geregelde kruispunten te verhogen en meer prioriteit te geven aan de zijrichtingen.

Door het aanbrengen van een geluid reducerend asfalt neemt het geluidniveau op dit adres af met 0,75 dB naar 43,30 dB in 2035, ondanks het gegeven dat de verkeersbelasting dan hoger zal zijn t.o.v. 2025. De geringe afname van het geluidniveau is echter met het menselijk gehoor niet waarneembaar. Dat betekent in de praktijk dat de ervaren overlast ongewijzigd zal blijven.

3.

Een bewoner uit de Gaspeldoorn vraagt naar het effect van het geluid reducerend asfalt en of er nog meer is te doen door een geluidwal of -scherm aan te brengen.

Reactie:

De suggestie om een geluidsscherm of vergelijkbaar aan te brengen begrijpen we, maar op basis van de huidige regelgeving dient de gemeente ervoor zorg te dragen dat het geluidniveau als gevolg van een reconstructie of wijziging aan de weg niet meer dan 2 dB toeneemt. Daarbij merken wij op dat een maatregel aan de geluidsbron, zoals een geluid reducerend asfalt, effectiever is dan een maatregel in de overdracht van het geluid.

Door het aanbrengen van een geluid reducerend asfalt neemt het geluidniveau op dit adres af met 0,83 dB naar 54,68 dB in 2035, ondanks het gegeven dat de verkeersbelasting dan hoger zal zijn t.o.v. 2025. De geringe afname van het geluidniveau is echter met het menselijk gehoor niet waarneembaar. Dat betekent in de praktijk dat de ervaren overlast ongewijzigd zal blijven.

4.

De busmaatschappij geeft aan content te zijn met de beoogde aanleg van de busbaan Mierloseweg.

Reactie:

Goed dat het belang van de beoogde busvoorziening door de dagelijkse gebruiker wordt onderschreven.

5.

Een bewoner uit Mierlo geeft aan dat de toename van de verharding bij de aanleg van de busbaan niet bijdraagt aan de doelstelling van de gemeente op het gebied van natuur en duurzaamheid. Voorts veronderstelt men dat een betere aansturing van de verkeerslichten in Geldrop effectiever is dan de beoogde busbaan.

Reactie:

De beoogde aanleg van de busbaan bevindt zich binnen de bebouwde kom waaraan diverse percelen met woningen zijn gelegen. Door deze woonfunctie is het effect op eventuele natuurwaarden verwaarloosbaar klein. De aanleg van de busbaan vindt plaats op gronden met een verkeersbestemming en is in die zin rechtstreeks toegestaan. De maatregel is juist bedoeld om een meer duurzame vervoerswijze te stimuleren zodat vermijdbare autokilometers daadwerkelijk worden verminderd. Door te investeren in adequate busvoorzieningen kan op andere locaties een uitbreiding van autocapaciteit worden vermeden.

In de reactie wordt verondersteld dat met een aan te brengen digitaal signaal, tussen de bus en de verkeersregelinstallatie (VRI), sneller en langer groen licht kan worden toegekend aan het verkeer richting Geldrop waarmee de busbaan overbodig zou worden. Dit signaal bestaat echter al jaren op basis van VECOM (Vehicle Communication). Met dit systeem krijgt het busverkeer conditionele prioriteit bij de VRI. In de praktijk betekent dit dat alleen op de momenten dat de aanrijdende bus een vertraging heeft opgelopen t.o.v. de dienstregeling, de rijrichting van de bus met prioriteit naar groen wordt gestuurd. Bij de vervanging van de VRI wordt dit gemoderniseerd en vervangen door KAR. Dit is een radiografisch systeem waarmee eveneens een communicatie mogelijk is tussen de aanrijdende bus en de VRI en prioriteit voor het openbaar vervoer en hulpdiensten onder voorwaarden is geregeld. Dit systeem kan echter niet oneindig het verkeer dat zich tussen de bus en de VRI bevindt, blijven faciliteren door simpelweg langer groen te geven. Dit zou tot enorme wachttijden leiden op de zijrichtingen en het probleem verplaatsen naar volgende installaties. Op netwerkniveau is het daarom noodzakelijk dat op strategische locaties de bus een wachtrij auto's kan passeren zodat het openbaar vervoer weer vóór het autoverkeer kan uitrijden. In de meer stedelijke omgeving waar geen ruimte is voor een separate busbaan, kan dan volstaan worden met alleen KAR. Op alle busverbindingen binnen Geldrop is elke VRI voorzien

