

Module 6 Verkeersveiligheid

6.1 Inleiding

Modulaire opbouw Mobiliteitsbeleid Nuenen

Het mobiliteitsbeleid van Nuenen kent een flexibele, modulaire opbouw. Er is een inventarisatiedocument opgesteld, deze input leidde tot een verkeersvisie. De verkeersvisie krijgt een doorvertaling in zeven inhoudelijke modules, waarin het beleid is uitgewerkt in beleidskeuzen en maatregelen. De achtste module betreft een integraal maatregelenpakket.

Van Visie naar module Verkeersveiligheid

In de doelstellingen van de Mobiliteitsvisie hebben we aangegeven een verkeersveilige gemeente te willen zijn. Deze module Verkeersveiligheid beschrijft onze wegcategorisering en hoe we om willen gaan met de (gevoelens van) verkeersonveiligheid. We geven in deze module aan wat de doelstellingen zijn en hoe we die willen bereiken. Voor vergroting van de verkeersveiligheid zetten we de bestaande structurele aanpak van verkeersveiligheid voort (bestaand beleid) en daarnaast zetten we in op educatie en de mensgerichte aanpak. Belangrijk onderdeel daarvan is voorlichting en communicatie richting alle verkeersdeelnemers, oftewel Permanente Verkeerseducatie (PVE).

Verband met andere modules

De wegcategorisering is het handvat voor een Duurzaam Veilige inrichting. Immers, verkeersveiligheid is gebaat bij een duidelijke Duurzaam Veilige weginrichting en bijhorende keuzes, afhankelijk van functie en het type weg. De wegcategorisering voor Nuenen is in deze module opgenomen. Daarnaast zijn structuurkeuzes (netwerken) uit de andere modules bepalend voor verkeersveiligheid. Denk aan fietspaden of de herinrichting van de Smits van Oyenlaan, daarbij is verkeersveiligheid een randvoorwaarde. Deze module Verkeersveiligheid resulteert in kansrijke en effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen, waarna we deze in een integraal uitvoeringsprogramma prioriteren.

6.2 Waar staan we nu?

Hieronder volgt een uiteenzetting van relevante ontwikkelingen over verkeersveiligheid tot en met de vaststelling van de Mobiliteitsvisie.

6.2.1 Huidige situatie

Werkwijze

Hoewel het misschien niet voor iedereen zichtbaar zal zijn, werken we al hard aan verkeersveiligheid. We meten verkeersstromen en snelheden en kijken naar de ongevallenstatistiek. Als gemeente werken we als het gaat om verkeersveiligheid positief reactief. Dat wil zeggen dat we in actie komen als inwoners of anderen zich melden met wensen, meldingen en/of klachten. Soms zijn (clusters van) klachten en wensen aanleiding om situaties aan te pakken, bijvoorbeeld door snelheidsremmers aan te leggen. Daarmee is deze werkwijze weliswaar klantgericht, niet altijd de meest gestructureerde, effectieve werkwijze.

We zetten wel stappen in de PDCA-cyclus (Plan-Do-Check-Act). Dit om de effecten van maatregelen/ projecten inzichtelijk te maken en waar nodig bij te sturen. Bij evaluaties hebben we aandacht voor verkeersveiligheid na realisatie.

Schoolomgeving en -routes

We hebben aandacht voor de directe omgeving van scholen en de routes van en naar school. Zo hebben we in 2018 een aantal wijzigingen doorgevoerd in de schoolomgevingen van de volgende scholen:

- Bij basisschool de Wentelwiek is een schoolzone en het kruispunt (Vallestap) gemarkeerd. Verder is het voetpad verbreed en wordt het groen nog aangepast.
- Bij basisschool de Rietpluim hebben we schoolzone markering aangebracht en zijn er extra parkeerplaatsen gerealiseerd. Ook is er een parkeerverbod ingesteld en een beperking van de maximale parkeertijd.
- Bij basisschool de Nieuwe Linde realiseerden we een voetgangersoversteekplaats en een kruispuntplateau op het kruispunt Beekstraat/Beekse Tuin. Ook hebben we een kruispuntplateau aangelegd op het kruispunt Beekstraat/Oudenstein.

Bij basisschool de Dassenburcht zijn we in overleg met de verkeerswerkgroep over mogelijke verkeerscirculatiemaatregelen. Vooraf hebben wij al een verkeersschouw en tellingen uitgevoerd om de huidige situatie inzichtelijk te maken.



Nuenen



Platform verkeer

De gemeente werkt samen met Veilig Verkeer Nuenen (bestaande uit Veilig Verkeer Nederland afdeling Nuenen en de Fietserbond afdeling Nuenen) en de politie binnen het Platform Verkeer. In de praktijk denkt vooral Veilig verkeer Nuenen positief-kritisch mee over verkeerssituaties. Zo werken we samen aan educatie, sluiten we ons aan bij landelijke acties en is er bijzondere aandacht voor veiligheid rondom (basis) scholen. Het reguliere overleg vindt plaats in het gemeentehuis, in het bijzijn van een medewerker verkeer. De wethouder verkeer sluit ook aan bij dit overleg.

Het overleg leidt tot gevraagde en ongevraagde adviezen aan de gemeente en derden. Bij wegreconstructies wordt het Platform Verkeer altijd om een mening gevraagd. Soms wordt Veilig Verkeer Nuenen ook door andere instanties (scholen) en individuele inwoners om hun mening en inzet gevraagd. De gemeente waardeert de inzet van het Platform verkeer zeer, vooral daar waar zij het algemene belang verwoorden. Toch hebben we ook het idee dat een nog positievere en productievere samenwerking mogelijk is.

Verkeersonveilige locaties

Een verkeersongeval is een 'gebeurtenis op de openbare weg, die verband houdt met verkeer en waardoor er schade ontstaat aan objecten of letsel bij personen en waarbij ten minste één rijdend voertuig betrokken is'. In de verkeersongevallenregistratie BRON (Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland) worden alle verkeersongevallen in Nederland verwerkt die door de politie zijn vastgelegd in processen-verbaal of registratiesets. Helaas zijn deze ongevalsgegevens door onder registratie van ongevallen, vaak niet volledig. Daardoor geven zij weliswaar een goede indicatie van verkeersonveiligheid, maar sluiten de gegevens niet aan bij ervaringen uit de praktijk. Een analyse van deze rapportage alleen, is niet volledig genoeg om daar volledig ons beleid op te richten.

Een goed inzicht in verkeers(on)veilige locaties is een belangrijke pijler voor ons verkeersveiligheidsbeleid. Het gaat daarbij niet alleen om objectieve verkeerveiligheid, zoals ongevalsgegevens, intensiteiten en snelheid, maar ook om subjectieve verkeersveiligheid: het gevoel en de ervaringen van verkeers(on)veiligheid.

Prioriteit voor verkeersonveilige locaties

Om verkeersonveilige locaties inzichtelijk te maken wij een afweging tussen de zogenaamde BRON gegevens en andere (subjectieve) verkeersveiligheidsdata zoals klachten en meldingen, verkeerstellingen en input van de verkeerswerkgroep. Daarmee zijn wij tot een gewogen (voorlopige) top 16 van onveilige locaties te komen. De afwegingen hiervoor staan in bijlage 1.



Nuenen



Het overzicht met verkeersonveilige locaties bestaat uit:

- 1 Opwettenseweg
- 2 Boord
- 3 Nuenen centrum in samenhang: Parkstraat, Park en Berg.
- 4 Hoge Brake (Kruising Lyndakkers-Oude Kerkdijk met Meierijlaan-Hoge Brake)
- 5 Vincent van Goghstraat (o.a. fietsoversteek Vincent van Goghstraat-De Luistruik)
- 6 Smits van Oyenlaan (o.a. Klamperlaan)
- 7 Europalaan
- 8 Beekstraat
- 9 Collseweg
- 10 Broekdijk-Eikelkampen (aansluitingen Hoekstraat-Eikelkampen)
- 11 Vallestap
- 12 Laan van Nunhem-Nuenderbeekselaan-Laan ter Catten
- 13 Gerwenseweg
- 14 Lieshoutseweg-Moorvensedijk
- 15 Geldropsdijk
- 16 Refeling

Handhaving

Handhaving op verkeersonveilige locaties is nodig. We hebben overleg met de vertegenwoordigers van de politie hierover. De handhavingscapaciteit is echter beperkt voor controles binnen de kom. De prioriteit van de politie gaat uit naar mobiele controles op enkele drukke wegen, zoals de Smits van Oyenlaan en Broekdijk. De politie handhaaft daar met radarcontrole en met lasergun. In Nuenen hebben we één flitspaal (rood-licht en snelheid) op de Smits van Oyenlaan. De verantwoordelijkheid voor beheer en onderhoud ligt niet bij de gemeente.

Verkeersonveiligheid spoorwegovergang

Een special binnen verkeersveiligheid is de spoorwegovergang Collse Hoefdijk. Bij de gemeente komen klachten binnen over hoge snelheden wanneer de overweg open is en over het geluid van de treinen. Maar daarnaast brengen dergelijke gelijkvloerse spoorwegovergangen, naast overlast, een vorm van onveiligheid met zich mee. Het komt in Nuenen zelfs voor dat er bij de spoorwegovergangen nabij Eeneind en Collse Hoefdijk illegaal overgestoken worden, bijvoorbeeld bij calamiteiten op het spoor. De wijkraad constateert dat dit voor gevaarlijke situaties zorgt. Daarnaast ontstaan wachtrijen bij deze overwegen, met sluipverkeer via Eeneind en Schoutse Vennen als gevolg. De gelijkvloerse situatie maakt het lastig om een goede en veilige oversteek te realiseren voor het fietspad Eindhoven – Helmond.



Nuenen

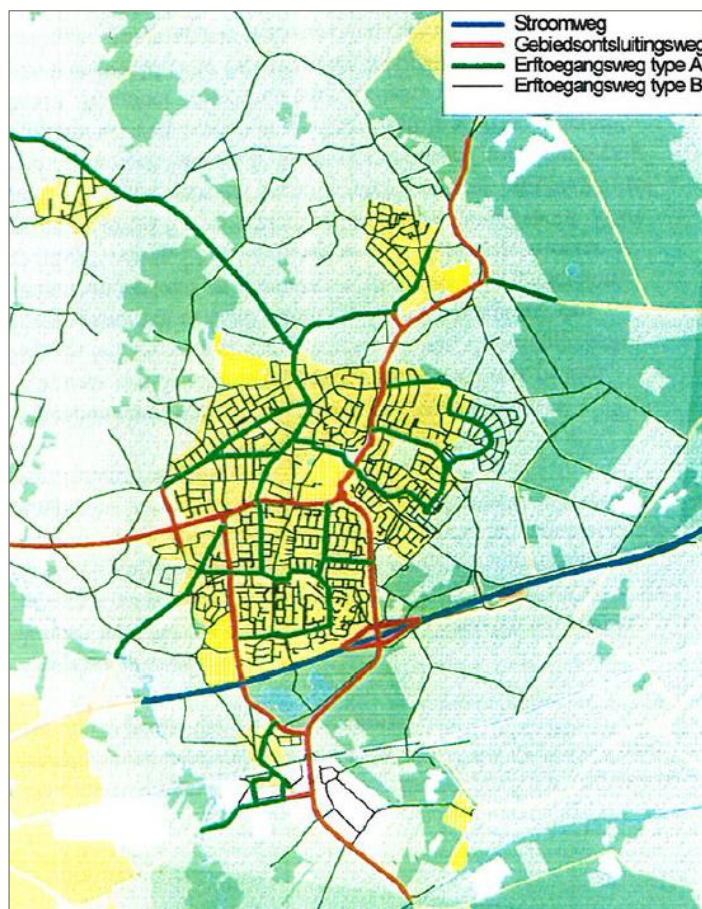


6.2.2 Bestaand beleid en onderzoeken

Verkeersveiligheidsplan 2000 met wegcategorisering

De gemeenteraad van Nuenen stemde eind 2000 in met het verkeersveiligheidsplan, het beleidsplan voor verkeer en vervoer. Samengevat start de rapportage met een inventarisatie van het bestaande beleid en een analyse van de verkeersveiligheid. Daarnaast bevat de rapportage een uitgebreide beschrijving van Duurzaam Veilig en uitleg over de laatste wijzigingen van wetten en verkeersregels. Denk daarbij aan bromfietzers op de rijbaan, voorrang fietsers van rechts en uniforme voorrangregels voor fietsers op rotondes.

