



Colofon

Opdrachtgever : gemeente Bernheze
Contactpersoon : Judith van der Wel

Opgesteld door : Hans van Rijen
Gecontroleerd door : Patrick Verbunt

Project(bestands)nummer : 11.0906-R04
Status : definitief

Tilburg, 17 april 2013

Visie op Verkeer

Een verkeerskundige visie op 't Laar
Nistelrode

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	3
1.1	AANLEIDING	3
1.2	DOEL & WERKWIJZE	3
1.3	LEESWIJZER	3
2	VERKEERSSITUATIE	4
2.1	INLEIDING	4
2.2	HOEVEELHEID EN SOORT VERKEER	4
2.3	PARKEERONDERZOEK	5
2.4	RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN	8
2.5	BELEIDSWENSEN	12
2.6	KLANKBORDGROEP	16
3	VISIE OP VERKEER	18
3.1	INLEIDING	18
3.2	PARKEREN	18
3.3	DWARSPROFIEL 'T LAAR	20
3.4	KRUISPUNTEN 'T LAAR	22
3.5	DWARSPROFIEL HEUVELSTRAAT	26
3.6	OVERIGE MAATREGELEN	27



1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Binnen de kern Nistelrode worden een aantal ruimtelijke ontwikkelingen voorbereid. Deze ontwikkelingen hebben gevolgen op de verkeers- en parkeersituatie in Nistelrode, specifiek op 't Laar.

De gemeente wil de verkeerskundige gevolgen van deze ruimtelijke ontwikkelingen integraal in beeld hebben, om zo een duidelijk verkeerskundig toekomstbeeld te hebben op de mogelijke en noodzakelijke maatregelen in Nistelrode, en specifiek 't Laar.

1.2 Doel & werkwijze

Welke maatregelen zijn, met het oog op de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen, nodig om de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid in Nistelrode, en in het bijzonder op 't Laar te waarborgen?

Om bovenstaande vraag te beantwoorden is de huidige verkeerssituatie geïnventariseerd en zijn de gevolgen wat betreft parkeren en verkeersgeneratie van de ruimtelijke ontwikkelingen in beeld gebracht. Samen met een klankbord is vervolgens een visie opgesteld op de verkeerskundige toekomst van Nistelrode, 't Laar in het bijzonder.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de inventarisatie van de huidige en toekomstige verkeerssituatie in beeld gebracht. Hoofdstuk 3 geeft de visie op verkeerskundig Nistelrode.



2 VERKEERSITUATIE

2.1 Inleiding

Om een volledig beeld te hebben op de huidige en toekomstige verkeers- en beleidssituatie is onderzoek gedaan naar de hoeveelheid doorgaand verkeer, de parkeersituatie, de gevolgen van de ruimtelijke ontwikkelingen en de beleidswensen.

2.2 Hoeveelheid en soort verkeer

Hoeveelheid

Met behulp van telslangen wordt regelmatig gemeten hoeveel verkeer er op 't Laar rijdt. In de laatste telling (2010) is geconstateerd dat er op 't Laar 6.300 motorvoertuigen per etmaal rijden, waarvan ongeveer 650 vrachtauto's.

Naast fysieke verkeerstellingen zijn ook gegevens uit het verkeersmodel bekend. Het model geeft structureel een 8% hogere inschatting van de intensiteit dan de fysieke tellingen. Richting 2020 zal sprake zijn van een autonome daling van ongeveer 2% per jaar. Verwacht wordt dat in 2020 de intensiteit ongeveer 4.900 tot 5.300 motorvoertuigen per etmaal zal zijn.

Tenslotte zal de nieuwbouw van het ziekenhuis in Uden gevolgen hebben voor het verkeer in Nistelrode. Een studie rondom de nieuwbouw geeft aan dat per etmaal 68 extra verkeersbewegingen van/naar Nistelrode zullen ontstaan.

Soort

Met behulp van een kentekenonderzoek is de hoeveelheid doorgaand verkeer in de kern Nistelrode in beeld gebracht. Hierbij zijn de kentekens van het de bebouwde kom van Nistelrode in- en uitrijdend verkeer op donderdag 7 juni 2012 genoteerd. Deze registratie vond op verzoek van de gemeente Bernheze plaats tijdens de volgende tijdsperiodes:

- 07:00 tot 09:00 uur;
- 14:00 tot 16:00 uur;
- 16:00 tot 18:00 uur.

Door de kentekens te analyseren is achterhaald welk verkeer een bestemming had in Nistelrode. Details over het kentekenonderzoek zijn opgenomen in het rapport "Kentekenonderzoek Nistelrode" [Exante, 11.0906-R02, 6 augustus 2012].

Samenvattend zijn de volgende resultaten achterhaald:

- tijdens de gemeten spitsperiodes rijden ongeveer 1.500 motorvoertuigen door Nistelrode zonder een bestemming te hebben in Nistelrode;
- omgerekend naar een heel etmaal is dit ongeveer 15% van al het verkeer dat Nistelrode in- en/of uitrijdt;
- dit betekent dat op 't Laar ongeveer 950 motorvoertuigen per dag geen bestemming in Nistelrode hebben;
- tijdens de gemeten spitsperiodes rijden ongeveer 75 vrachtauto's door Nistelrode zonder een bestemming te hebben in Nistelrode;
- omgerekend naar een heel etmaal is dit ongeveer 25% van al het vrachtverkeer dat Nistelrode in- en/of uitrijdt;
- dit betekent dat op 't Laar ongeveer 150 vrachtauto's per dag geen bestemming in Nistelrode hebben.



Samenvatting hoeveelheid en soort verkeer

Ongeveer 15% van het verkeer in Nistelrode heeft geen bestemming in Nistelrode. Dit betekent per etmaal dat ongeveer 950 motorvoertuigen op 't Laar geen bestemming hebben in Nistelrode.

Ongeveer 25% van het vrachtverkeer in Nistelrode heeft geen bestemming in Nistelrode. Dit betekent per etmaal dat ongeveer 150 vrachtauto's op 't Laar geen bestemming hebben in Nistelrode.

In 2020 worden ongeveer 5.000 motorvoertuigen per etmaal verwacht op 't Laar.

2.3 Parkeeronderzoek

Om een actueel beeld te hebben van de parkeersituatie in Nistelrode is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Hiervoor is het huidige areaal aan parkeerplaatsen in beeld gebracht en is op 3 momenten de bezetting in beeld gebracht:

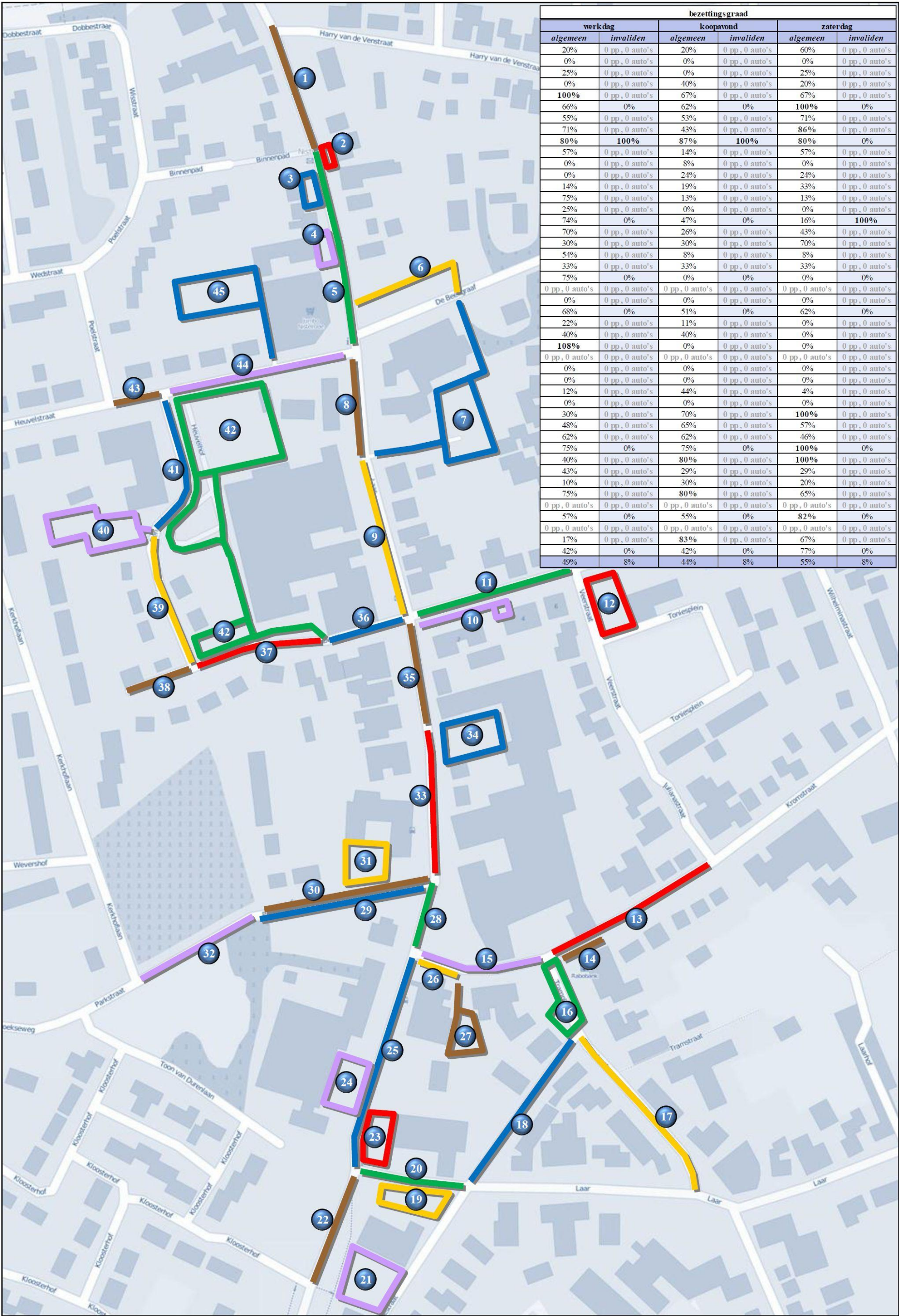
- dinsdag/donderdag, rondom 15:00 uur
- koopavond, rondom 20:00 uur;
- zaterdag, rondom 15:00 uur.

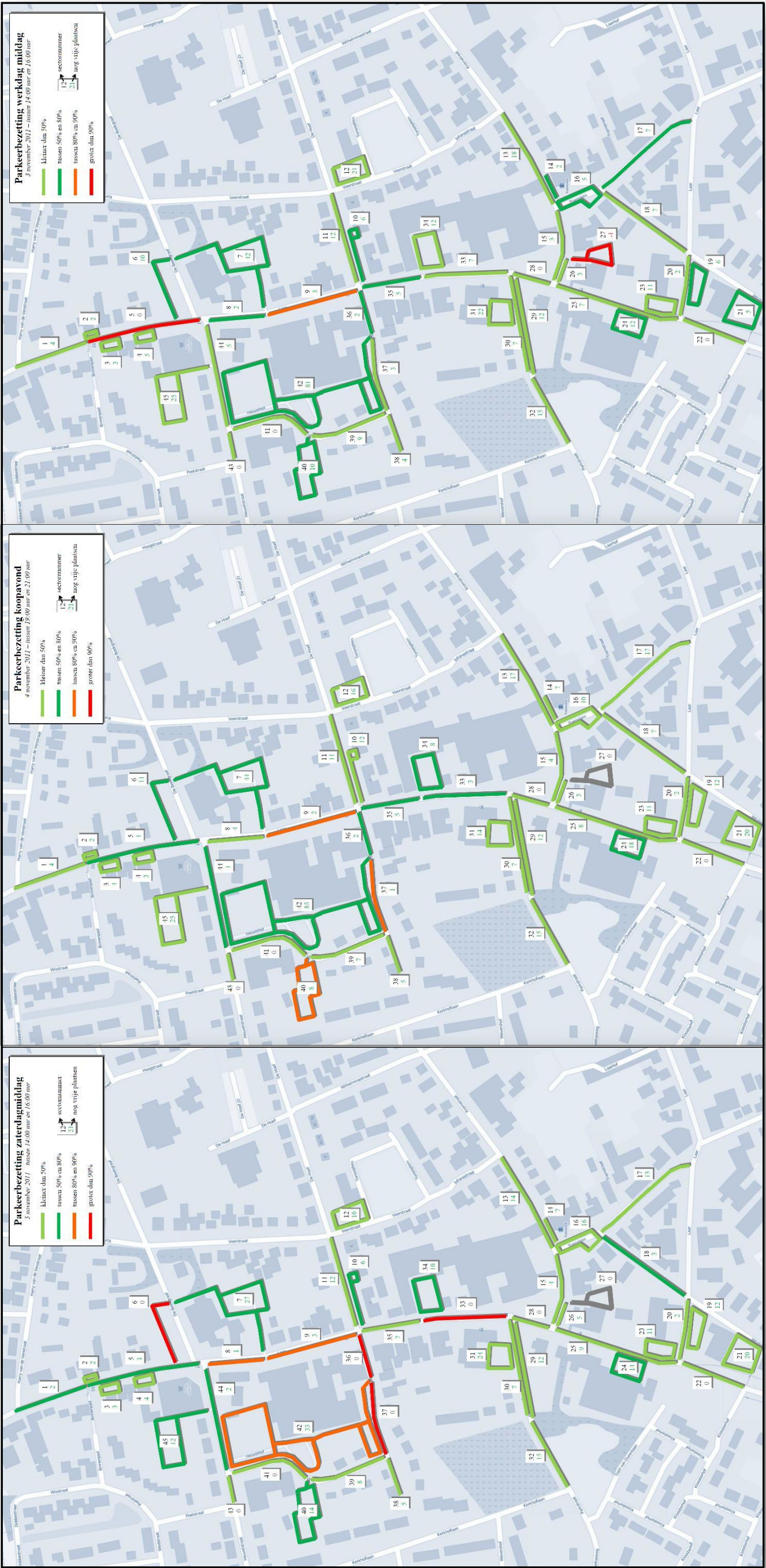
Per straat(deel) is de bezetting van de parkeerplaatsen in beeld gebracht. Deze bezetting is weergegeven op de volgende pagina's.

Samenvattend zijn de volgende conclusies getrokken:

- de parkeerdruk in het centrum van Nistelrode is maximaal 55%. Deze bezettingsgraad wordt bereikt tijdens de zaterdagmiddag. Tijdens dit piekmoment zijn er 367 parkeerplaatsen onbezet;
- kritische parkeerlocaties, parkeerlocaties die gedurende de week wel eens een bezetting hoger dan 90% hebben of locaties die regelmatig een bezetting hoger dan 80% hebben, zijn:
 - openbare parkeerplaatsen Weijen, tussen het Binnenpad en de Heuvelstraat (sector 5);
 - Beekgraaf (sector 6);
 - 't Laar, tussen de Heuvelstraat en De Wan (sector 8/9);
 - 't Laar, tussen de Parkstraat en het Kruidvat (sector 33);
 - De Wan-Den Hof, tussen 't Laar en het doodlopende deel van Den Hof (sector 36/37);
 - Parkeerterrein Den Hof (sector 40);
 - Parkeerterrein (eigen terrein) "Townhall" (sector 27).