van VECOM of KAR maar dit is met de hoge verkeersintensiteiten op onze hoofdwegen niet voldoende om een betrouwbare dienstregeling te garanderen.

6.

Bewoners uit de Gaspeldoorn maken zich zorgen over het geluidniveau bij de woning. Men verwacht dat het geluidniveau toeneemt als gevolg van het verwijderen van de chicane. De bewoners stellen voor om in dit verband een plateau aan te brengen op de Mierloseweg zodat de snelheid van het gemotoriseerd verkeer niet te hoog wordt.

Reactie:

Uiteraard is er vanuit de gemeente begrip voor de hinder die men als bewoner ervaart omdat deze woningen met de tuinzijde grenzen aan de Mierloseweg. In de praktijk is dit de leefruimte bij de woning. Dat geldt voor de aanwezige woningen aan het Villapark, Gaspeldoorn en Haagdoorn. Dat is ook de reden dat bij het opstellen van het akoestisch rapport op voorhand is uitgegaan van een stiller asfalt in de rijstroken voor het autoverkeer. Uit het onderzoek van RHDHV blijkt dat daarmee een klein positief effect ontstaat op het geluidniveau bij de woningen in 2035 t.o.v. de huidige situatie in 2025, ondanks het gegeven dat de verkeersbelasting op de Mierloseweg in deze periode zal toenemen. Bij geluidberekeningen wordt conform de Wet geluidhinder uitgegaan van de situatie over 10 jaar.

Aangezien de toenames niet hoger zijn dan 2 dB, wordt er voldaan aan het wettelijke kader voor een binnenplanse omgevingsplanactiviteit en is er geen aanleiding om (extra) geluidbeperkende maatregelen te onderzoeken. Bij de betreffende bewoners aan de Gaspeldoorn neemt het geluid af, variërend van 0,34 dB tot 0,83 dB. Bij 2 woningen is de gevelbelasting in het maatgevende jaar 2035 onder de standaardwaarde. Bij 3 woningen is de gevelbelasting in het maatgevende jaar 53/54 dB. Dit zijn geen hoge geluidbelastingen. De gemeente is op basis van de huidige regelgeving niet verplicht meer te doen.

Bewoners stellen voor een plateau aan te brengen op de Mierloseweg waarmee men beoogt een mogelijke geluidstoename a.g.v. het vervallen van de chicane te compenseren.

Evenals bij een chicane, leidt het remmen en optrekken in de nabijheid van het plateau juist tot meer geluid. Een plateau geeft daarboven discomfort door het aanwezige hoogteverschil. Op doorgaande wegen als de Mierloseweg ontstaat daarmee additionele geluidhinder door losliggende ladingen e.d..

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is een dergelijke voorziening evenmin gewenst. Op dit wegvak verwacht de weggebruiker geen plateau. Het is geen passende maatregel bij een gebiedsontsluitingsweg met deze hoeveelheid verkeer (ca 15.000 mvt/etmaal in 2035). Het aanbrengen van een plateau op een busroute is eveneens minder gewenst i.v.m. het rijcomfort en beleidsuitgangspunten vanuit Hermes.

Alles overwegende is het voorstel van de bewoners om een plateau aan te brengen niet wenselijk maar ook zeker geen oplossing voor het ervaren probleem.