De huidige wegcategorisering in het verkeersveiligheidsplan (VVP 2000) van Nuenen onderscheidt stroomwegen (SW), gebiedsontsluitingswegen (GOW) en erftoegangswegen type A en B (ETW). Inmiddels zijn de landelijke benamingen en richtlijnen Duurzaam Veilig iets veranderd. Het Duurzaam Veilig inrichten van het Nuenense wegennet is wel opgestart, maar nog lang niet gereed.



figuur 1: wegcategorisering VVP 2000



Nuenen



Structuurvisies

Specifiek voor verkeer en vervoer noemt de structuurvisie een aantal belangrijke aandachtspunten, zoals het streven naar zuinig ruimtegebruik voor ontsluitingswegen en inzet van nieuwe technieken. Specifiek voor het centrum zijn aandachtspunten benoemd, met betrekking tot parkeren en verkeer.

Het 'Toekomstperspectief Nuenen, Dorpskernvisie en Centrumvisie' geeft een integrale ruimtelijke analyse van het centrum met daarin het verkeer als belangrijk thema. De ruimtelijke analyse 'gebiedsvisie Van Gogh Kerkje' benadrukt het belang van het thema 'Van Gogh' voor recreatie en toerisme en het belang van het creëren van een compleet netwerk van wandel- en fietsroutes langs bezienswaardigheden. De visies komen terug in de module Parkeren en verkeer centrum.

Verkeersmetingen

De analyse van recente intensiteit- en snelheidsmetingen en een kentekenonderzoek levert samengevat de volgende conclusies¹:

- De hoeveelheden autoverkeer zijn begin 2017 gemeten. Op de meeste meetlocaties zien we verkeersintensiteiten die passen bij de weginrichting en functie van de wegen. Op enkele wegen past de relatief hoge intensiteit niet bij de wegcatégorisering, namelijk: een klein gedeelte van de Smits van Oyenlaan (nabij Vincent van Goghstraat), Parkstraat, Boordseweg en Opwettenseweg.
- De Collseweg (richting Eindhoven) en Boord (richting Eindhoven) kennen een hoog aandeel spitsverkeer, dit kan duiden op sluipverkeer.
- Uit een analyse van de doorstroming van het autoverkeer op de hoofdwegen in Zuidoost Brabant blijkt dat er knelpunten zijn in Nuenen op de Europalaan en de Eisenhowerlaan-A270. Verder zijn er vertragingen op hoofdwegen in de omgeving van Nuenen, zoals de RING-Kennedylaan, Sterrenlaan en Geldropseweg in Eindhoven. Dit herkennen we in de dagelijkse praktijk. We zien een relatie met de gewenste verbeteringen op enkele van de hoofdwegen (die we inmiddels Bundelroutes noemen).

Sluipverkeer

Sluipverkeer op de Soeterbeekseweg, Boord, Kosmoslaan kent een lange voorgeschiedenis. Het zijn drukke wegen, waarbij de bestrating op eerstgenoemde weg voor extra overlast zorgt. Op de route Boordseweg – Boord zorgt sluipverkeer voor verkeersonveilige situaties voor fietsers, waar geen pasklare oplossing voor is. De oorzaak van het sluipverkeer ligt namelijk op regionaal niveau.

¹ Bron: Inventarisatiedocument

Voorafgaand aan de maatregelen voor de Sterrenlaan zijn plannen wel gemaakt om de situatie voor de Kosmoslaan te verbeteren, waarbij Eindhoven opteerde voor een afsluiting aan Nuenense zijde. Dit was de aanleiding voor een voorgenomen besluit tot afsluiting van Soeterbeek en heeft tot zeer verdeelde reacties en opvattingen geleid, vooral binnen Nederwetten. Nuenen gaf toen de voorkeur aan andere maatregelen.

Samen met de gemeente Eindhoven is de verkeerssituatie rondom Boord, Europalaan, Soeterbeek en de Kosmoslaan opnieuw onderzocht in 2017 en 2018. Gemeenten Eindhoven en Nuenen zijn het niet met elkaar eens over de voorgenomen afsluiting van Soeterbeek. Op 1 november 2018 heeft de rechtbank uitspraak gedaan in het beroep; Soeterbeek blijft open. De buurgemeente veronderstelt daarbij dat Nuenen een “duurzame oplossing” creëert, zoals een dynamische afsluiting om sluisverkeer te voorkomen. De Kosmoslaan is aangepakt en heeft inmiddels een andere inrichting. We zoeken nu nog een onderbouwing van de meest gepaste maatregelen op aan de Nuenense kant van de Dommel.

6.3 Nieuw beleid

Een samenhangend plan gaat ons helpen om te focussen op de meest urgente situaties en de best passende (mensgerichte of infrastructurele) maatregelen. Dat moet ook, want we zijn ambitieus als het gaat om verkeersveiligheid. In de visie staat immers beschreven dat Nuenen een veilige gemeente wil zijn en blijven.

In de Mobiliteitsvisie hebben we verder een aantal speerpunten beschreven waar we extra aandacht voor willen hebben: Terugdringen van het aantal ongevallen, een duurzaam Veilige inrichting van wegen, verkeerseducatie, schoolomgevingen en het spoor bij Eeneind. Deze onderwerpen komen daarom ook terug in deze module.

6.3.1 Prioriteit voor terugdringen aantal ongevallen

Verkeersveiligheid verdient meer prioriteit in het verkeersbeleid. Het aantal verkeersongevallen willen we verminderen en vooral de ernstige ongevallen en slachtoffers willen we voorkomen. Dat doen we door onze wegen zo in te richten dat ze veilig zijn (infrastructurele aanpak). Daarnaast zetten we in op verkeerseducatie en campagnes, daarmee willen we het gedrag van verkeersdeelnemers verbeteren (mensgerichte aanpak). Het doel is ongevallen te voorkomen (objectieve verkeersveiligheid) en het gevoel van verkeersonveiligheid te verkleinen (subjectieve onveiligheid). Deze aanpak met een infrastructurele en een mensgerichte kant willen we de komende jaren structureren en koersvast volhouden.



Nuenen



Het terugdringen van verkeersslachtoffers is voor de korte termijn belangrijk. We hebben daarom goed naar ongevalscijfers gekeken. Inzet op gebieden en locaties met veel verkeersonveiligheid, maar ook inzet op bepaalde soorten verkeersdeelnemers (bijvoorbeeld oudere verkeersdeelnemers) bieden kansen op veel veiligheidswinst.

We sluiten ons aan op de landelijke en provinciale doelstellingen het aantal ongevallen te verminderen of de ernst van ongevallen te beperken. Lokaal zetten we als eerste in op het terugdringen van de doelgroep waarbij de meeste slachtoffers vallen. Voor ons ligt de focus op het terugdringen van aantal ongevallen in groep kwetsbare vervoerswijzen (fietsers/e-bikes, bromfietzers en voetgangers) en dan specifiek op de doelgroepen jongeren in de leeftijd van 12-24 jaar en ouderen.

6.3.2 Wegcategorisering Nuenen

We vinden het belangrijk om een goed onderbouwde, actuele categorisering vast te stellen voor alle bestaande wegen omdat dit bepalend is voor de toekomstige inrichting. Na een inleiding op Duurzaam Veilig richt deze paragraaf op het benoemen van de functies voor wegen, vanuit de theorie, op de kaart. Vervolgens komen de gewenste aanpassingen ten opzichte van het vastgestelde beleid komen aan bod. De daadwerkelijke inrichting, en benodigde fysieke aanpassingen (afwijkingen t.o.v. het wensbeeld) volgen daarna in dit hoofdstuk.

Duurzaam Veilig

Duurzaam Veilig Verkeer is een landelijk initiatief om de verkeersveiligheid duurzaam te vergroten. Het is daarbij belangrijk dat vorm, functie en gebruik van wegen op elkaar afgestemd zijn. Met een Duurzaam Veilige weginrichting voorkomen we ongevallen en/ of beperken we de ernst van de gevolgen.

Categorisering is een onmisbaar toetsingskader bij de voorbereiding van wegconstructies en onderhoud. De categorisering spreekt zich immers uit over de toekomstige inrichtingseisen. Ten slotte is het naast een gewogen keuze, ook een extra hulpmiddel bij allerlei verzoeken waar de gemeente intern en extern om uitspraken van algemeen belang gevraagd wordt. Denk aan wegafsluitingen, evenementen en strooiroutes, maar ook bij klachten en wensen.

Sinds de vaststelling van het Verkeersveiligheidsplan 2000 is de naamgeving van de Duurzaam Veilig categorisering iets veranderd. Duurzaam Veilig maakt onderscheid in twee typen erftoegangswegen, twee typen gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen. Wij sluiten ons daarbij aan. De inrichtingskenmerken van Duurzaam Veilig (CROW) bieden de basis om onze keuze op straat zichtbaar te maken. We willen verkeer laten rijden op wegen die daar geschikt zijn of daarvoor geschikt te maken zijn.



Nuenen



Stroomwegen

Deze wegen zijn bedoeld als hoofdroute en uitsluitend ingericht voor gemotoriseerd verkeer, continue doorstroming is erg belangrijk en hoge snelheid is mogelijk. De maximum snelheid ligt dan ook tussen de 80 en 130 km/uur.

Nuenen kent één stroomweg, de A270. Deze is in het beheer van de provincie Noord-Brabant en is één van de regionale bundelroutes.

Gebiedsontsluitingswegen

Dit zijn de wegen die het hoofdwegennet van Nuenen vormen en de verschillende verblijfsgebieden ontsluiten. Doorstroming op wegvak- en kruispuntniveau is belangrijk. Kruispunten met gebiedsontsluitingswegen worden meestal vormgegeven als rotonde of ingericht met verkeerslichten. De maximum snelheid voor GOW's binnen de bebouwde kom ligt op 50 km/uur, buiten de bebouwde kom is dat 80 km/uur.

De regionale bundelroutes Smits van Oyenlaan en Lieshoutseweg zijn gebiedsontsluitingswegen.

Erftoegangswegen type 1

Het VerkeersVeiligheidsplan beschreef erftoegangswegen A, inmiddels staat deze wegcategorie bekend als erftoegangsweg type 1. Dit type wegen vormt de belangrijkste route in de verblijfsgebieden en heeft een geringe verkeersfunctie. De maximum snelheid op deze wegen is in principe 30 km/uur binnen de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom is de maximum snelheid 60 km/h.

Erftoegangswegen type 2

Deze wegcategorie beschrijft woonstraten met een duidelijke verblijfsfunctie. Vanwege de vele conflicten geldt op erftoegangswegen type 2 een maximum snelheid van 30 km/uur binnen de bebouwde kom en van 60 km/h buiten de bebouwde kom.

Gewenste wijzigingen wegategorisering

Door afwegingen te maken komen we tot de keuze voor de ene of andere categorie. We willen het verkeer zoveel mogelijk geleiden over de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor hebben we de functie van alle wegen in Nuenen beoordeeld en een (nieuwe) functie toegekend en daarmee de gemeentelijke wegategorisering uit 2000 geactualiseerd.



Nuenen



Kernbegrippen bij de actualisatie zijn leefbaarheid, verkeerveiligheid en bereikbaarheid. Bij een conflict tussen verblijfs- en verkeersfunctie maken we keuzes. Dat voorkomt onduidelijkheid, helpt ongevallen te voorkomen en verbetert de leefbaarheid. Afhankelijk van de situatie hebben we dus een keuze gemaakt voor een verblijfsfunctie of verkeersfunctie en gaan we de wegen Duurzaam Veilig inrichten overeenkomstig deze functie. Categorisering sluit aan op de verbetering van leefbaarheid. Bij gebiedsontsluitingswegen kunnen we concentraties van verkeer bij de bron aanpakken, veel beter dan bij allerlei diffuse verkeersstromen.