2.4 Ruimtelijke ontwikkelingen

In Nistelrode staan drie (grotere) ruimtelijke ontwikkelingen gepland:

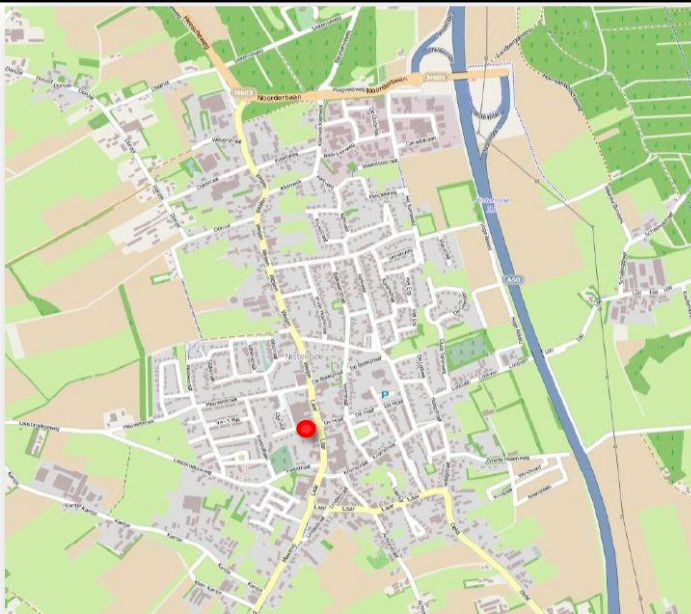
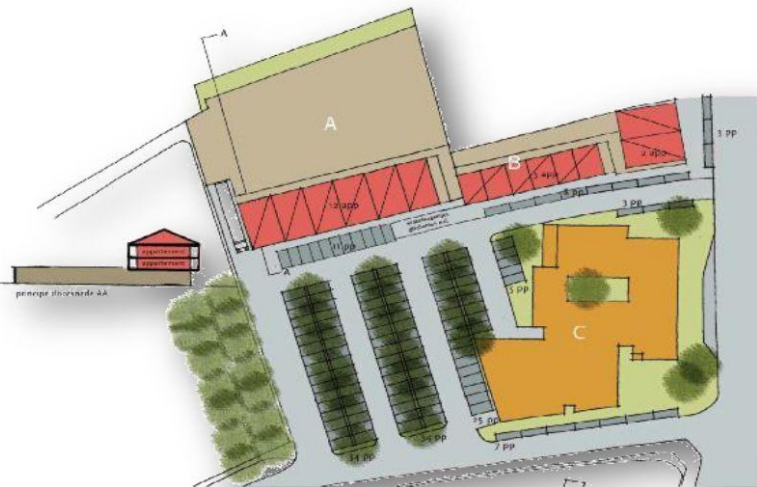
- *Laar-Parkstraat*: herontwikkeling Nestelré gebouw en omliggende gronden in de vorm van een supermarkt, detailhandel, appartementen, een gemeenschapshuis met theater en een parkeerplein;
- *Brouwershoeve*: herbouw (café/restaurant/cafetaria) en uitbreiding (hotel en woningen) Brouwershoeve;
- *uitbreiding Van Tilburg*: toevoegen van de monumentale langgevelboerderij en de (vrijstaande) stal aan het Laar 2, aan de bestaande winkel van Van Tilburg Mode & Sport en het slopen van de oude wagenshuur, achter de langgevelboerderij.

Op de volgende pagina's zijn per ruimtelijke ontwikkeling de verkeerseffecten aangegeven. Ook de mogelijke maatregelen om aantasting van verkeersveiligheid, leefbaarheid en/of bereikbaarheid te beperken zijn vermeld, inclusief eventueel maatregelen die tegenstrijdig zijn met maatregelen in het kader van andere ruimtelijke ontwikkelingen of de in de volgende paragraaf aangegeven beleidswensen. De verkeerseffecten en maatregelen zijn per afzonderlijke ruimtelijke ontwikkeling aangegeven. Uitzondering daarop zijn de effecten van Laar-Parkstraat en Brouwershoeve op de parkeersituatie rondom deze ruimtelijke ontwikkelingen. Daarbij zijn ook de gevolgen voor een gezamenlijke ontwikkeling opgenomen.

Belangrijkste verkeerseffecten

- de drie ruimtelijke ontwikkelingen zullen maximaal 2.575 motorvoertuigen per etmaal extra op 't Laar betekenen;
- Laar-Parkstraat kent met 2.275 motorvoertuigen veruit de grootste bijdrage aan de extra verkeersgeneratie. De verwachting is dat deze verkeersgeneratie fors lager ligt, aangezien deze is bepaald met behulp van kencijfers die uitgaan van solitair ontwikkelde voorzieningen. Laar-Parkstraat bestaat uit meerdere soorten voorzieningen, waardoor de verkeersgeneratie van het totaal lager ligt dan de som van de solitaire voorzieningen. Bezoekers zullen meerdere voorzieningen in één bezoek combineren. Daarnaast is er van uit gegaan dat het pand van de huidige Jumbo supermarkt, die naar Laar-Parkstraat verhuist, de functie van supermarkt behoudt. Indien dit niet het geval is, zal het effect op 't Laar duidelijk lager zijn;
- alle nieuwe verkeersgeneratie betreft bestemmingsverkeer;
- in totaal worden bij de ruimtelijke ontwikkelingen 166 nieuwe parkeerplaatsen aangebracht. De maximale extra parkeervraag is 209. Het verschil van 43 parkeerplaatsen ontstaat omdat de Brouwershoeve deels herbouw betreft;
- in de directe omgeving van Laar-Parkstraat en Brouwershoeve zullen in de toekomst op een afstand van 100 en 200 meter nog respectievelijk 54 en 118 restplaatsen zijn. Rondom Van Tilburg is dit respectievelijk 78 en 97 restplaatsen. Hierbij zijn de parkeerplaatsen op privéterrein en in woonstraten niet meegerekend;

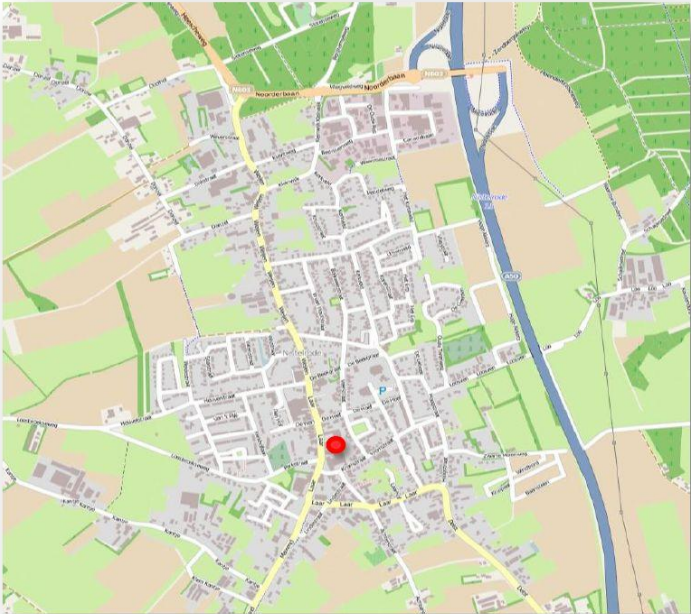


bestemmingsplan Laar/Parkstraat																																																											
Herontwikkeling Nestelré gebouw en omliggende gronden in de vorm van een supermarkt, detailhandel, appartementen, een multifunctionele theaterzaal en een parkeerplein.																																																											
																																																											
