

Memo

datum 5 november 2020
aan Gemeente Gilze en Rijen
van Johannes Hus
kopie Gertjan Leeuw
project Bestemmingsplan Stationsomgeving Rijen
projectnr. 0463838.101
betreft Inrichtingsprincipes traject Julianastraat - Stationsstraat

Aanleiding

De gemeente Gilze en Rijen werkt aan de herinrichting van de Stationsomgeving in Rijen. De wens is om een spoorzone te ontwikkelen waar het goed en veilig wonen, werken en reizen is. Centraal staat de stationsomgeving, de verbinding met de rest van de gemeente en de bereikbaarheid en ontwikkeling van Rijen Zuid. De gemeente wil een veilige oversteek voor al het lokale verkeer, maar ook een aantrekkelijk gebied, een station met veilige perrons en geluidswerende maatregelen. Daarnaast wil de gemeente een frisse, groene en moderne uitstraling van de stationsomgeving realiseren die past binnen de kern Rijen. Ten behoeve van de veiligheid is de gemeente Gilze en Rijen voornemens om de bestaande gelijkvloerse spoorwegovergang in de Julianastraat om te vormen tot een ongelijkvloerse spoorwegonderdoorgang. Om deze onderdoorgang te realiseren dienen meerdere panden gesloopt te worden. Op twee locaties is nieuwbouw van in totaal 23 woningen voorzien.

De spooronderdoorgang krijgt een autoluw karakter en wordt daartoe ingericht met een smal profiel van een woonstraat. Verkeer dat vanaf de zuidzijde van Rijen (N282) komt en naar de noordkant van het NS-spoor wilt (en vice versa) wordt geacht gebruik te maken van de twee gebiedsontsluitingswegen aan de oostkant en aan de westkant van Rijen. Dit zijn:

- Aan de oostkant via de Europalaan. Deze is reeds voorzien van een spooronderdoorgang.
- Aan de westkant via de Oosterhoutseweg (N631). De provincie Noord-Brabant werkt momenteel aan de voorbereiding van een spooronderdoorgang.

De memo

Om de routekeuze via Europalaan en de Oosterhoutseweg (N631) te stimuleren is het nodig om de Julianastraat en het zuidelijke deel van de Stationsstraat af te waarderen, zodanig dat op het hele traject tussen de Ericsonweg tot en de Constance Gerlingsstraat een gemiddelde rijsnelheid ontstaat van 25 km/h. Deze memo geeft aan welke maatregelen getroffen moeten worden om over het voornoemde traject, dat circa 750 meter lang is een gemiddelde rijsnelheid van maximaal 25 km/h te bewerkstelligen.