Wij begrijpen de zorg bij de bewoners uit de Gaspeldoorn dat door het opheffen van de chicane de gemiddelde snelheid en daarmee het geluidniveau zou kunnen toenemen. Als dit al het gevolg zou zijn, dan kan dit echter geen geluidstoename veroorzaken van 2 dB of meer. De huidige chicane is immers van invloed op slechts één rijrichting en deze snelheidsbeperkende maatregel ligt op ca 200 m van de meest nabij gelegen woning aan de Gaspeldoorn. In de praktijk hebben bewoners (veel) meer last van het afremmend en optrekkend verkeer bij de VRI. Deze afstand is met 50-100 m aanzienlijk korter waarmee het aandeel van de VRI in het geluidniveau dominant zal zijn. Voor deze bewoners is het daarom veel effectiever om de snelheid nabij de VRI zoveel als mogelijk te beperken.

Bij de vervanging van de VRI wordt tevens de software aangepast. Bij deze gelegenheid wijzigen we de huidige wachtstand groen in een wachtstand rood. Automobilisten worden daardoor vooral in de daluren minder in de verleiding gebracht de snelheid te verhogen om de betreffende groenfase te halen. Dit geeft op een ruimere afstand van de VRI een positief effect op de rijsnelheid van het autoverkeer op de Mierloseweg. De aanwezige roodlichtcamera richt zich naast roodlichtnegatie ook op snelheidsovertredingen, maar heeft alleen een positief effect ter hoogte van het *kruisingsvlak* met de Dwarsstraat/Spoelstraat.

Voorts stellen wij voor de snelheid van het gemotoriseerd verkeer goed te monitoren en vóór de werkzaamheden een nulmeting te doen. Bij een substantiële overschrijding van de maximum snelheid kan dan sneller met de handhavende instanties worden geschakeld.

7.

Een bewoner uit de Jacquardstraat is van mening dat de filevorming op de Mierloseweg erg meevalt en dat de investering in een busbaan beter aan andere zaken besteed kan worden.

We begrijpen dat niet iedereen een investering in het openbaar vervoer belangrijk vindt. In dit verband is het goed te onderkennen dat de Metropoolregio Eindhoven (MRE) veel harder groeit dan verwacht. Om de groei aan inwoners, woningen en banen in de regio op te vangen is een mobiliteitstransitie onvermijdelijk en noodzakelijk. De mobiliteitstransitie is erop gericht om duurzame vormen van mobiliteit te stimuleren. Daarnaast is het ruimtelijk eenvoudigweg niet mogelijk om de extra verkeersgeneratie als gevolg van de extra woningbouw en arbeidsplaatsen op te vangen met meer autovoorzieningen. De netwerken voor fiets en openbaar vervoer dienen beide in de basis op orde te zijn. In die zin moet de aanleg ook gezien worden als een investering voor zowel de korte als lange termijn.

Het handhaven van de huidige situatie geeft uiteindelijk een verslechtering van de bereikbaarheid van Geldrop-Mierlo per openbaar vervoer door geleidelijk toenemende vertragingen op het gemeentelijk wegennet. Het niet kunnen rijden van een normale dienstregeling brengt het risico met zich mee dat de reizigersaantallen door de jaren heen gaan afnemen. Een afname van het aantal busreizigers betekent in de praktijk doorgaans dat in de eerst volgende nieuwe dienstregeling een frequentieverlaging wordt doorgevoerd, ten gunste van de lijnen die in de regio wel meer reizigers weten te trekken. We komen hiermee in een neerwaartse spiraal. Vanuit het regionale beleid ten aanzien van openbaar vervoer is het juist van belang dat op belangrijke OV-assen de doorstroming goed op peil blijft zodat reizigersaantallen in elk geval niet afnemen.

De realisatie van de busbaan Mierloseweg is onderdeel van een regionaal maatregelenpakket en vastgelegd in het Regionale Bereikbaarheidsakkoord. In de Regionale Mobiliteitsvisie is eveneens een schaalsprong van het OV voorzien. Het project wordt vanuit de regio dan ook gesubsidieerd waardoor de netto-investering voor de gemeente te overzien is.

Geldrop, 28 februari 2025