technische informatie in relatie tot het verkeer																																																											
17 appartementen > 60 m2 2.200 m2 BVO supermarkt 600 m2 BVO detailhandel 1.924 m2 cultureel centrum, waarvan 1.100 m2 bestaand 147 parkeerplaatsen binnen plan				Uitgangspunten niet conform of aanvullend op gemeentelijk parkeerbeleid en/of CROW publicatie 182: <u>Verkeersproductie:</u> - supermarkt = 'full-service supermarkt', zoals bijvoorbeeld de Jumbo - cultureel centrum = 'theater/schouwburg'. Berekening obv m2 BVO ipv zitplaatsen 75% verkeer rijdt via het Laar <u>Parkeerbalans:</u> % aanwezigheid cultureel centrum: hoogste van 'sociaal cultureel' en 'theater' - huidige parkeerplaatsen plein, rabatstrook noordzijde Parkstraat en 3 plaatsen langs het Laar vervallen (33 plaatsen)																																																							
verkeerseffecten				(compenserende) maatregelen																																																							
<table><tr><th rowspan="2">functie</th><th rowspan="2">aantal / m2 BVO</th><th rowspan="2">kengetal parkeer-vraag</th><th rowspan="2">eenheid kengetal</th><th colspan="4">parkeervraag</th></tr><tr><th>werkdag middag</th><th>werkdag avond</th><th>koop avond</th><th>zaterdag middag</th></tr><tr><td>appartement</td><td>17</td><td>1,8</td><td>woning</td><td>15,3</td><td>23,0</td><td>27,5</td><td>18,4</td></tr><tr><td>supermarkt</td><td>2200</td><td>3,0</td><td>100 m2 BVO</td><td>39,6</td><td>26,4</td><td>46,2</td><td>66,0</td></tr><tr><td>detailhandel</td><td>600</td><td>3,0</td><td>100 m2 BVO</td><td>10,8</td><td>0,0</td><td>18,0</td><td>18,0</td></tr><tr><td>cultureel centrum</td><td>824</td><td>3,0</td><td>100 m2 BVO</td><td>9,9</td><td>22,2</td><td>24,7</td><td>14,8</td></tr><tr><td colspan="4">SUBTOTAAL</td><td>76</td><td>72</td><td>117</td><td>118</td></tr></table> - capaciteit 100 resp. 200 meter gebied, inclusief 147 nieuwe en 33 vervallen parkeerplaatsen: 202 en 275 parkeerplaatsen - plaatsen eigen terrein (Kruidvat en Townhall) niet meegenomen - voor goed functioneren dient er altijd, ook op piekmomenten, een rest-capaciteit te zijn van 10% = resp. 21 en 28 parkeerplaatsen (100m) piekmoment koopavond: vraag 138 plaatsen = 43 restplaatsen (200m) piekmoment koopavond: vraag 164 plaatsen = 83 restplaatsen - in combinatie met plan Brouwershoeve (en daarmee gecombineerde 100/200 meter gebieden) respectievelijk 54 en 118 restplaatsen				functie	aantal / m2 BVO	kengetal parkeer-vraag	eenheid kengetal	parkeervraag				werkdag middag	werkdag avond	koop avond	zaterdag middag	appartement	17	1,8	woning	15,3	23,0	27,5	18,4	supermarkt	2200	3,0	100 m2 BVO	39,6	26,4	46,2	66,0	detailhandel	600	3,0	100 m2 BVO	10,8	0,0	18,0	18,0	cultureel centrum	824	3,0	100 m2 BVO	9,9	22,2	24,7	14,8	SUBTOTAAL				76	72	117	118	<i>parkeer</i> 1 > ondanks dat er geen parkeerklompunten hoeven te worden verwacht qua aantal beschikbaar parkeerplaatsen, is het door het verspreide aanbod van parkeerplaatsen wel noodzakelijk aan de bezoeker duidelijk te maken waar parkeerplaatsen zich bevinden			
functie	aantal / m2 BVO	kengetal parkeer-vraag	eenheid kengetal					parkeervraag																																																			
				werkdag middag	werkdag avond	koop avond	zaterdag middag																																																				
appartement	17	1,8	woning	15,3	23,0	27,5	18,4																																																				
supermarkt	2200	3,0	100 m2 BVO	39,6	26,4	46,2	66,0																																																				
detailhandel	600	3,0	100 m2 BVO	10,8	0,0	18,0	18,0																																																				
cultureel centrum	824	3,0	100 m2 BVO	9,9	22,2	24,7	14,8																																																				
SUBTOTAAL				76	72	117	118																																																				
<table><tr><th rowspan="2">functie</th><th rowspan="2">aantal / m2 BVO</th><th rowspan="2">eenheid kengetal</th><th rowspan="2">verkeersproductie werkdag cf CROW publ. 272</th><th rowspan="2">waarvan via 't Laar (mvt/etm)</th></tr><tr></tr><tr><td>appartement</td><td>17</td><td>woning</td><td>109</td><td>82</td></tr><tr><td>supermarkt</td><td>2200</td><td>100 m2 BVO</td><td>2338</td><td>1754</td></tr><tr><td>detailhandel</td><td>600</td><td>100 m2 BVO</td><td>385</td><td>289</td></tr><tr><td>cultureel centrum</td><td>1924</td><td>100 m2 BVO</td><td>217</td><td>163</td></tr><tr><td colspan="3">SUBTOTAAL</td><td>3049</td><td>2287</td></tr></table> - theoretisch 30% toename verkeer op het Laar - de vraag is in hoeverre een lokale supermarkt deze hoeveelheid gemotoriseerd verkeer per dag extra genereert. Dus zonder dat bewoners uit Nistelrode bijvoorbeeld vanuit het werk langs de supermarkt rijden. De kengetallen gaan immers uit van solitaire, volledig nieuwe voorzieningen - de werkelijke hoeveelheid verkeer (met telslangen getelde hoeveelheid in 2010 + extra verkeersgeneratie (7350) komt overeen met de verachte intensiteit in 2020 (verkeersmodel minus 10% te hoge voorspelling)				functie	aantal / m2 BVO	eenheid kengetal	verkeersproductie werkdag cf CROW publ. 272	waarvan via 't Laar (mvt/etm)	appartement	17	woning	109	82	supermarkt	2200	100 m2 BVO	2338	1754	detailhandel	600	100 m2 BVO	385	289	cultureel centrum	1924	100 m2 BVO	217	163	SUBTOTAAL			3049	2287	<i>productie</i> - het aantal voertuigen dat door een 30 km/uur zone rijdt, bepaalt niet of de 30 km/uur zone een succes is. Zie voorbeelden Shared Space Haren of Valkenburg: traverses met hoge intensiteiten - de huidige intensiteit op het Laar is gelijk verdeeld over de dag. Er bestaat geen klassieke spits. Dit betekent dat een groot deel van het huidige verkeer bestaat uit bestemmingsverkeer. 7500 motorvoertuigen, waarvan circa 90% bestemmingsverkeer, is veel en vraagt om extra aandacht voor de inrichting 2 > sterke inzet op totale herinrichting traverse. Ten alle tijden moet voorkomen worden dat automobilisten het idee krijgen dat zij zich als doorgaand verkeer kunnen gedragen. Het blikveld moet verruimd worden, het verkeersgedrag sociaal in plaats van juridisch, ruimte voor oogcontact met langzaam verkeer (shared space invloeden) 3 > een extra kruising met gemotoriseerd verkeer op het Laar, zo dicht op het kruispunt met de Parkstraat, voorkomen. Noordelijke aansluiting bij voorkeur éénrichtingsverkeer (ri. supermarkt), alleen voor verkeer vanaf het noorden																									
functie	aantal / m2 BVO	eenheid kengetal	verkeersproductie werkdag cf CROW publ. 272						waarvan via 't Laar (mvt/etm)																																																		
appartement	17	woning	109	82																																																							
supermarkt	2200	100 m2 BVO	2338	1754																																																							
detailhandel	600	100 m2 BVO	385	289																																																							
cultureel centrum	1924	100 m2 BVO	217	163																																																							
SUBTOTAAL			3049	2287																																																							
80 noodzakelijke fietsparkeerplaatsen supermarkt/detailhandel 50 noodzakelijke fietsparkeerplaatsen cultureel centrum - extra fietsoversteek het Laar (tussen detailhandel/apartementen en cultureel centrum)				<i>fiets</i> 4 > lokale maatregel binnen RO: voldoende fietsparkeerplaatsen opnemen 5 > oversteekvoorziening voor fietsers op het Laar, ter hoogte van de noordelijke aansluiting van het plan																																																							
mogelijk extra voetgangersverkeer tussen cultureel centrum en horeca op Raadhuisplein				<i>voet-ganger</i> 6 > Raadhuisplein verbinden met RO Parkstraat/Laar: de huidige juridisch-verkeerstechnische voetgangersoversteek aanpassen tot een oversteek die sociaal-verkeersgedrag uitlokt (oogcontact, verblijfsgedrag)																																																							
- laden/lossen supermarkt aan westzijde parkeerplein - laden/lossen theater op parkeerplein - route via (kruispunt) Parkstraat-Laar (niet via noordelijke aansluiting)				<i>vracht-verkeer</i> 7 > binnen ontwerp openbare ruimte RO laden/lossen voor supermarkt en theater concreet uitwerken en controleren op voldoende rijcurve-ruimte																																																							
tegenstrijdige maatregelen				opmerkingen																																																							
Ten behoeve van de fietsers is het gewenst de fietssuggestiestrook in een rode tint uit te voeren tbv een betere herkenbaarheid, en de langparkeerplaatsen breder te maken. Dit is echter tegengesteld aan shared space inrichting				Gezien het openbare karakter van de (nieuwe) parkeerplaatsen van plan Parkstraat en de ligging ervan (het eerste parkeerterrein dat de meeste bezoekers zullen zien), zullen bezoekers van de Brouwershoeve 's avonds een groot deel van de parkeerplaatsen van plan Parkstraat gebruiken. Ten nadele van de voorzieningen aldaar. Instellen van een blauwe zone is een "zijn" maatregel die dit kan voorkomen. Beter is het echter te sturen mbv "zoete" maatregelen zoals bewegwijzering, zodat niet meteen alle Parkstraat plaatsen ontoegankelijk worden voor langparkeerders																																																							