We zien wegcategorisering in de basis vooral als een middel om verkeerveiligheid te beïnvloeden en bereikbaarheid te waarborgen. We gebruiken wegcategorisering dus niet als manier om verkeer mee te sturen, hoewel dit uiteraard wel een gevolg kan zijn.

Ten opzichte van de vorige wegcategorisering (2000) passen we de wegcategorisering aan na analyse en discussie. Hieronder staan de overwegingen en de daaruit volgende conclusies voor het behoud, dan wel wijzigen, van de wegcategorisering voor de volgende wegen en routes:

- De weg Eeneind en de Collseweg (binnen en buiten de bebouwde kom) krijgen de functie erftoegangsweg type 2. We zien andere wegen die beter geschikt (te maken) zijn voor deze verkeersfunctie. Dit maakt aanpak van de sluiproute mogelijk.
- Het gedeelte van de Gerwenseweg (binnen de kom) wordt erftoegangsweg 2 en een stuk Laan van Gherwin waarden we af tot erftoegangsweg 1. Deze wegen krijgen geen belangrijke verkeersfunctie.
- Berg (zuidelijke gedeelte), Park en Parkstraat (en Weverstraat) krijgen de functie erftoegangsweg 2. We zoeken in de module Parkeren en verkeer centrum naar maatregelen om de verkeersfunctie in centrumstraten te beperken en verblijfskwaliteit te verhogen.
- De Vallestep houdt de functie van erftoegangsweg 1, als ontsluiting voor het winkelcentrum aan aansluitende delen van Nuenen-Zuid.
- Meierijlaan, het deel ten westen van Geldropsedijk blijft voorlopig erftoegangsweg 1. Deze weg heeft een functie voor de ontsluiting van Keizershof. De afwaardering van de Meierijlaan ten westen van de Geldropsedijk is alleen mogelijk mits onderzoeken naar de toekomstige ontsluiting van woonwijk Nuenen-zuidwest, de regionale bundelingsroutes en snelfietsroute over de Opwettenseweg een afname van het autoverkeer mogelijk maken.
- De Meierijlaan, het deel ten oosten van de Geldropsedijk, gaan we de functie erftoegangsweg 2 geven. Dit biedt kansen voor de verkeerveiligheid rondom de school, voor een regionale snelfietsroute tussen Eindhoven en Nuenen en voor fietsers tussen winkelcentrum en rotonde Meierijlaan/Bultsepad.



Nuenen



- Refeling waarderen we af naar erftoegangsweg 2. Deze weg is niet nodig voor de ontsluiting van de omliggende wijken. Door afwaarderen van deze weg ontstaan kansen voor verbetering verblijfskwaliteit en een veilige oversteekplaats voor fietsers (Nuenen-Oost naar Nuenen-Zuid en Eindhoven).
- Voirt en het eerste deel Boordseweg blijven categorie erftoegangsweg 1. Voor de ontsluiting van het centrum van Nuenen is overeenkomstig de centrumvisie een ontsluitende route nodig vanuit de westzijde. We kiezen voor de route Voirt in plaats van de Boordseweg, omdat er een betere aansluiting ontstaat op het eenrichtingsverkeer in de Parkstraat.
- Opwettenseweg afwaarderen categorie naar erftoegangsweg 2. Op deze weg staat de verkeersveiligheid voor fietsers nu al onder druk. Deze directe fietsroute naar Eindhoven willen we veel fietsvriendelijker inrichten. Een lagere verkeersfunctie voor autoverkeer is nodig, zeker als een fietsstraat van gemaakt wordt. Ook hier geldt, net als voor de Meierijlaan ten westen van de Geldropsedijk, dat de afwaardering alleen noodzakelijk en mogelijk is als onderzoeken naar de toekomstige ontsluiting van woonwijk Nuenen-zuidwest, de regionale bundelroutes en snelfietsroute over de Opwettenseweg een afname van het autoverkeer mogelijk maken. Het verschil is, dat de situatie op de Opwettenseweg urgenter is.
- De Kapperdoesweg (voorheen Panakkers, gebiedsontsluitingsweg) krijgt de functie erftoegangsweg 1.
- Boord gaan we onderzoeken als sluiproute, deze loopt parallel aan de gebiedsontsluitingsweg Europalaan. Boord behoudt voor nu de functie erftoegangsweg 2, wat ook de aanpak van de sluiproute mogelijk maakt.
- Soeterbeek-Soeterbeekseweg behoudt als karakteristieke landelijke route de functie van erftoegangsweg type 2. Een kanttekening daarbij is dat het gebruik van deze weg van en naar Eindhoven redelijk intensief is. In lijn met de wegcategorie zoeken we naar verkeersmaatregelen die de knelpunten met verkeersveiligheid van fietsers oplost. Is afhankelijk van keuzes in bundelroutes en de samenwerking met Eindhoven. Zie ook aanpak verkeersonveilige locaties.
- Weg Son-Lieshout gaan we opwaarderen naar erftoegangsweg 1. Deze weg verbindt de Sonseweg met de Lieshoutseweg, de functie erftoegangsweg 1 sluit beter aan bij de bestaande inrichting en bij de wegategorisering van de buurgemeenten. Hierbij past overigens de aanleg van een fietspad.
- De weg door Nuenen West (Laan door de Panakkers) krijgt de functie van erftoegangsweg 1, dit geldt ook voor het gedeelte dat nog niet gerealiseerd is. Laan door de Panakkers krijgt een matige verkeersfunctie bij de ontsluiting van Nuenen West, net zoals het verlengde gedeelte van het huidige Wettenseind tot de Geldropsedijk. Afhankelijk van het toekomstige gebruik van de ontsluiting via het Wettenseind, is een verbeterde verbinding naar de Geldropsedijk wenselijk. Invulling en ligging van deze erftoegangsweg type 1-verbinding zijn nog nader te bepalen.



Nuenen



- De Beekstraat oostzijde heeft een beperkte verkeersfunctie, bovendien steken hier schoolgaande kinderen over en heeft deze straat geen functie voor openbaar vervoer. Deze weg krijgt de functie erftoegangsweg 2.
- Laan van Nuenhem blijft een erftoegangsweg 1, net zoals de rest van de ring door Nuenen-Oost, de Nuenderbeekselaan en de Papenvoortsedijk. Aan de Laan van Nuenhem is basisschool De Nieuwe Linde immers verplaatst.
- Het is een bewuste keuze om de wegcategorisering niet te veranderen voor de industrieterreinen Eeneind I en II en Berkenbos en Pinckart. We behouden de huidige categorisering als erftoegangsweg type 2. Bereikbaarheid voor vrachtverkeer is erg belangrijk op industrieterreinen. Daarom kiezen we voor deze wegcategorie met een sobere 30 km inrichting zonder drempels, de kruispunten blijven in principe ongewijzigd. Vanwege de conflicterende belangen zien wij op dit moment geen gedragen infrastructurele oplossingen voor de ervaren verkeersveiligheidsproblemen, uiteraard staan wij wel open voor input en suggesties.

Nieuwe wegcategorisering Nuenen

Op basis van het gebruik en inrichting van de wegen in de gemeente Nuenen hebben we een aangepast wegcategoriseringsplan opgesteld. De wegen zijn onderverdeeld in de eerder genoemde drie categorieën:

- gebiedsontsluitingsweg met een verkeersfunctie
- erftoegangsweg type 1 met een verblijfsfunctie én een beperkte verkeersfunctie
- erftoegangsweg type 2 met een verblijfsfunctie

Binnen de drie categorieën wordt ook onderscheid gemaakt in wegen die binnen de bebouwde kom liggen en daarbuiten.

Buiten de bebouwde kom

De A270 blijft vooralsnog een stroomweg. Op dit moment is de provincie wegbeheerder van de weg en is wijziging van de wegcategorie geen bevoegdheid van de gemeente Nuenen. De toekomst van deze weg werken we in samenwerking met de Provincie verder uit in de 'Planstudie Nuenen'. Zie module gemotoriseerd verkeer.

De gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom zijn Lieshoutseweg, Smits van Oyenlaan, Europalaan, Collse Hoefdijk. Via deze wegen wordt het verkeer verzameld voor verdere afwikkeling naar de regio.



Nuenen



De overige wegen buiten de bebouwde kom zijn gecategoriseerd als erftoegangswegen type 1 of type 2. Type 1 wegen zijn bij voorkeur voorzien van een fietsvoorziening. Deze wegen kennen een iets betere doorstroming in vergelijking met de erftoegangswegen type 2. In de keuze van de herinrichting wordt doorstroming zwaarder meegewogen (bijv. uitbuigingen in plaats van plateau's). Voor beide categorieën geldt een snelheidsregime van 60 km/uur, de inrichting verschilt echter per categorie.

Erftoegangswegen type 1 krijgen buiten de bebouwde kom bij voorkeur een vrijliggende fietsvoorziening. Wanneer dit niet mogelijk is, omdat de ruimte hiervoor niet beschikbaar is, worden erftoegangswegen type 1 buiten de bebouwde kom, in ieder geval voorzien van fiets(suggestie)stroken. Op regionale routes worden fiets- of suggestiestroken bij voorkeur in rood uitgevoerd.

Binnen de bebouwde kom

Ook binnen de bebouwde kom maken we onderscheid naar gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur) en erftoegangswegen type 1 en type 2 (beide 30 km/uur). Daarmee sluiten we aan op de landelijke richtlijnen van Duurzaam Veilig.

Gebiedsontsluitingswegen, zoals Smits van Oyenlaan en Europalaan, hebben een dubbele as-markering en vrijliggende fietspaden. Op locaties waar vrijliggende fietspaden niet mogelijk zijn worden fietsstroken toegepast. Op gebiedsontsluitingswegen hebben doorstroming en verkeersveiligheid prioriteit. Het parkeren en het laden en lossen van voertuigen mag niet op de rijbaan, maar op daarvoor ingerichte voorzieningen.

Erftoegangswegen type 1 voorzien we binnen de bebouwde kom van een fiets(suggestie)strook. Indien het stopverbod van een fietsstrook in de praktijk tot een conflict leidt met laden en lossen of in-en uitstappen, wordt een suggestiestrook toegepast. Parkeren lossen we zoveel mogelijk buiten de rijbaan op. Om de functie te accentueren en voor het behoud van het dorpse karakter hebben deze wegen bij voorkeur een klinkerverharding, industrieterreinen uitgezonderd.

Erftoegangswegen type 2 krijgen geen markering. Dit geldt voor erftoegangswegen type 2 binnen en buiten de bebouwde kom. Het ontbreken van markering (dus ook geen suggestiestrook) maakt duidelijk dat deze wegen bedoeld zijn om aanliggende percelen en erven te ontsluiten. Verblijven heeft hier prioriteit. Parkeren en laden en lossen mag op de rijbaan plaatsvinden, waarbij passeren mogelijk moet blijven. Het passeren hoeft echter niet in twee richtingen tegelijkertijd mogelijk te zijn.