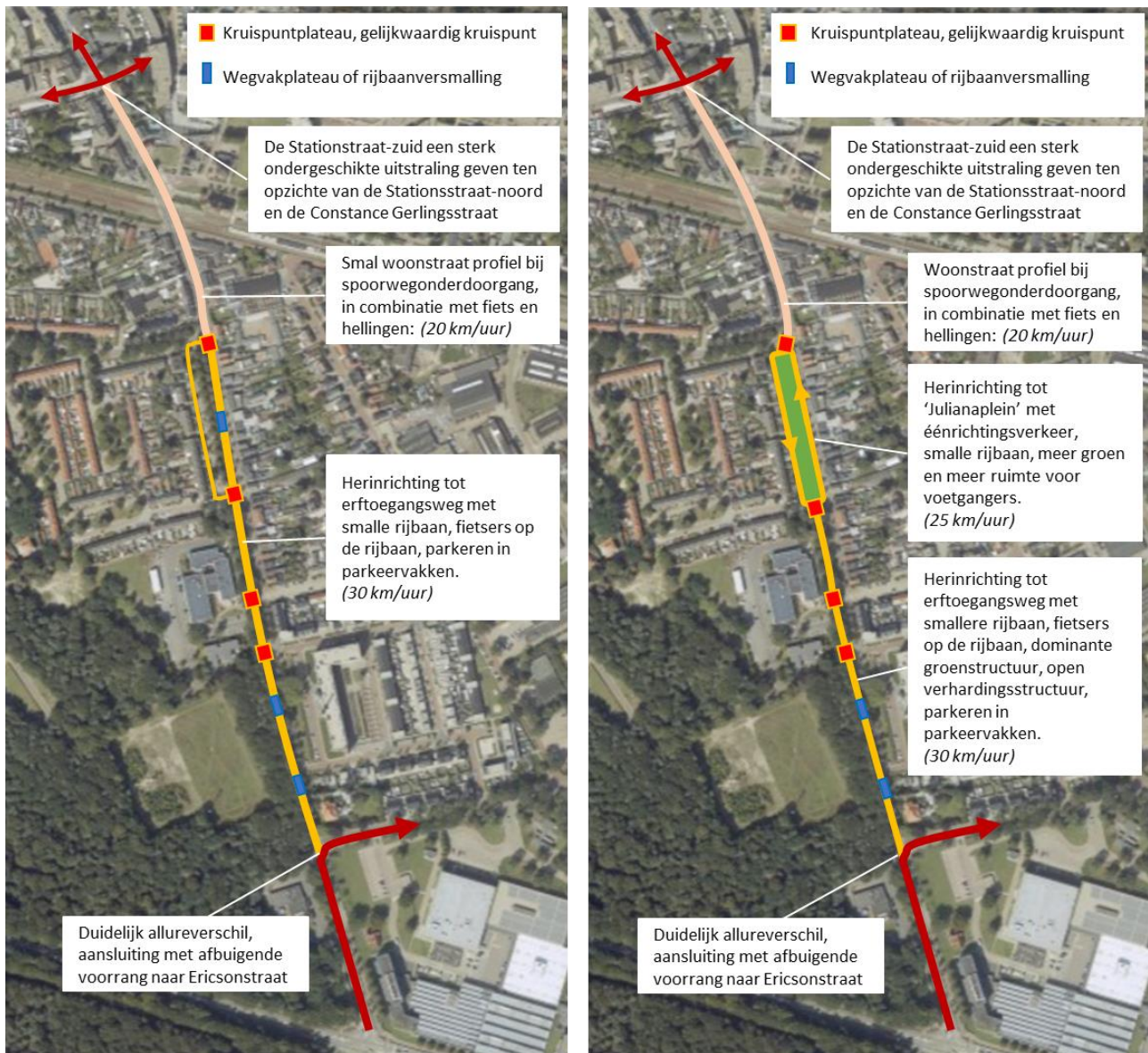
Te treffen maatregelen

De bestaande Julianastraat heeft de functie en uitstraling van een zogenaamde gebiedsontsluitingsweg, met een snelheidsregime van 50 km/uur. Dit wordt ondersteund door de vormgeving met een geasfalteerde rijbaan met asmarkering, vrijliggende fietspaden en voorrang op zijwegen (uitritconstructie). De lange rechtsstand met een verre doorkijk maakt vervolgens dat maatregelen noodzakelijk zijn om in praktijk een gemiddelde rijsnelheid van 25 km/uur af te dwingen en de route onaantrekkelijk te maken voor doorgaand verkeer.

In de basis betekent dit dat het hele traject van Julianastraat afgewaardeerd moet worden naar een erftoegangsweg. De weg wordt daarmee gelijkwaardig aan de kruisende wegen en kan dan worden opgenomen in de 30 km/uur-zone aan de zuidkant van het spoor. Om de functie als erftoegangsweg en daarmee de gelijkwaardigheid ook in de vormgeving naar voren te laten komen worden de volgende maatregelen minimaal noodzakelijk geacht:

- De beginpunten van het traject dienen duidelijk ondergeschikt gemaakt te worden ten opzichte van de Constance Gerlingsstraat (aan de noordkant) en de Ericssonstraat (aan de zuidkant). Aan de zuidkant kan dat door een afbuigende voorrang vanuit zuid richting de Ericssonstraat te maken;
- De spoorwegonderdoorgang voorzien van een krap profiel, wat uitstraalt dat de auto te gast is.
- De rijbaan over het hele traject versmallen tot maximaal 4,80 meter (de asmarkering opheffen) en bij voorkeur uitvoeren met een open verhardingsstructuur;
- De vrijliggende fietspaden opheffen en fietsverkeer mengen met het autoverkeer op de rijbaan;
- Opheffen van de uitritconstructies vanaf de zijwegen en deze omvormen naar gelijkwaardige kruispunten welke voorzien zijn van kruispuntplateau's. Ter plaatse van deze kruispunten zal het verkeer moeten afremmen naar een lagere rijsnelheid;
- De rechtsstanden tussen de kruispunten voorzien van een uniforme snelheidsremmende maatregel in de vorm van een wegversmalling, as-verspringing (slinger) of wegvakplateau.

In figuur 1 worden twee herinrichtingsprincipes getoond. Optie 1 is een meer verkeerstechnische oplossing waarbij de hierboven opgesomde maatregelen worden getroffen. Bij optie 2 worden deze minimaal noodzakelijk maatregelen gecombineerd met meer landschappelijke / stedenbouwkundige kwaliteit. Zo wordt de Julianastraat tussen de Saksen Weimarstraat en de Karel Doormanstraat omgevormd tot 'Julianaplein' met éénrichtingscircuit (rijbaanbreedte van maximaal 3,85 meter) en wordt het verblijfskarakter van de Julianastraat verder benadrukt door dominante groenstructuren en veel ruimte voor voetgangers. In de schetsen staan per deeltraject de te verwachten gemiddelde snelheden (bij kruispunten wordt langzamer gereden) als aan deze aan de inrichtingsprincipes wordt voldaan.



Figuur 1 Herinrichtingsprincipes voor de Julianastraat met: optie 1: een meer verkeerstechnische uitstraling (figuur links) en optie 2: een inrichting met meer landschappelijke kwaliteiten (figuur rechts)

Conclusie

De huidige functie (als gebiedsontsluitingsweg) en inrichting van de Julianastraat faciliteert het verkeer te gemakkelijk van noord naar zuid en vice versa. Om het gebruik van Julianastraat als doorgaande route tegen te gaan is het in de basis nodig om de verkeersfunctie te wijzigen van gebiedsontsluitingsweg naar erftoegangsweg. De Julianastraat wordt daarmee onderdeel van het verblijfsgebied (30-zone) en krijgt dan ook een max-snelheidsregime van 30 km/uur. Vervolgens dient de weg ook als zodanig ingericht te worden. Met de in deze memo beschreven en geschetste inrichtingsprincipes kunnen de vermelde gemiddelde rijnsnelheden worden verwacht. Daarmee wordt de route onaantrekkelijk voor doorgaand verkeer.