Herbouw Brouwershoeve

Herbouw (café/restaurant/cafetaria) en uitbreiding (hotel en woningen) Brouwershoeve



technische informatie in relatie tot het verkeer

- 1000 m2 BVO horeca, verdeeld in 3 evenredige delen restaurant, café en speelruimte
- 9 bed & breakfast kamers
- 6 rijwoningen
- 5 patiowoningen
- 6 appartementen > 60 m2
- 22 parkeerplaatsen

Uitgangspunten niet conform of aanvullend op gemeentelijk parkeerbeleid en/of CROW publicatie 182:

Verkeersproductie:

- 75% verkeer rijdt via het Laar
- van functie 'horeca' of 'restaurant' zijn geen kengetallen bekend. Uitgangspunt is een turn-over per avond van de parkeerplaatsen van 2
- bed & breakfast = 2 sterren hotel
- respectievelijk 5 koop rijwoningen met garage, 6 koop rijwoningen zonder garage en 6 huur etagewoningen zonder garage

Parkeerbalans:

- aanwezigheidspercentage Bed & Breakfast of hotels onbekend. Uitgangspunt = aanwezigheidspercentage woningen
- de speelruimte maakt onderdeel uit van restaurant/café en wordt niet gezien als apart te bezoeken onderdeel = geen eigen verkeersproductie of parkeervraag

verkeerseffecten

functie	aantal / m2 BVO	kengetal parkeer-vraag	eenheid kengetal	parkeervraag			
				werkdag middag	werkdag avond	koop avond	zaterdag middag
restaurant	333	10,0	100 m2 BVO	3,3	30,0	13,3	3,3
café	333	6,0	100 m2 BVO	8,0	18,0	8,0	8,0
speelruimte	333	-	-	-	-	-	-
bed & breakfast	9	0,5	kamer	2,3	3,4	4,1	2,7
woningen	11	1,8	woning	9,9	14,9	17,8	11,9
appartementen	6	1,8	woning	5,4	8,1	9,7	6,5
SUBTOTAAL				29	75	53	33

- capaciteit 100 resp. 200 meter gebied, inclusief 22 nieuwe parkeerplaatsen: 121 en 253 parkeerplaatsen
- plaatsen eigen terrein (Kruidvat, Laarstede en Townhall) niet meegenomen
- voor goed functioneren dient er altijd, ook op piekmomenten, een rest-capaciteit te zijn van 10% = resp. 13 en 26 parkeerplaatsen
- (100m) piekmoment werkdag avond: vraag 106 plaatsen = 2 restplaatsen
- (200m) piekmoment werkdag avond: vraag 137 plaatsen = 71 restplaatsen
- bij combinatie met plan Parkstraat respectievelijk 54 en 114 restplaatsen
- bij uitgangspunt "woningen zijn nieuwe RO, en nieuwe RO zorgt voor op-vang eigen parkeervraag" worden er 6 parkeerplaatsen te weinig gerealiseerd

(compenserende) maatregelen

parkeren

- 16> realisatie leidt in direct omgeving weliswaar niet tot directe parkeerproblemen, maar de parkeerdruk wordt zo hoog dat bewegwijzering naar de beschikbare parkeerplaatsen op wat grotere afstand (200 meter) zeer noodzakelijk is
- 17> bij een gecombineerde uitvoering met plan Parkstraat neemt het aantal parkeerplaatsen in de omgeving toe. Bezoekers van de Brouwershoeve zullen hierdoor geneigd zijn de parkeerplaatsen van plan Parkstraat te gaan gebruiken. Middels sturing moet voorkomen worden dat er te weinig parkeerplaatsen zijn voor bezoekers van plan Parkstraat
- 18> parkeren woningen niet direct bereikbaar maken vanaf Tramplein, zodat deze parkeerplaatsen niet gebruikt kunnen worden door bezoekers van het restaurant

productie

- toename door RO nihil (3,7%)
- toename vooral in avonduren:
- meer gevoelsmatige overlast
- piekuur belasting komt niet boven de maximale piekuur belasting overdag

fiets

- 19> voldoende fietsparkeerplaatsen opnemen op Raadhuisplein en Tramplein
- 20> fietsers parkeren direct bij de ingang. Fietsparkeerplaatsen daarom realiseren op het Raadhuisplein