Nuenen



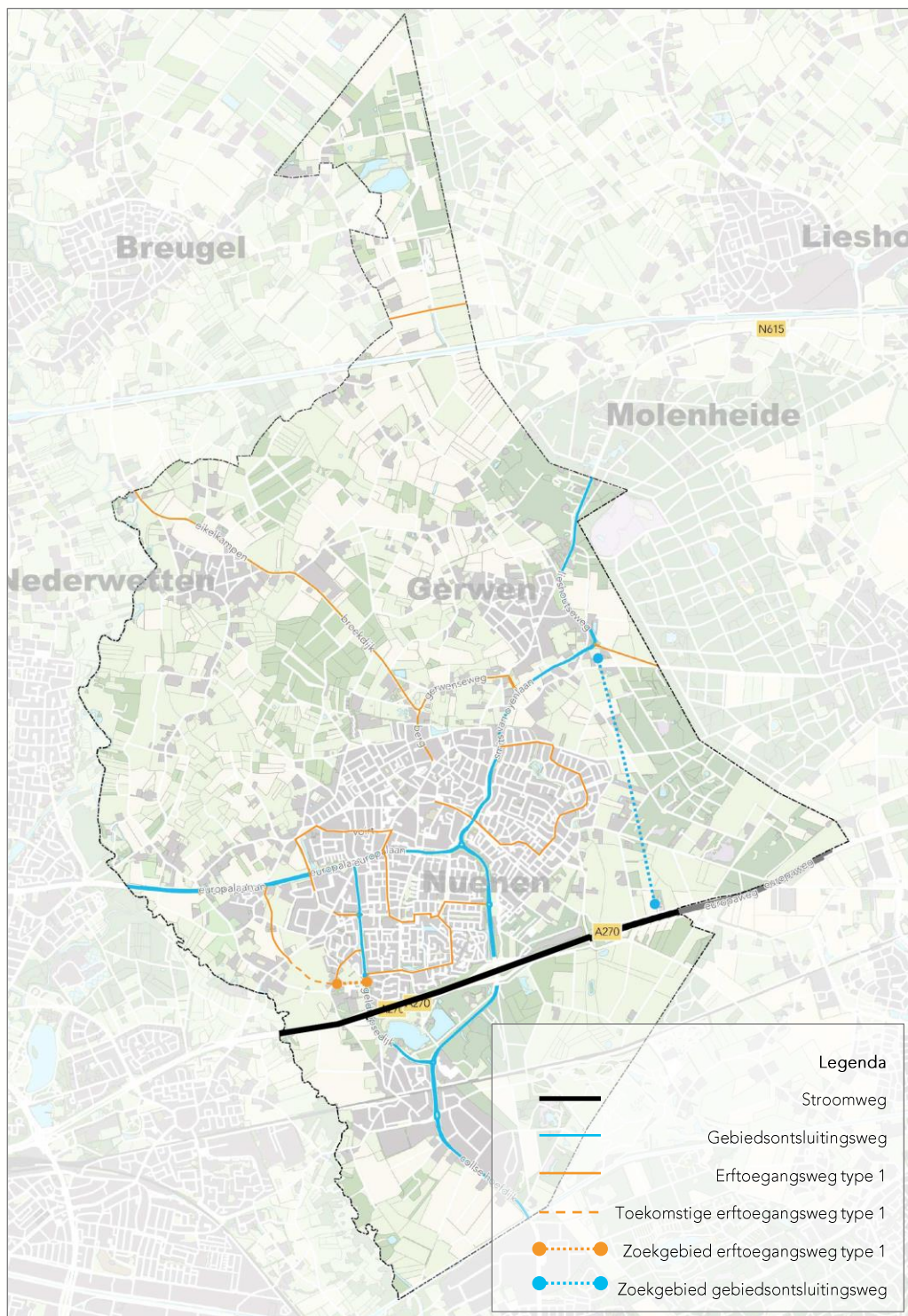
Snelheid

We maken nu voor wat betreft snelheid het volgende onderscheid:

- Stroomweg (SW): 80 – 120 km/uur
- Gebiedsontsluitingswegen (GOW):
 - buiten de bebouwde kom 80 km/uur
 - binnen de bebouwde kom 50 km/uur
- Erftoegangswegen type 1 (ETW1):
 - buiten de bebouwde kom 60 km/uur
 - binnen de bebouwde kom 30 km/uur (bij uitzondering 50 km/h)
- Erftoegangswegen type 2 (ETW2):
 - buiten de bebouwde kom 60 km/uur
 - binnen de bebouwde kom 30 km/uur

Kaart wegcategorisering Nuenen

De geografische vertaling naar de categorisering van het wegennet staat in figuur 2.



figuur 2: nieuwe wegcategorisering Nuenen

Inrichtingsrichtlijnen per functie

Door per wegfunctie inrichtingsrichtlijnen vast te stellen, maken we duidelijk waar welke inrichting moet worden toegepast, zie tabel 1. Verkeersmaatregelen realiseren wij altijd conform de richtlijnen van het CROW. Experimenten vanuit inwonersparticipatie hebben in het verleden helaas niet tot functionele resultaten geleid. Daarom zoeken we in het uitvoeringsprogramma meer naar standaardoplossingen, zoals verkeersplateau's.

Functie	Snelheid (km/uur)	As-markering	Kant-markering	Verharding	Fietsvoorziening	Parkeren	Voetgangers
Buiten de bebouwde kom							
GOW	80	dubbel	onderbroken	gesloten	gescheiden	n.v.t.	n.v.t.
ETW type 1	60	geen	onderbroken	elementen of eventueel gesloten	gescheiden of fiets (suggestie-) strook	n.v.t.	Berm of fietsvoorziening
ETW type 2	60	geen	geen	elementen of eventueel gesloten	geen	n.v.t.	rijbaan
Binnen de bebouwde kom							
GOW	50	dubbel	trottoirband of markering	gesloten	gescheiden	geen of in langs-parkeer vakken	trottoir
ETW type 1	30	geen	trottoirband	elementen of eventueel gesloten	fiets (suggestie) strook	in parkeer vakken	trottoir
ETW type 2	30	geen	trottoirband	elementen	geen	rijbaan	trottoir of rijbaan

tabel 1: inrichtingsrichtlijnen per wegfunctie (bron: CROW)

Voetgangersoversteekplaatsen

Oversteekplaatsen voor voetgangers moeten goed ontworpen worden en opvallen. Oversteken kan gevaarlijk zijn voor voetgangers, omdat ze het veilige trottoir moeten verlaten en zich tussen het rijdend (auto)verkeer moeten begeven. Een zebepad is een van de mogelijke oversteekvoorzieningen. In Nuenen gaan we selectief om met het toepassen van zebapaden, vanwege het risico op schijnveiligheid, maar ook omdat soms andere voorziening beter passen.

De aanbevelingen van het CROW laten weliswaar duidelijke richtlijnen zien hoe een veilige oversteek voor voetgangers is te realiseren, maar doen geen heldere uitspraken over al dan niet toepassen van een zebepad of een andere soort oversteekplaats afhankelijk van wegcategorie. Oversteken kunnen namelijk ook op een andere manier worden gefaciliteerd dan met een zebepad, bijvoorbeeld met een verhoogd kruisingsvlak, een oversteek met kanalisatiestrepen of een kleurvlak. Het stroomschema in bijlage 2 biedt een handleiding voor het objectief beoordelen van oversteeklocaties en de benodigde maatregelen. Daarmee voorkomen we een wildgroei van maatregelen. Zo is een oversteek met verkeerslichten alleen aan de orde op gebiedsontsluitingswegen, niet toe te passen bij erftoegangswegen. Tunneltjes passen bij stroomwegen en incidenteel bij drukke gebiedsontsluitingswegen. Nadelen zitten in de lastige inpassing, hoge kosten, sociale onveiligheid, omfietsen en oncomfortabele hellingen.

Voorbeelden wegfunctie

In tabel 2 staan voor de verschillende wegcategorieën fotovoorbeelden per wegfunctie.

Wegfunctie	Onderverdeling	Voorbeeld
Stroomwegen	Autosnelweg 130 en 120 km/uur	



Nuenen

Aa

	Autoweg 80 en 100 km/uur	
Gebiedsontsluitingwegen	Buiten de bebouwde kom 80 km/uur	
	Binnen de bebouwde kom 50 km/uur	
Erftoegangswegen	Buiten de bebouwde kom, type I 60 km/uur	



Nuenen

Aa

	Buiten de bebouwde kom, type II 60 km/uur	
	Binnen de bebouwde kom, type I 30 km/uur	
	Binnen de bebouwde kom, type II 30 km/uur	

tabel 2: voorbeelden wegfuncties

Aanpassen weginrichting

Door de wegen in te richten conform de wegfunctie en rekening houdend met de inrichtingsrichtlijnen Duurzaam Veilig ontstaat een uniform wegbeeld waaraan de weggebruiker kan 'aflezen' wat van hem of haar verwacht wordt. Het geeft aan waar verkeer prioriteit heeft en waar verblijven prioriteit heeft. Die duidelijkheid zorgt tevens voor een verbetering van de leefbaarheid verkeersveiligheid, omdat de snelheid omlaag gaat en fietsers duidelijk een eigen plek op de weg krijgen.



Nuenen



Om aan de wegcategorisering uit figuur 2 te voldoen moeten de volgende wegen op termijn volgens de bijbehorende inrichtingseisen worden ingericht:

- Nuenderbeekselaan Laan ter Catten, Papenvoortsedijk, Laan van Nuenhem: inrichten als erftoegangsweg 1 (maximale snelheid 30 km/uur).
- Refeling: inrichten als erftoegangsweg 2
- Arnold Pootlaan, Brabantring: inrichten als erftoegangsweg 1 (30 km/uur). Deze wegen hebben een functie in de ontsluiting van de Nuenen-zuid. Hier hoort een eenduidige weginrichting bij.
- Voirt – eerste deel Boordseweg: inrichten als erftoegangsweg 1.
- Opwettenseweg: inrichten als erftoegangsweg 2.
- Meerijlaan (ten westen van de Geldropsedijk): afhankelijk van keuzes Nuenen-West, te zijner tijd inrichten als erftoegangsweg 2.

6.3.3 Herinrichten wegen en aanpak verkeersonveilige locaties

Onze ambitie is, met effectief beleid de belangrijkste verkeersveiligheidsproblemen aan te pakken. Met deze module willen we een inhaalslag maken. Zoals in deze module al beschreven, gaan we diverse wegen herinrichten naar de vastgestelde wegcategorisering. In deze paragraaf komen de wegen terug waar we daarnaast ook specifiek de verkeersveiligheid willen verbeteren. We geven aan hoe we de aanpak van de bekende sluiproutes zien. In woonwijken zorgt de uitvoering van de wegcategorisering bovendien voor het weren van ongewenst doorgaand verkeer in de woonwijken. Daarmee lossen we een deel van de objectief onveilige punten op. Daarnaast zetten de komende jaren in op het verbeteren van de overige verkeersonveilige locaties uit de top 16.

Aanpak verkeersonveilige situaties

Het is hier de vraag of de 'gewogen lijst van objectief en subjectief onveilige locaties actief opgepakt kan worden, of dat de aanpak gekoppeld moet te worden aan lopende ontwikkelingen of acties (in andere modules). In dat laatste geval kijken we welke accenten vanuit verkeersveiligheid gewenst zijn.

We hebben per locatie, uit de lijst met verkeersonveilige locaties, aangegeven wat het voornaamste verkeersveiligheidsknelpunt is, waar de grootste afwijkingen zitten ten opzichte van de richtlijnen Duurzaam Veilig en, indien bekend, welke maatregelen we voorstellen.



Nuenen



Opwettenseweg

Op de Opwettenseweg wordt te hard gereden en er rijdt veel verkeer. Dit is vooral onveilig in combinatie met de vele fietsers. De weg maakt onderdeel uit van een belangrijke schoolroute (middelbare scholen Eindhoven, nieuwe basisschool Nuenen West), dus er fietsen relatief veel kinderen/ jongeren. Dit in combinatie met druk autoverkeer, er is op de Opwettenseweg sprake van sluipverkeer op route Eindhoven-Nuenen en vice versa, leidt tot verkeersonveiligheid.

Snelheidsremmers volstaan hier niet. Er is meer nodig dan dat. Er zijn mogelijk zelfs circulatiemaatregelen (zoals een fysieke afsluiting) nodig om de intensiteit te verlagen.

De Opwettenseweg gaan we in het kader van de wegcategorisering inrichten als Erftoegangsweg type 2 binnen de bebouwde kom, mogelijk zelfs nog verkeersluwer: bijvoorbeeld als fietsstraat. Deze ontwikkeling houdt sterk verband met nieuwbouw Nuenen-West en een (snelle) fietsroute naar Eindhoven. Het is in het belang van de verkeersveiligheid om deze koers voortvarend om te zetten in daden.

Boord-Boordseweg

Ook Boord wordt gebruikt door fietsers. Bovendien is er op Boord sprake van sluipverkeer richting Eindhoven in de ochtendspits. Sluipverkeer is vrijwel altijd een afgeleide van een bovenlokaal probleem. Ook bij Boord is dit het geval. Sluipverkeer ontstaat hier immers door gebrekkige doorstroming (te hoog aanbod) op de Sterrenlaan-Europalaan, wat weer samenhangt met gebrekkige doorstroming op de A270-Eisenhowerlaan. De oplossing ligt daarmee dus op het niveau van de Bundelroutes. Welke maatregelen zijn er gepast voor de kortere termijn? Bureau Buiten Ruimte denkt aan eenrichtingsvarianten, borden en desnoods (dynamische) wegafsluitingen. In deze module opteren we voor een stappenplan, in samenwerking met Eindhoven:

- 1 De Kosmoslaan is eind 2018 aangepakt en onvriendelijk gemaakt voor (sluip)verkeer;
- 2 De aanleg van snelheidsremmers is om meerdere redenen gewenst voor vooral Boord en ook Soeterbeek/Soeterbeekseweg;
- 3 Doorstroming van autoverkeer op de Sterrenlaan wordt, in het kader van verkeersmaatregelen op de bundelroutes, naar verwachting ondertussen verbeterd;
- 4 Een ingrijpendere maatregel, zoals een (dynamische) afsluiting kan in beeld komen zodra de eerdere maatregelen onvoldoende effect sorteren en er geen zicht is om robuuste maatregelen in het kader van de Bundelroutes.

Nuenen centrum in samenhang: Parkstraat, Park en Berg

We willen Voirt – eerste deel Boordseweg als erftoegangsweg type 1 om het verkeer naar het centrum te geleiden.

De indruk bestaat dat de snelheid onverminderd hoog ligt sinds de reconstructie, misschien wel hoger. Dit is niet wenselijk in een verblijfsgebied. Bovendien komen fietsers in de knel in combinatie met bezoekers van het centrum die met de auto komen.

Wellicht biedt eenrichtingsverkeer in Park en Parkstraat meer ruimte voor beide doelgroepen, dit biedt ook extra kansen voor parkeeroplossingen. Via de module Parkeren en verkeer centrum ontwikkelen we plannen die fietsers en voetgangers een betere positie geven. Snelheidsremming is vanwege verkeersveiligheid gewenst, circulatiemaatregelen ook, mits de routing logisch is.

Het voortvarend toepassen van snelheid remmende maatregelen op de Berg vinden we erg belangrijk. We denken daarbij bijvoorbeeld aan het toepassen van kruispuntplateaus op het kruispunt Berg-Jonkheer Hugo van Berckellaan, Berg nabij het Park Lindeboom en de voetgangersteekplaats bij Hof van Wijk.

Hoge Brake (kruispunt Lyndakkers-Oude Kerkdijk)

De oversteek voor fietsers is eind 2018 aangepakt, dit heeft positieve gevolgen gehad voor de snelheid van het autoverkeer en de verkeersveiligheid ter hoogte van de fietsoversteek. We willen de effecten van de aanpassingen monitoren voor verkeersveiligheid en snelheid. We willen de Meierijlaan oostelijk van Geldropsedijk en Hoge Brake, Arnold Pootlaan, Brabantring inrichten als erftoegangsweg type 1, met bijhorende verkeersmaatregelen.

Vincent van Goghstraat (o.a. fietsoversteek Vincent van Goghstraat-De Luistruik)

De problemen in de Vincent van Goghstraat, specifiek het kruispunt met Luistruik betreffen snelheid en weggedrag bij voorrangsituaties. Zijstraat Luistruik wordt onvoldoende herkend als gelijkwaardige straat. De oversteek Dwerspad – Vincent van Goghstraat is lastig, met veel verkeer van links en kruisend verkeer bij de oversteek. Hier zijn wellicht veiliger ontwerpen denkbaar. Ook de schuinen fietsoversteekplaats, daar waar het tweezijdige fietspad zich verdeeld over twee fietssuggestiestroken, wordt als onveilig ervaren.



Nuenen



Smits van Oyenlaan (o.a. Klamperlaan)

Vanwege de hoge intensiteit op Smits van Oyenlaan, zijn er weinig hiaten en weinig opstelruimte voor overstekend gemotoriseerd verkeer, dit geldt deels ook voor overstekende fietsers. Een bekend knelpunt is de Beekstraat. Een algehele reconstructie tot voorrangspointje, rotonde of verkeerslichten is echter pas aan de orde zodra de Smits van Oyenlaan als Bundelroute op de tekentafel ligt. De Smits van Oyenlaan wordt naar verwachting in de toekomst vooral drukker worden aan de zuidzijde, bij de aansluiting van de Klamperlaan. Het is daarbij de vraag of de huidige turborotonde voldoende capaciteit heeft. Wellicht is een aanpassing nodig.

Europalaan

De Europalaan is recent heringericht. Weliswaar niet als een verkeersveiligheidsproject, maar primair bedoeld ter verbetering van het openbaar vervoer. Daarnaast is ruimte gecreëerd voor voetganger, fiets én auto. Dat alles neemt niet weg dat verkeersveiligheid aandacht heeft gekregen in het ontwerpproces. We hebben voor dilemma's gestaan, keuzes gemaakt, ontwerpen gemaakt en deze weer verbeterd. Ondanks zorgvuldigheid in het voortraject blijven restpunten bestaan, namelijk:

- Fietsers in twee richtingen: we kunnen en willen ze niet verbieden, maar het blijft een gevaarlijke, onverwachte tegenrichting voor afslaande automobilisten. We monitoren dit door klachten serieus te nemen, en kleine aanpassingen te doen waar mogelijk.
- Er rijden nog steeds automobilisten over de fietspaden. Dat voelt onveilig en is ongewenst. Vooral een ongeval waarbij een overstekende fietser (Refeling) om het leven kwam is bijgebleven. Daarbij vragen we ons af wat het effect van de busbaan geweest kan zijn.
- Automobilisten zondigen soms tegen de verplichte rijrichtingen, op parallelwegen, bij Refeling en benzinestation.

Beekstraat

Beide delen van de Beekstraat zijn aangepakt. Het oostelijke deel houdt verband met de school-thuisroute. Voor het westelijke deel werken we aan een evaluatie, daaruit zal blijken of de gewenste effecten bereikt zijn. De inhoudelijke kaders zijn zo ruim geweest dat ideeën gerealiseerd zijn, buiten de kaders van Duurzaam Veilig. Deze moeten wellicht deels hersteld worden tot meer standaard Duurzaam Veilige oplossingen.

Collseweg

Op de Collseweg wordt veel gefietst en ook daar wordt structureel te hard gereden. Bovendien is er op de Collseweg sprake van sluipverkeer als onderdeel van de route Eeneind-Eindhoven. De snelheid van het verkeer zorgt voor conflicten met fietsers. Het snelfietspad Helmond – Eindhoven kan ook een aanleiding zijn voor verbeteringen voor fietsers. Zie modules Fietsverkeer.



Nuenen



De oorzaak voor sluipverkeer via de Collseweg is nagenoeg dezelfde als die op Boord. Ook hier is onze partner Eindhoven, als we het probleem bij de bron aanpakken (Bundelroutes). Dit betekent dat wellicht maatregelen gewenst zijn om snelheid te remmen op de weg zelf. Het is niet reëel te verwachten dat dit sluipverkeer weert danwel de leefbaarheid verbetert. Circulatiemaatregelen (zoals eenrichtingsverkeer), afsluitingen, doseerinstallaties) zijn echter niet aan de orde zolang we geen zicht hebben op oplossing van de dieperliggende oorzaak.

Broekdijk-Eikelkampen (aansluitingen Hoekstraat-Eikelkampen)

Deze wegen kennen hoge snelheden autoverkeer en veel snelheidsongevallen, ook met ernstige afloop in combinatie met de aanwezige bomen. Door de aanwezigheid van de bomen is de weg weinig vergevingsgezind. De aansluitingen op de weg Hoekstraat-Eikelkampen zijn niet duidelijk en niet uniform vormgegeven. Dit gaan we corrigeren bij de reconstructie die voor 2019 gepland staat. Onderdeel daarvan is de inrichting van Broekdijk en Eikelkampen als 60 km zone met langs gelegen fietspaden in de voorrang.

Wegenverkeerswetgeving leidt ertoe dat die aansluitingen wel fors moeten uitbuigen bij de kruisingen. Dit voorkomt onduidelijkheid aangezien de aansluitingen van de Hoekstraat op de Broekdijk-Eikelkampen wel gelijkwaardig blijven.

Vallestap

De Vallestap is een typisch voorbeeld een brede weg, zoals die in de jaren zeventig vaak aangelegd werden. Het brede wegprofiel leidt tot hoge snelheden. Dit is gevaarlijk in combinatie met fietsers op de rijbaan, maar leidt ook tot ongewenst weggedrag bij verkeer van rechts. Het laatste heeft wellicht ook te maken met onduidelijke voorrangssituaties. De Vallestap heeft wel een parallelle route voor langzaam verkeer. De oversteek in oost-westrichting (fietsers Eindhoven) is hinderlijk bij hoge snelheden van autoverkeer. We willen hier een smaller wegprofiel toepassen.

Laan van Nuenhem-Nuenderbeekselaan-Laan ter Catten-Papenvoortsedijk

Deze route heeft interne ontsluitingsfunctie voor heel Nuenen Oost. Hoge snelheid van verkeer uit de wijken, levert conflicten op als de gelijkwaardigheid van de zijwegen niet duidelijk is. Ook vraagt gewenste positie van de fiets om aandacht bij de aanstaande herinrichting. Soms rijden fietsers op de rijbaan, terwijl er ook een parallelle vrijliggende fietsroute beschikbaar is. In het kader van eenduidigheid willen we de route volledig inrichten als erftoegangsweg type 1.

Gerwenseweg

De Gerwenseweg is een zeer sober ingerichte 60-km weg, met vrijliggende fietspaden. De snelheid ligt relatief hoog. Voldoende attentieverhoging bij de fietsoversteek is gewenst en aanwezig.



Nuenen



Lieshoutseweg-Moorvensedijk

Dit is een gebiedsontsluitingsweg buiten de kom, onderdeel van de Bundelroutes (N615). De provincie heeft deze N615 in 2018 gereconstrueerd, waarbij de richtlijnen Duurzaam Veilig zoveel mogelijk in acht genomen zijn genomen. Dit heeft geleid tot een dubbele asstreek en bermbeveiliging. Op het Nuenense gedeelte was al eerder onderhoud gepleegd, zonder aanpassingen van belijning. Bij de aanpak van de Bundelroutes zijn aanvullende aanpassingen nodig voor een Duurzaam Veilige inrichting.

Geldropsedijk

Deze (grotendeels) voormalige 80km weg ligt vrijwel geheel binnen de kom, maar aan de zuidzijde ontbreken de bijpassende inrichtingskenmerken. De Geldropsedijk heeft een goede oversteekmogelijkheid bij de rotonde Meierijlaan. Er zijn twee ongeregelde oversteeken voor fietsers/voetgangers, die als verkeersonveilig worden ervaren. Nabij Eeneind is de oversteek nog voorzien van een zeer brede middengeleider, die tevens voor wat snelheidsremming zorgt. Bij de oversteek Opwettenseweg ontbreekt deze. De richtlijnen Duurzaam Veilig geven beperkte mogelijkheden voor snelheidsremming bij oversteekplaatsen.

Refeling

Op de Refeling wordt te hard gereden. Bovendien wordt de oversteek en aansluiting bij de Europalaan als verkeersonveilig ervaren. De lijnbus rijdt hier niet meer, dat biedt extra mogelijkheden voor snelheidsremming. Het is de wens om de Refeling in te richten als erftoegangsweg type 2.

6.3.4 Onderzoek autotunnel Collse Hoefdijk

In december 2017 heeft de raad van de gemeente Nuenen aangedrongen op een onderzoek naar ondertunneling van spoor of rijbanen bij de spoorovergang Collse Hoefdijk. Zie ook module gemotoriseerd verkeer. Een dergelijke tunnel is erg kostbaar. Daarom is eerst een haalbaarheidsonderzoek naar een spoortunnel voor autoverkeer onder de Collse Hoefdijk nodig.