voetganger

- 21> Raadhuisplein verbinden met RO Parkstraat/Laar: de huidige juridisch-verkeerstechnische voetgangersoversteek aanpassen tot een oversteek die sociaal-verkeersgedrag uitlokt (oogcontact, verblijfsgedrag)
- 22> huidige VOP verplaatsen naar de andere zijde van het kruispunt (richting Maxend), zodat deze aan de zijde ligt waar de mensen vanaf het parkeer-terrein oversteken. Bij voorkeur wordt deze verwijderd, omdat deze VOP voetgangers hier in een 'uitzonderlijke' voorrangssituatie plaatsen, juist op kruispunt waar verder geen voorangsregels zijn ingesteld

vracht-verkeer

- 23> laden/lossen op eigen terrein, bij voorkeur met voldoende ruimte voor draaien/keren/steken op eigen terrein ivm voorkomen parkeerbewegingen op Tramplein
- 24> route laden/lossen via achterzijde (woonbuurt, Kromstraat en Julianastraat) onmogelijk maken

tegenstrijdige maatregelen

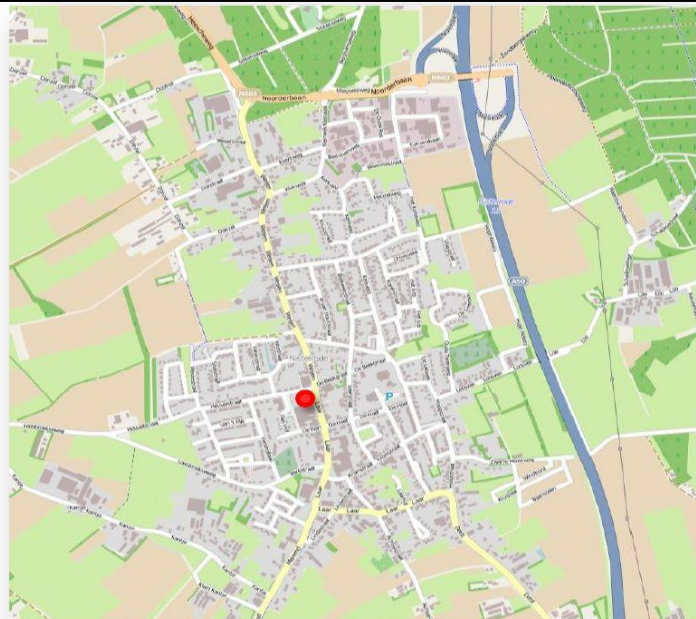
opmerkingen

Afsluiten Raadhuisplein ten gunste van de voetgangers & fietsers, leidt tot slechtere bereikbaarheid parkeerplaatsen rondom Brouwershoeve

Gezien het openbare karakter van de (nieuwe) parkeerplaatsen van plan Parkstraat en de ligging ervan (het eerste parkeerterrein dat de meeste bezoekers zullen zien), zullen bezoekers van de Brouwershoeve 's avonds een groot deel van de parkeerplaatsen van plan Parkstraat gebruiken. Ten nadele van de voorzieningen aldaar. Instellen van een blauwe zone is een "azijn" maatregel die dit kan voorkomen. Beter is het echter te sturen mbv "zoete" maatregelen zoals bewegwijzering, zodat niet meteen alle Parkstraat plaatsen niet meer toegankelijk zijn voor langparkeerders

uitbreiding Van Tilburg

Toevoegen van de monumentale langgevelboerderij en de (vrijstaande) stal aan het Laar 2 aan de bestaande winkel van Van Tilburg Mode & Sport en het slopen van de oude wagenshuur, achter de boerderij.



technische informatie in relatie tot het verkeer

• 480 m2 BVO winkelruimte • 120 m2 BVO horeca (grandcafé) • 260 m2 BVO entree • 30 extra parkeerplaatsen door herindeling eigen terrein	<u>Uitgangspunten niet conform of aanvullend op gemeentelijk parkeerbeleid en/of CROW publicatie 182:</u>
	<u>Algemeen:</u> • de entree op zich genereert geen extra verkeer of parkeervraag
	<u>Verkeersproductie:</u> • kengetallen verkeersproductie = grootschalige detailhandel • extra productie door extra winkelruimte en grandcafé. Grandcafé trekt weliswaar geen eigen publiek, maar trekt door zijn aanwezigheid wel extra winkelend publiek. Grandcafé is daarom al extra BVO winkelruimte meegerekend <u>Parkeerbalans:</u> • kengetallen grootschalige detailhandel conform parkeerbeleidsplan • grandcafé ook meegenomen in parkeerbalans: bezoekers winkel blijven langer en houden daarmee plaatsen bezet. Parkeernorm obv grootschalige detailhandel, omdat de bezoekers winkelend publiek is. Geen specifiek café bezoek • % aanwezigheid winkel conform parkeerbeleidsplan (detailhandel) • % aanwezigheid grandcafé = winkel. Bezoekers grandcafé zijn bezoekers winkel

verkeerseffecten

(compenserende) maatregelen

functie	aantal / m2 BVO	kengetal parkeer-vraag	eenheid kengetal	parkeervraag			
				werkdag middag	werkdag avond	koop avond	zaterdag middag
winkelruimte	480	6,5	100 m2 BVO	18,7	0,0	31,2	31,2
horeca	120	6,5	100 m2 BVO	4,7	0,0	7,8	7,8
entree	260	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0
SUBTOTAAL				24	0	39	39

- toekomstige capaciteit 100 resp. 200 meter gebied, incl. 30 nieuwe plaatsen: 404 en 468 parkeerplaatsen
- parkeerplaatsen op eigen terrein in Weijen, woonstraten, Jumbo en Kruidvat zijn hierin niet meegeteld
- voor goed functioneren dient er altijd, ook op piekmomenten, een rest-capaciteit te zijn van 10% = 41 resp. 47 plaatsen
- (100m) piekmoment zaterdagmiddag: vraag 326 plaatsen = 78 restplaatsen
- (200m) piekmoment zaterdagmiddag: vraag 371 plaatsen = 97 restplaatsen

functie	aantal / m2 BVO	verkeersproductie werkdag cf CROW publ. 272	waarvan via 't Laar (mvt/etm)
winkelruimte	480	39	22
horeca	120	10	6
entree	260	0	0
SUBTOTAAL		49	28

- 95% van het extra verkeer komt via de noordzijde (± 47 auto's)
- 10% (5) slaat af naar de Beekgraaf en maakt dus geen gebruik van het Laar
- 60% (28) maakt gebruik van de parkeerplaats achter Van Tilburg. 50% daarvan rijdt terug via De Wan en het Laar (14)
- 30% (14) rijdt via 't Laar naar parkeerplaats aan de overzijde van Van Tilburg
- bovenstaande uitgangspunten levert ± 28 auto's extra per dag op 't Laar

- 13 noodzakelijke extra fietsparkeerplaatsen (op basis van kengetal 'winkelcentrum')
- fietsers steken over daar waar de fietsparkeerplaatsen zijn aangebracht. In de huidige situatie is dit aan weerszijden van de hoofdingang. Parkeerplaatsen bij 2e ingang worden duidelijk minder gebruikt

- oversteek blijft geconcentreerd op de huidige locatie, bij de hoofdingang
- risico als ook het uitbreidingsdeel voorzien wordt van een in-/uitgang: verspreid oversteken van voetgangers tussen kruising Heuvelstraat en hoofdingang