Met een spoortunnel willen we de onveiligheid op de twee spoorwegovergangen nabij Eeneind en met name die van de Collse Hoefdijk verbeteren. Daarnaast willen we de geluidsoverlast, als gevolg van het spoor, reduceren en willen we het aantal goederentreinen met gevaarlijke stoffen op deze verbinding verminderen. De eerste stap in dit traject is een verkeerskundige studie over de Nuenense hoofdwegen: de Planstudie Nuenen, het vervolg op de studie Bundelroutes. De stromen autoverkeer en de regionale projectfiches kunnen immers niet los van elkaar gezien kunnen worden.



Nuenen



In de planstudie nemen we onder andere mee:

- de groei van de dichtligtijden als gevolg van toename van goederen en treinen voor personenvervoer.
- de leefbaarheidseffecten voor geluid en doorgaand verkeer via Eeneind.
- het sluipverkeer en de verkeersveiligheid op de spoorwegovergangen Vaarleseweg, Schoutse Vennen, Collse Hoefdijk en Eeneind.
- de onderbouwing van subsidiekansen, vooral als het onveiligheid spoorvervoer betreft.
- de regionale wens om de snelfietsroute Eindhoven-Helmond ongelijkvloers te laten kruisen over de Collse Hoefdijk.
- de bereikbaarheid voor autoverkeer en hulpdiensten via de Collse Hoefdijk.
- de bereikbaarheid van bedrijventerreinen en woonkernen aan de zuidzijde van het spoor.
- het vergroten van de eventuele mogelijkheden voor een station nabij Gulbergen/Eeneind.
- de verkeersaantrekkende werking van een autotunnel op het regionale autoverkeer.
- de ontwikkelingen op landgoed Gulbergen en bedrijventerrein Eeneind.

Ook in een ruimere omgeving is een tunnel hoogstwaarschijnlijk gunstig voor de bereikbaarheid, voor delen van de gemeenten Nuenen en Geldrop-Mierlo. Het is de vraag hoe ruim het invloedgebied is. Ontlast een tunnel de Mierlosedijk en/of ontstaat een ongewenst verkeersaantrekkende werking voor de Geldropsedijk, oneigenlijk gebruik of overbelasting van wegen zoals de Collse Hoefdijk of zelfs de route tot de A67?

Daarom is de Planstudie Nuenen, als vervolg op de studie bundelroutes, een goede aanleiding voor een integrale beoordeling. Regionale partners zitten daarbij aan tafel. Subsidiekansen ontstaan als we “op de agenda” staan. We werken de haalbaarheidsstudie uit in overleg met Prorail, gericht op een autotunnel. Gesprek met laatstgenoemde heeft duidelijk gemaakt dat de haalbaarheid van een verdiepte ligging van het spoor niet opportuun is i.v.m. de extreem hoge kosten.

Een tunnel zal ook randvoorwaarde zijn als we willen dat ooit een treinstation Eeneind-Gulbergen in beeld komt (module openbaar vervoer).

6.3.5 Schoolomgevingen

Schoolroutes basisscholen

Een 'special' voor voetgangers zijn de belangrijkste routes van en naar de basisscholen in Nuenen en de verbindingsroutes naar sport- en speelvoorzieningen. Bij veel scholen hebben we al wat gedaan. Om verdere verbeteringen te realiseren gaan we, in samenwerking met de basisscholen en ouders, de schoolroutes beoordelen. Zij hebben immers de belangrijkste rollen in het dagelijks gebruik van de schoolomgeving en zijn vaak ook bron van hun eigen onveiligheidsgevoelens. Denk verkeersonveilige situatie als gevolg van halen en brengen bij scholen, daar ligt ook een bepaalde verantwoordelijkheid van de ouders.

We zien voor schoolroutes de volgende kansen:

- Bij basisschool de Rietpluim is al gekeken naar routes vanuit Nuenen-Oost. We zien mogelijkheden om attentie verhogende maatregelen te realiseren op de Nuenderbeekselaan/Heijbloem. Ook zijn verbeteringen voor de (subjectieve) verkeersveiligheid denkbaar, vooral voor fietsers (fietsoversteek Oudelandsedijk). Het ombouwen naar een oversteek "in de voorrang" kan alleen als daarmee een logisch geheel ontstaat dat vertrouwen geeft dat dit ook objectief verkeersveiligheid oplevert.
- Basisschool De Nieuwe Linde vraagt om maatregelen ter verbetering van het halen en brengen en voor het verbeteren van de verkeerscirculatie. Het initiatief ligt hiervoor bij de school: eerst is draagvlak van omwonenden nodig, daar ligt een raakvlak met overlast door halen en brengen.
- Insp. Crijnsschool. Hier willen we inzetten op verbeteringen in de schoolomgeving in combinatie met de reconstructie van de Brabantring.
- Voor basisschool de Dassenburcht zien we kansen in verkeerscirculatiemaatregelen, zoals eenrichtingsverkeer. De werkgroep verkeer van de school werkt op dit moment aan een voorstel ter beoordeling.

Rolverdeling

Ook is het goed de rollen duidelijk af te bakenen. We hanteren hiervoor de volgende verdeling:

- School en ouders hebben het initiatief: voeren de inventarisatie uit en komen met verbetervoorstellen voor gedrag én openbare ruimte.
- Gemeente faciliteert, stelt kaders (keuzes, prioriteiten, geld) en toetst.
- School en ouders zijn leidend bij uitvoering van gedragsmaatregelen en de inrichting van het schoolplein, gemeente is leidend bij uitvoering maatregelen in openbare ruimte.
- Maatschappelijke en professionele organisaties kunnen door scholen en ouders worden gevraagd te ondersteunen, bij de aanpak en inhoud. De gemeente streeft naar (en faciliteert) samenwerking.



Nuenen



foto 1: fietsverlichtingscampagne school Nuenen

Nieuwe schoolomgevingen

Bij de realisatie van nieuwe scholen vinden we het belangrijk dat de locatiekeuze goed afgewogen wordt. Hoewel andere factoren soms leidend zijn in de locatiekeuze van scholen, vinden we het vanuit verkeersveiligheid gewenst dat een nieuwe school niet gesitueerd wordt aan een doorgaande weg. Uiteraard moet er wel voldoende aandacht zijn voor parkeren en ontsluiting, zeker omdat in de praktijk veel ouders kinderen met de auto naar school brengen.

Veilige schoolfietsroutes

Vooraf middelbare scholieren gaan op de fiets naar school. Basisschoolleerlingen stimuleren we om ook met de fiets naar school te gaan. Om verbeteringen te realiseren willen we in samenwerking met alle scholen in Nuenen en de leerlingen de schoolroutes beoordelen. Dit gaan we projectmatig aan te pakken. Dat maakt het mogelijk uniformiteit in maatregelen te bewaken (herkenbaarheid) en prioriteiten te stellen uit oogpunt van kosteneffectiviteit.

Ook maakt een projectmatige aanpak het mogelijk onze rol duidelijk af te bakenen, in lijn met de verdeling, zoals beschreven in de module Verkeersveiligheid:

- School en leerlingen hebben het initiatief: doen inventarisatie en komen met verbetervoorstellen voor gedrag én openbare ruimte. Hierbij kan gebruik gemaakt worden van de laatste technische mogelijkheden. Zo kunnen leerlingen met schoolroute.nl eenvoudig hun eigen school-thuis route vastleggen met behulp van een smartphone. De gescande route komt terecht in een website en de docent kan de verkeersles baseren op de echte routes van zijn leerlingen.
- Gemeente faciliteert, stelt kaders (keuzes, prioriteiten, geld) en toetst als wegbeheerder.
- School en leerlingen zijn leidend bij uitvoering van gedragsmaatregelen en de inrichting van het schoolplein, gemeente is leidend bij uitvoering maatregelen in openbare ruimte.
- Maatschappelijke en professionele organisaties kunnen door scholen worden gevraagd te ondersteunen, bij de aanpak en inhoud. De gemeente streeft naar samenwerking.

6.3.6 Borging kwaliteit looproutes

Om het lopen te stimuleren en de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van voetgangers te vergroten ligt onze focus op de kwaliteit van voorzieningen in de centra en bij schoolomgevingen.

Bij nieuwe aanleg streven we naar de volgende maatvoering en randvoorwaarden:

- op-/afritten oversteeklocaties, minimaal 1,20 breed
- vrije doorgang trottoir van minimaal 1,50 meter, bij voorkeur 2,10 meter. Bij incidentele punten als bomen en lantaarnpalen minimaal 0,90 meter
- draaipunten voor kinderwagens, rolstoelers en dergelijke minimaal 1,50 x 1,50 meter
- vrije doorgang op loopvoorzieningen, volgens het APV beleid waarbij gebruikers van het trottoir niet gehinderd mogen worden
- keuze voor materialen die goed toegankelijk en vlak zijn
- tijdig onderhoud (vegen), dat geldt ook voor de omgeving en particulieren, denk hierbij aan snoeien van overhangend groen

Deze maatvoering en randvoorwaarden stellen we vast, deze zijn leidend voor nieuwe planvorming en ontwerpen, mits hiervoor voldoende ruimte beschikbaar is. Maatwerk is soms noodzakelijk. We erkennen dat er een spanning zit op de bereikbaarheid, die vraagt om vlakke bestrating en de wens om voetgangerszones juist af te schermen met hoogteverschillen/ trottoirbanden.

In het kader van toegankelijkheid realiseren we looproutes voor slechtzienden. Dit verdient aandacht bij reguliere werkzaamheden (herinrichting wegen in de wijken). Het centrum wordt intensiever gebruikt en verdient extra aandacht. Deze maatregel komt daarom terug in de module Parkeren en verkeer centrum.

6.3.7 Inzet op permanente VerkeersEducatie (PVE)

Kansen voor veiliger verkeersgedrag

In Nuenen werken we gestructureerd op basis van prioriteiten om de verkeersveiligheid te verbeteren. Echter, deelname aan het verkeer brengt altijd risico's met zich mee. We doen daarom een beroep op de verantwoordelijkheid van de weggebruiker en zetten in op bewustwording. Een groot aspect bij het ontstaan van ongevallen is het menselijk handelen. Er liggen in de huidige situatie kansen voor vergroting van de inzet op verkeersveiligheid en mensgerichte acties en maatregelen. Immers, een focus op veiliger verkeersgedrag levert een goede bijdrage aan de verdere verbetering van de verkeersveiligheid.



Nuenen



Permanente VerkeersEducatie is de rode draad voor veiliger verkeersgedrag. Dat betekent dat doelgroepen van alle leeftijden moeten worden benaderd. Dus niet alleen de schoolgaande kinderen op de basisscholen. We hebben aandacht voor verkeersveiligheid van peuter tot oudere en minder valide.

Blijvend en meer inzetten op veiliger verkeersgedrag is dan ook onze primaire beleidskeuze. Het is noodzakelijk om, naast aandacht voor scholen, ook de andere doelgroepen te betrekken bij verkeerseducatie. Dat vullen we in door het vasthouden en verbreden van permanente verkeerseducatie (PVE): meer aandacht en energie voor alle doelgroepen in alle leeftijden.

Alle scholen Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL)

Meest belangrijk is de dat alle basisscholen in de gemeente actief zijn met verkeerseducatie en een veilige schoolomgeving. Ons doel is dat alle scholen het Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL) behalen. Dat label borgt de planmatige opzet en uitvoering van verkeerseducatie. In het kader van BVL overleggen scholen verschillende keren per jaar. Dit gebeurt onder regie van de gemeente in samenwerking met VVN. Tijdens deze overleggen delen de scholen ervaringen, stemmen zij activiteiten af en zoeken ze de samenwerking.

Faciliterende rol gemeente

De rol van de gemeente bij permanente verkeerseducatie is anders dan de wegbeheerdersrol bij infrastructurele maatregelen. Bij het veiliger maken van gedrag hebben wij een faciliterende rol en zoeken we de samenwerking op. Andere partijen nemen de uitvoerende rol op zich en breiden deze waar mogelijk verder uit. De rol die de basisscholen hebben rondom BVL, is daar op dit moment een voorbeeld van.