- de uitbreiding (ongeveer 5%) zal niet tot nauwelijks leiden tot extra vrachtverkeer. Omdat het grandcafé andere leveranciers kent, zal deze RO wel leiden tot wat extra bevoorradingsverkeer, met name van kleiner vrachtverkeer/bestelbussen. Indien gebruik wordt gemaakt van de huidige laden/lossen plaats achter Van Tilburg, is dit geen knelpunt
- route via Heuvelstraat

parkeren

- uitgaande van de realisatie van 30 nieuwe parkeerplaatsen, kan de huidige restcapaciteit in het openbaar gebied de extra parkeervraag van de RO opvangen
- bij uitgangspunt "nieuwe RO zorgt voor eigen parkeervraag" worden er 9 parkeerplaatsen te weinig gerealiseerd
- 8 > bij realisatie 9 extra parkeerplaatsen laten opnemen in bouwplan

productie

- toename door uitbreiding nihil (0,4%)
- knelpunt zit in kris/kras bewegingen van/naar parkeerplaatsen in combinatie met krappe toegangswegen
- 9 > instellen routing meest kansrijke maatregel: Heuvelstraat » parkeerterrein achterzijde » De Wan » Laar » parkeerterrein Oost » De Beekgraaf
- belangrijk om verkeer vanaf het noorden duidelijk te maken niet direct door te rijden naar parkeerplaats aan overzijde van Van Tilburg
- 10> eenduidige en herkenbare (eventueel dynamische) parkeerverwijzing naar achterterrein Van Tilburg

fiets

- 11> fietsparkeerplaatsen zo dicht mogelijk bij hoofdingang concentreren
- 12> indien aparte ingang van nieuwe deel/café, dan ook daar fietsparkeerplaatsen te plaatsen en voorzien in verbeterde oversteek
- Opmerking: breng niet alleen de noodzakelijke extra fietsparkeerplaatsen aan voor de nieuwe ontwikkelingen, maar check ook het huidige gebruik/aantal

voetganger

- 13> oversteek bij hoofdingang
- 14> trottoir langs in-/uitrit parkeerplaats overzijde Van Tilburg (= verlies van 3 à 4 parkeerplaatsen)
- 15> indien aparte ingang voor nieuwe deel/café, dan ook daar voorzien in verbeterde oversteek (tussen Heuvelstraat en hoofdingang)

vracht-verkeer

- laden/lossen uitsluitend aan achterzijde Van Tilburg (= huidige situatie)
- smalle rijbaan Heuvelstraat is vormt knelpunt. Bevoorradingsverkeer houdt zich daarom bij voorkeur aan zelfde routing als parkerend verkeer

tegenstrijdige maatregelen

opmerkingen

- het realiseren van meer en geconcentreerde fietsparkeervoorzieningen mag niet ten koste gaan van het (verbreed) voetgangersgebied aan de westzijde van het Laar
- (verbrede) langspaarkeerplaatsen nabij de voetgangersoversteek bij de in-/uitgang van Van Tilburg, vermindert het zicht op en van voetgangers en legt de nadruk meer op gemotoriseerd verkeer dan op voetgangers

- er is voldoende restcapaciteit voor het verwijderen van de volledige langspaarkeerstrook langs het noordelijke deel van het Laar
- verwijdering volledige langspaarkeerstrook niet mogelijk mbt bereikbaarheid overige winkels
- in ontwerp-visie mogelijkheden zoeken om (een deel van de) parkeerplaatsen ten zuiden van Van Tilburg te behouden



2.5 Beleidswensen

De gemeente heeft diverse beleidsplannen dan wel onderzoeken die effect hebben op de openbare ruimte en het verkeer op 't Laar:

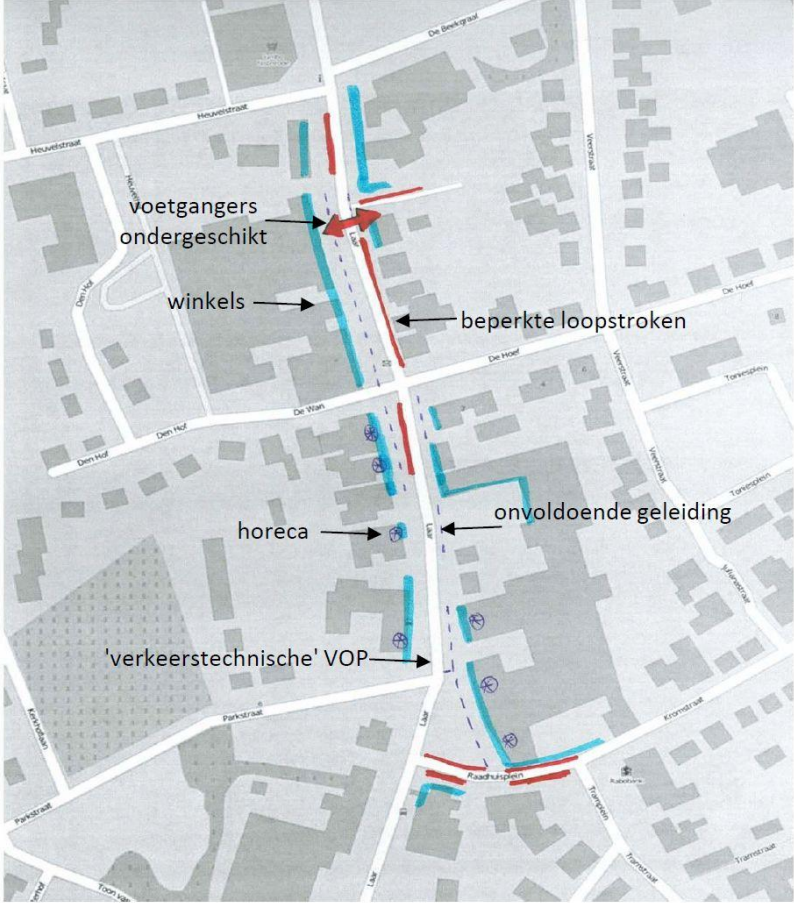
- groenstructuurplan Bernheze 2001
- verkeersstructuurplan Bernheze 2007
- rapport 'Centrumparkeren' gemeente Bernheze 2007
- parkeerbeleidsplan Bernheze 2008
- loop- en fietsrouteplan 2008
- regionaal fietspadenplan 2008
- onderzoek wegenstructuur Nistelrode 2009
- verkeerscirculatieplan Nistelrode 2009
- verkeerseffecten ontwikkeling accommodatieplan Nistelrode 2010
- maatregelen centrum Nistelrode 2010