Daarnaast verzorgt VVN, via de landelijke of een plaatselijke organisatie, diverse projecten en opleidingen. Denk daarbij aan verkeersprojecten op scholen met het Brabant VerkeersveiligheidsLabel (BVL), Praktisch Verkeersexamen, opfriscursus verkeersregels, E-bike-cursus, fietsopleiding aan statushouders. Maar ook kijken zij mee bij de aanpak van verkeersonveilige situaties en verzorgen zij PR activiteiten, zoals: fietsverlichtingsacties, het ophangen van spandoeken 'De scholen zijn weer begonnen', rubriek 'Wist u dat' en cartoons in weekbladen.

Andere organisaties waar wij mee samenwerken zijn de dorpsraden, bij projecten op het gebied van communicatie, en de chauffeursvereniging bij de 'dode hoek'-actie. De partners in verkeersveiligheid hebben het initiatief, wij faciliteren. We vinden het belangrijk dat voor onze samenwerkingspartners een vast ambtelijk aanspreekpunt is.



Nuenen



Vanuit onze faciliterende rol stellen we geld beschikbaar, zo reserveren we een jaarlijks budget voor basisscholen. Daarvoor worden projecten uitgevoerd zoals het Brabantse VerkeersveiligheidsLabel (BVL), waarmee scholen actief bezig zijn met de verkeersveiligheid rondom de school.

Een ander onderdeel van die faciliterende rol is de afstemming van acties op de landelijke en regionale campagnekalender. Aansluiten op landelijke thema's en campagnes maken het effect van acties groter. De ervaring leert dat het "meeliften" met bovenlokale activiteiten beter is. We zijn hier actief bij betrokken.

Op acties voor scholieren en ouderen na, blijft onze inzet voor veiliger verkeersgedrag beperkt. Om ook voor andere doelgroepen acties en projecten te realiseren, zijn maatschappelijke partners zoals Veilig Verkeer Nederland (VKN) en de Fietzersbond noodzakelijk. Die partners hebben een sleutelrol in het initiëren, plannen en uitvoeren van projecten.

De samenwerking met bestaande organisaties en belangenvertegenwoordigers verloopt goed en biedt meerdere voordelen voor de gemeenschap. De werkgroep voor het mobiliteitsbeleid krijgt een rol in het bepalen van prioriteiten en ondersteunt bij de verdere uitwerking van het beleid.

Landelijke campagnes

Verder draaien we actief mee met de landelijke verkeerscampagnes. Dit kunnen, naast verkeersveiligheidscampagnes, ook acties zijn die mensen verleiden van alternatieven voor de auto gebruik te maken. Fietsen bijvoorbeeld, is gezond en duurzaam. Ook daar zijn campagnes voor beschikbaar. Bij dergelijke campagnes gaat het om communicatie over en stimuleren van het beleid van en door de gemeente.

Verkeerseducatie voor verschillende doelgroepen is geen volledig nieuwe ontwikkeling. In Nederland en specifiek in Noord-Brabant zijn er volop voorbeelden welke zich in de praktijk hebben bewezen. Kijkend naar de situatie in Nuenen en de praktijkvoorbeelden sluiten we aan bij een principe-pakket voor de permanente verkeerseducatie. Dit pakket vormt de basis voor verdere uitwerking en invulling, samen met onze partners. Het principe-pakket is weergegeven in tabel 3.



Nuenen



Doelgroep	Actie, project	Initiatief
0-3 jaar	JONGleren in het verkeer (VWN)	VWN, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf
4-12 jaar, basisschool	Streetwise (ANWB-lesprogramma)	Scholen
	Let's go (ANWB-lesprogramma)	Scholen
	100+ kleine en grote acties via BVL.nl	Scholen
12-18 jaar, jeugd	Totally Traffic	ZLTO/Cumela
	VOMOL (landbouw-fiets)	Nader te bepalen
	Theater Zeven Sloten	VWN
	Demonstratie stopafstanden (Stichting Bevordering Verkeerseducatie)	
19-24 jaar, jongeren	Veiligrijden.nl (VWN)	Werkgevers, vervoerbedrijven
	Projecten van TeamAlert	Voetbal-/Sportvereniging
	StreetsTalk (ROV-Brabant)	VWN, ONIS, jongerenwerk
25-60 jaar, volwassenen	Veiligrijden.nl (VWN)	Werkgevers, vervoerbedrijven
	Slipcursus	Rijscholen/dorpsraden
	Rijvaardigheidstraining auto	Rijscholen/dorpsraden
	Vaardigheidstraining motor (ANWB)	Nader te bepalen/rijscholen
	Landelijke campagnes	Gemeente, dorpsraden en VWN
61- 70 jaar, oudere volwassenen	e-bike-dag	Ouderenbonden/VWN/Fietsersbond/TWC
	Bijtanken en Oppoetsen (Stichting Bevordering Verkeerseducatie)	Dorpsraden/ Ouderenbonden//VWN
70+ jaar, ouderen	Opfriscursus Verkeersregels en Rijvaardigheidsrit met instructeur in eigen auto (facultatief)	Dorpsraden/Ouderenbonden/VWN
	Scootmobieltraining	VWN

tabel 3: doorkijk principepakket permanente verkeerseducatie Nuenen

Handhaving

Het handhaven van verkeersregels is onlosmakelijk verbonden met beter verkeersgedrag. Op onderdelen is het zelfs noodzakelijk. Onze inzet voor verkeersveiliger gedrag mag echter niet alleen leunen op de inzet van handhaving. Daarvoor is de gemeente te sterk afhankelijk van de (on)mogelijkheden van de politie. Bekend is dat die beperkt zijn, omdat er ook vanuit andere belangen een beroep op de politiecapaciteit wordt gedaan. Wij kiezen daarom, samen met onze partners, een weg die niet afhankelijk is van handhaving. Duurzaam Veilig stelt dat wegen zo ingericht worden dat ze vrijwel zonder handhaving gewenst verkeersgedrag afdwingen. Dit geldt dus vooral voor de wegen binnen de kom, waar de politie sowieso niet aan toe komt. Fysieke 30 km maatregelen blijven nodig.

Afstemming

Afstemming met BOA's en politie is structureel nodig. In Nuenen zorgen we daarom voor behoud van de vaste overlegstructuur, zoals het Platform Verkeer. Ons doel is om zo de kansen, die er zijn vanuit handhaving, voor educatieactiviteiten te versterken. Aansluiting op de lokale en bovenlokale acties en campagnes is ons belangrijkste doel.

6.3.8 Inzet Platform Verkeer en Werkgroep Mobiliteit

Als gemeente maken we graag blijvend gebruik van de expertise van onze partners in verkeersveiligheid als het gaat om het beoordelen van klachten en meldingen, verkeersonveilige situaties en verkeersstructuren en om het bepalen van wenselijke maatregelen.

Platform Verkeer

Het Platform Verkeer zien we als een belangrijke adviesinstantie binnen de gemeente. De samenwerking willen we continueren, verbeteren en uitbouwen. Het platform is sterk en snel in gevraagde en ongevraagde adviezen, vooral bij verkeerskundige, infrastructurele vraagstukken op ad hoc-basis. Nu is vooral Veilig Verkeer Nuenen actief, ook met de uitvoering van inventarisaties, mensgerichte acties, problematiek rond scholen.

We zouden graag zien dat ook de Politie en hulpdiensten frequenter vertegenwoordigd zijn. Logisch lijkt ons de beleidsmedewerkers vaker in te schakelen bij het overleg, deels in plaats van de hoogfrequente aanwezigheid van de portefeuillehouder. We realiseren ons dat een wisselwerking vooral succesvol is als in een vroegtijdig stadium gedachten uitgewisseld worden. Dus niet alleen in de eindfase (van een technisch ontwerp) akkoord zoeken, maar aan de basis van ontwikkelingen meedenken, op beleidsmatig niveau: eerst de meningsvorming, dan de oordeelsvorming/ standpuntbepaling. De gemeente blijft vooralsnog de overleggen van Veilig Verkeer Nuenen faciliteren, hoewel we van alle belangengroepen verwachten dat ze voor eigen vergaderruimte zorgen. Er blijft een vaste frequentie voor deze overleggen, daarnaast plannen we overleg afhankelijk van de vraagstukken.

Werkgroep Mobiliteit

De Werkgroep Mobiliteit is gegroeid tot een groep van ruim 40 betrokken Nuenenaren uit alle wijken en instanties, met een groot aandeel agendaleden. De leden van de Werkgroep Mobiliteit vormen zodoende een brede vertegenwoordiging van Nuenen. De werkgroep Mobiliteit is in het leven geroepen om te helpen bij het formuleren van Nuenens beleid. Dit beleid heeft straks en cyclus van monitoring en rapportages (verkeersongevallen) en we gaan de modules actualiseren (iedere 2 tot 4 jaar). Op dat niveau blijven we gebruik maken van de bestaande Werkgroep Mobiliteit, met een lagere frequentie dan nu het geval is, bijvoorbeeld eens per jaar. De grotere vraagstukken komen hier aan de orde (Centrum, monitoring Leefbaarheid, Bundelroutes). In subgroepen en klankbordgroepen pakken we deze vraagstukken wel frequent op.

6.3.9 Aanpak overige klachten/subjectieve onveiligheid

Bij de gemeente komen regelmatig klachten en meldingen binnen over wijken waar hard gereden wordt. Hoe goed we ook optreden en samenwerken, de gevoelens van onveiligheid kunnen we niet altijd wegnemen. Vaak zijn het buurtbewoners zelf, soms vallen de objectieve snelheidsmetingen mee. In alle gevallen is het klachtenbeeld diffuus, te weinig concreet voor inzet van politie of BOA. Te veel snelheidsremmers zijn vaak weer ongewenst ook vanwege hinder voor dezelfde de buurtbewoners. Hoe gaan we daar in de toekomst mee om?

Toetsingskader verkeersveiligheid

In samenspraak met het Platform Verkeer bepalen we of ingebrachte knelpunten inderdaad knelpunten zijn en of maatregelen nodig zijn. En zo ja, welke maatregelen dan het beste passend zijn en op welke termijn realisatie mogelijk is. Het actief betrekken van (vertegenwoordigers van) bewoners bij de aanpak van een verkeersveiligheidsknelpunt en de eventuele uitwerking van verkeersmaatregelen helpt daarbij.

Om het verkeersveiligheidsbeleid werkbaar en meetbaar te maken voor onze burgers, gaan we gebruik maken van een toetsingskader voor wegen binnen de bebouwde kom. Dat gaat uit van de gemonitorde snelheden en intensiteit van het gemotoriseerd verkeer, zoals tabel 1 laat zien. Dat biedt een goed instrument en hulpmiddel voor de objectivering van verkeersveiligheidsknelpunten en klachten en meldingen. Het heeft niet de functie van een stroomschema waar een ja of nee uitkomt, maar geeft een beleidsmatig vertrekpunt voor de discussie en afweging. De norm geeft een indicatie of een objectieve verkeersonveilige situatie aan de orde is.

Toetsingskader verkeersveiligheid	Indicatieve norm
Snelheid gemotoriseerd verkeer op wegen binnen de kom: • op ETW's wanneer de V85² hoger is dan: • op GOW's bij een hogere V85 dan:	40 km/uur 60 km/uur
Intensiteiten op erftoegangswegen binnen de kom: • intensiteit ETW 1 • intensiteit ETW 2 • percentage vrachtverkeer	6.000 mvt/etmaal 4.500 mvt/etm maximaal 10%

tabel 4: toetsingskader leefbaarheidsknelpunt wegen binnen de bebouwde kom

Oplossingen van vastgestelde knelpunten worden in overleg met de omgeving of vertegenwoordigers daarvan besproken. Dit kunnen fysieke maatregelen zijn, maar ook maatregelen gericht op gedragsbeïnvloeding.

² De V85 is de gereden snelheid van het gemotoriseerde verkeer, die door 85% van dat verkeer niet wordt overschreden



Nuenen



Afhankelijk van de mate van overschrijding van de snelheid van het gemotoriseerd verkeer, bepalen we welke maatregel we inzetten. Wanneer de V85 de indicatieve norm overschrijdt met 0-10 km/uur dan zetten we in eerste instantie in op het aanpassen van het verkeersgedrag door educatie, voorlichting en handhaving. Wanneer de overschrijding van de V85 hoger is dan 10 km/uur dan overwegen we fysieke snelheid remmende maatregelen. Na afstemming en wederzijds begrip worden de maatregelen voorbereid, ingepland en uitgevoerd.

Structurele jaarlijkse bijdrage handhaven

Het blijft nodig om, naast de aanpak van verkeersonveilige locaties, het structurele budget te handhaven voor de aanpak van kleinschalige knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid. Naast het signaleren en oplossen van problemen in de infrastructuur kan dit budget ook worden ingezet voor signaleren en toetsen van subjectieve verkeersonveiligheid.

Standaardoplossingen

Bij de keuze van maatregelen heeft de wisselwerking tussen aanwonenden en gemeente niet altijd een goed resultaat opgeleverd. Met creatieve oplossingen, maatwerken compromissen wijken we soms te veel af van Duurzaam Veilig. Dat vraagt om meer voorspelbaarheid en uniformiteit. We kiezen daarom veiligheidshalve in principe voor standaardoplossingen, drempels en plateau's, met de standaard afmetingen.

'Shared space'

Gedeeld gebruik van de verkeersruimte (shared space) is een actuele ontwikkeling voor voetgangers en fietsen, maar ook gemotoriseerd verkeer in verblijfsgebieden. Dit principe heeft als voordeel dat vooral langzaam verkeersdeelnemers meer ruimte hebben om zich in meerdere richtingen te bewegen, zoals op pleinen. We willen in Nuenen selectief met deze ontwikkeling omgaan. Onze inwoners hechten vooral aan scheiding van verkeerssoorten, denk aan de wens verkeerslichten te behouden, zebrapaden aan te leggen etc. Op specifieke plaatsen, zoals in het centrum, willen we wel proberen de prominente plaats van auto's terugdringen. Pas als de auto echt te gast is, met lage snelheden, lijkt verdere menging tot een echt shared space concept kansrijk.

6.3.10 Blijven monitoren

Verkeer is zeer dynamisch, daarom is het belangrijk dat ook het evalueren en actualiseren van het beleid hier onderdeel van uit maakt. We vinden het nodig informatie over verkeersontwikkelingen, -problemen en educatiebehoefte gestructureerd te verzamelen.

We gaan daarom een telplan opstellen voor jaarlijkse mechanische verkeerstellingen. Op hoofdwegen tellen we het liefst permanent via de verkeerlichten. Aanvullend willen we elke twee jaar een kentekenonderzoek laten uitvoeren.

Vervolgens gaan we elke twee jaar een uitgebreide analyse doen:

- analyse ongevalsgegevens (langdurig gemiddelde, trends en locaties)
- uitvoeren en analyse telprogramma verkeersgegevens en wegcategorisering
- analyse klachten en meldingen
- waar ligt aansluiting op realiseerbare projecten, via input van verkeersveiligheidspartners
- evaluatie van (verkeersveiligheid bij) grotere wegreconstructies om de PDCA-cyclus rond te maken: plan-do-check-act

Als gemeente nemen wij het initiatief om de informatie te verzamelen, als basis voor de afstemming met de verkeersveiligheidspartners in Platform Verkeer en Werkgroep Mobiliteit. Die vormt de basis voor de accenten in het educatie- en maatregelprogramma voor de komende jaren. Verschillende instrumenten zijn hiervoor al beschikbaar, zoals de door het MRE beschikbaar gestelde gegevens over ongevallen en verkeer (ViaStat/BLIQ en/of SPI-Kompas).

Input monitoren snelheid

Naast de genoemde verkeersonveilige locaties in paragraaf 6.3.3 zijn er nog een aantal andere wegen waar de snelheid gevolgen heeft voor de (ervaring) van verkeersveiligheid. De BLIQ rapportage beschrijft deze wegen als aandachtslocaties. Het gaat daarbij om Brabantring, Arnold Pootlaan, Voirt, Stiphoutsweg en Soeterbeekseweg. We willen de verkeersveiligheid op deze wegen daarom zeker monitoren op intensiteit en snelheid door middel van verkeerstellingen. Wanneer daaruit blijkt dat maatregelen nodig zijn, nemen we deze op in onze planning.

6.3.11 Overige ontwikkelingen

Er zijn verschillende ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen gaande, die (vooral) kansen en (soms) bedreigingen bieden voor verkeer(sveiligheid). De Wereld van Van Gogh is al genoemd. Maar daarnaast zijn ook de studie Bundelroutes en de structuurvisie Nuenen-Zuid actueel. Ook het uitvoeren van wegonderhoud is soms noodzakelijk. Als daar aanleiding voor bestaat kunnen we hier actuele passages toevoegen.

6.4 Beleidskeuzes

Verkeersveiligheid is het belangrijkste thema op verkeersgebied in Nuenen op dit moment. Daarom voeren we de komende jaren dit beleid (no-regret) met prioriteit uit.

Samengevat leidt bovenstaand beleid tot de volgende beleidskeuzes:

- We zetten in op het terugdringen van het aantal verkeersongevallen, vooral de ernstige ongevallen. Dat doen we door het continueren van een combinatie van infrastructurele maatregelen en een mensgerichte aanpak, gericht op verkeersgedrag.



Nuenen



- We leggen daarbij de focus op de lijst met bekende objectieve en subjectieve verkeersonveilige locaties en de groep kwetsbare vervoerswijzen (fietsers/e-bikers, bromfietsers en voetgangers), specifiek groep jongeren van 12-24 jaar en ouderen.
- We kiezen voor een nieuwe wegcategorysering en voor de inrichting van de wegen volgens de richtlijnen Duurzaam Veilig per wegtype, om een eenduidig wegbeeld te realiseren en de verkeersveiligheid te vergroten.
- We continueren het beleid voor verbetering van school-thuisroutes en schoolomgeving door het faciliteren van initiatieven van basisscholen en ouders, het promoten van het Brabant Veiligheids Label en het aansluiten bij andere provinciale en landelijke mensgerichte acties, samen met het Platform Verkeer.
- We continueren en verbeteren de samenwerking met het Platform Verkeer (acute zaken en uitvoering) en stemmen beleid en ontwikkelingen af met de werkgroep Mobiliteit.
- We monitoren planmatig de trends en ontwikkelingen, zoals verkeersstromen, ongevals cijfers, klachten, meldingen en effecten van ons beleid (evaluaties).
- We hanteren een toetsingskaders verkeersveiligheid als beleidsmatig vertrekpunt voor de beoordeling van klachten en meldingen. Dit kan leiden tot mensgerichte maatregelen, fysieke maatregelen, handhaving of niets doen.
- We hanteren het uitgangspunt om werk met werk te maken dus de uitvoering van verkeersmaatregelen te combineren met wegbeheer of andere projecten. Dit om kosten te besparen en hinder te voorkomen: werk-met-werk maken.
 - Bij de 30km zones binnen de woonwijken volgen we wegonderhoud en het systeem van klachten en meldingen, dus zonder met een programma de wijken in te gaan.
 - Door afstemming met onderhoudsprogramma wordt de uitvoering voor enkele jaren bepaald, wat kans biedt subsidies aan te vragen.
 - Om de combinatie van wegonderhoud en verkeersmaatregelen mogelijk te maken is wel een verhoging van het reguliere budget verkeersmaatregelen nodig.
- We kiezen bij voorkeur voor de 'standaard' Duurzaam Veilige maatregelen van het CROW (zoals plateau's) die zich in de praktijk bewezen hebben. Voetgangersoversteekplaatsen passen we alleen toe als voldaan wordt aan een aantal voorwaarden, omdat anders de verkeersveiligheid in het geding komt.
- We betrekken de kansen voor een tunnel onder het spoor bij de Collse Hoefdijk bij de Planstudie Nuenen voor de regionale bundelroutes.

6.5 Acties en maatregelen

Bovenstaande beleidskeuzes leiden tot onderstaande acties en maatregelen. De volgende infrastructurele aanpassingen verbeteren de verkeersveiligheid. Op grond van analyse van de wegcategorisering, richtlijnen Duurzaam Veilig, verkeersonveiligheid en feitelijke situatie zien we in volgorde van (afnemend) belang:

- Opwettenseweg: Snelheid en intensiteit aanpassen (erftoegangsweg 2 bibeko), realisatie Nuenen West.
- Boordseweg-Boord-Soeterbeek(seweg): Maatregelen stapsgewijs onderzoeken en realiseren in relatie tot sluiproute.
- Wegen in Nuenen centrum (Parkstraat, Park en Berg) en Voirt: Verblijfskwaliteit gaan we verbeteren, met aandacht voor de bereikbaarheid van voorzieningen, in module Centrum, met
 - Circulatiemaatregelen centrumstraten
 - Kwaliteitseisen voor voetgangers
 - Voirt als erftoegangsweg 1 binnen de bebouwde kom.
 - Vincent van Goghstraat (o.a. met fietsoversteek Dwerspad en aansluiting Luistruik)
 - Vermindering snelheid Berg.
- Hoge Brake (kruispunt Lyndakkers-Oude Kerkstraat): is gereconstrueerd en wacht op evaluatie
- Meierijlaan oostelijk van de Geldropsedijk: inrichten als erftoegangsweg type 2 (tevens fietsverbinding).
- Smits van Oyenlaan: verkeersveilige oplossingen/ oversteekmogelijkheden in vervolg op de besluiten over de bundelroutes
- Europalaan: verkeersveiligheid na reconstructie blijven monitoren.
- Beekstraat: is in twee fasen aangepast, dus is evaluatie aan de orde. Voor de westzijde zoeken we meer standaardoplossingen; oostzijde is voorzien van plateau's.
- Collseweg: inrichten als erftoegangsweg 2 bibeko
- Broekdijk-Eikelkampen (aansluitingen Hoekstraat-Eikelkampen): Aanpak in het kader van reconstructie Broekdijk.
- Vallestep: Inrichten als erftoegangsweg type 1, matigen snelheid en eventueel visueel of fysiek versmallen.
- Brabantring-Arnold Pootlaan: Inrichten als erftoegangsweg 1 met fietsstroken.
- Laan van Nuenhem-Nuenderbeekselaan -Laan ter Catten-Papenvoortsedijk: Inrichten als erftoegangsweg 1 met fietsstroken.
- Gerwenseweg: Inrichten als erftoegangsweg 1 buiten de bebouwde kom
- Lieshoutseweg-Moorvensedijk: Inrichten als onderdeel van de Bundelroutes.
- Geldropsedijk: Snelheidsremming binnen de functie gebiedsontsluitingsweg bij de oversteek van fietsers.
- Refeling: inrichten als erftoegangsweg 2, met oversteek fietsers

- Meierijlaan – westelijk van Geldropsedijk: Als er duidelijkheid is over de functie van deze weg in relatie tot de Opwettenseweg en Nuenen West, deze weg indien nodig inrichten als erftoegangsweg 2.

Bovenstaande volgorde is geredeneerd vanuit verkeersveiligheid. In de integrale module kiezen we de daadwerkelijke volgorde van uitvoeren, omdat daar meer ambities/projecten samen komen.

- Actie: we stimuleren en faciliteren BVL, landelijke en provinciale campagnes) en voor de verbetering van school-thuisroutes en schoolomgeving van basisscholen. In samenwerking met Veilig Verkeer Nuenen (~~VVN/Fietsersbond~~) en andere partners bepalen we de mensgerichte pakketten voor locaties, wijken waar objectief geen grote problemen zijn, maar waar gevoelens van verkeersonveiligheid heersen. Daarbij beoordelen we welke campagnes het meest effect hebben en aangescherpt moeten worden.
- Actie: we monitoren, analyseren en rapporteren ontwikkelingen planmatig over verkeersveiligheid:
 - jaarlijks mechanische tellingen uitvoeren op de belangrijkste wegen;
 - eens per 2 jaar kentekenonderzoeken uitvoeren;
 - verkeersongevallenstatistiek en analyse van verkeersveiligheid;
 - effecten van uitgevoerde maatregelen (evaluaties);
 - via werkgroep Mobiliteit informeren we de gemeenteraad over de ontwikkelingen en gewenste aanscherping van beleid.