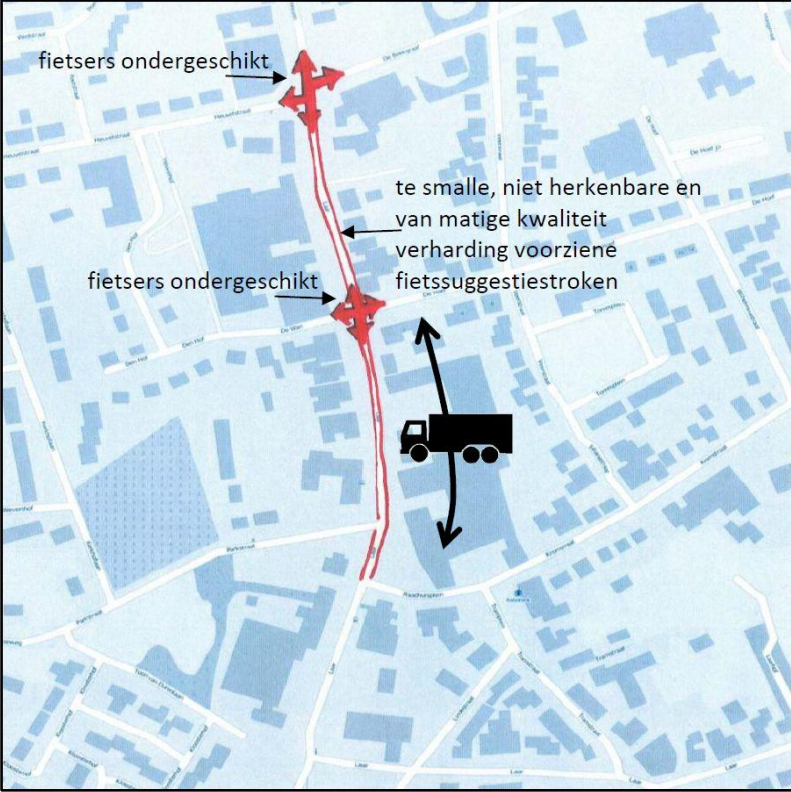
Deze plannen zijn geïnventariseerd op beleidswensen voor voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer. Op de volgende pagina's zijn daarvan de resultaten weergegeven. Tevens zijn per afzonderlijke beleidswens mogelijke maatregelen opgenomen om deze te realiseren, inclusief eventueel maatregelen die tegenstrijdig zijn met maatregelen in het kader van andere beleidswensen of de op de vorige pagina's aangegeven ruimtelijke ontwikkelingen.

Belangrijkste beleidswensen

- kwaliteitseisen fietsnetwerk nastreven;
- matige kwaliteit verharding aanpakken;
- voetgangersklimaat verbeteren;
- ontbreken geleiding blinden & slechtzienden wegnemen;
- 't Laar als langzame straat: de auto te gast;
- zoekverkeer aanpakken;
- belanghebbenden parkeren indien noodzakelijk



Voetgangers	
beleid	
verkeersstructuurplan Bernheze 2007	• leefbaarheid wordt negatief beïnvloedt door grote stromen autoverkeer en hoge snelheden • traverses niet vormgeven als routes voor doorgaand verkeer, maar als verblijfsgebied van de kern • in ieder geval inrichting (wegomgeving en dwarsprofiel) zodanig dat snelheid op acceptabel niveau blijft • grote verblijfsgebieden (30 km/uur of erffunctie) ten gunste van de voetganger • erftoegangsweg type II: trajectsnelheid 5 tot 10 km/uur • autoverkeer ondergeschikt aan verplaatsingen vanuit het verblijfskarakter • maximum snelheid 30 km/uur • <u>langzame straat</u>: prioriteit aan langzaam verkeer: veiligheid en toegankelijkheid, auto te gast
loop- en fietsrouteplan 2008	• verbeteren voetgangersklimaat • aandacht aan meest intensief gebruikte looproutes, daar waar winkels zich bevinden en met elkaar zijn verbonden • alle straten in het onderzoeksgebied zijn onderdeel van het looproutenetwerk • ontwerp conform CROW publicaties 177 (Richtlijn integrale toegankelijkheid openbare ruimte) en 219e (Toegankelijkheid collectief personenvervoer – Looproutes) • standaard materiaalgebruik (30x30). In centra kan hiervan om stedenbouwkundige redenen worden afgeweken • invalidentoeritten in zwarte betontegels • trottoirbreedte minimaal 1,50 meter, bij voorkeur 2,40 meter • zitgelegenheid op minimale afstand van 200 meter van elkaar • beperkte hoogte verschillen • natuurlijke gidslijnen. Indien niet aanwezig: geleidelijnen (alleen in voorrangssituaties, zoals brede inritten) Maatregelen uit looprouteplan 2008: <i>Budget 2009:</i> • Raadhuisplein: parkerende voertuigen op trottoir voor raadhuis: looproute gehinderd. Antieke paaltjes plaatsen <i>Toekomstig budget:</i> • De Wan: geen loopvoorzieningen door uitgebreide parkeerfunctie • Parkstraat 6 t/m 10: herstellen/verbreden trottoir, bij voorkeur meenemen in bouwplan
verkeerscirculatieplan Nistelrode 2009	• grootste deel verkeersdruk op het Laar wordt veroorzaakt door bestemmingsverkeer • alternatieve route maximale daling van 3.500 motorvoertuigen per etmaal, maar kent meer nadelen dan voordelen • maatregelen zoeken in verbeteren leefbaarheid, bijvoorbeeld het fysiek verlagen van de gereden snelheden of maatregelen die trillingsoverlast verminderen • verbod op doorgaand vrachtverkeer (350 vrachtauto's per etmaal) • realisatie van duidelijke, goed gepositioneerde voetgangersoversteekplaatsen
knelpunten	maatregelen
	Algemeen: 23> aanbrengen geleiding Laar 2: 24> verbreden trottoir tot 2,40m (medewerking Van Tilburg + verwijderen trottoir) Laar 9-18: 25> verbreden voetpad oost tot 1,75 (incl. afschermingspaaltjes) 26> versmallen rijbaan tot 6,10 m (nu 6,67 m) 27> verwijderen parkeerstrook 28> verbreden voetgangersgebied west tot 6,64 m (en breder) 29> plaatsen meubilair tussen trottoir en rijbaan 30> van ingang Van Tilburg tot ingang parkeerterrein: trottoir doortrekken over rijloper, en rijloper onderbreken (zie voorbeeld) Laar 20 ev: 31> 4 parkeerplaatsen tussen Laar 20 en 24 verwijderen en trottoir verbreden 32> doortrekken trottoirs op 4 takken kruispunt Laar-Den Hoef 33> vervangen VOP door natuurlijke oversteekplaats 34> afsluiten Raadhuisplein (Laar - Tramplein) voor gemotoriseerd verkeer  
tegenstrijdige maatregelen	opmerkingen
15> in-/uitgang parkeerplaats direct op Laar + Tramstraat 22> laden/lossen via dezelfde weg heen/terug of Raadhuisplein «» Tramplein. Route via achterzijde (woonbuurt) onmogelijk maken 52> langspaarkeerplaatsen verbreden 53> aanbrengen toegankelijke halte aan weerszijden van in-/uitgang parkeerterrein Van Tilburg oost. Gevolg is verlies van ongeveer 3 langspaarkeerplaatsen	-

Fietzers	
beleid	
verkeersstructuurplan Bernheze 2007	• leefbaarheid wordt negatief beïnvloedt door grote stromen autoverkeer en hoge snelheden • traverses niet vormgeven als routes voor doorgaand verkeer, maar als verblijfsgebied van de kern • in ieder geval inrichting (wegomgeving en dwarsprofiel) zodanig dat snelheid op acceptabel niveau blijft • drempels en plateaus alleen zorgvuldig toepassen (locatie en vormgeving) • directe fietsroutes binnen de kernen, zodat fiets snelste en makkelijkste vervoerwijze is voor utilitaire verplaatsingen • erftoegangsweg type II: traject snelheid 5 tot 10 km/uur • autoverkeer ondergeschikt aan verplaatsingen vanuit het verblijfskarakter • maximum snelheid 30 km/uur, geen fietsvoorzieningen en geen geregelde voorrang (tenzij noodzaak wordt aangetoond), klinkers, drempels/plateaus • <u>langzame straat</u>: prioriteit aan langzaam verkeer: veiligheid en toegankelijkheid, auto te gast
loop- en fietsrouteplan 2008	• verbeteren fietsklimaat • op belangrijkste fietsroutes goede en veilige voorzieningen • netwerk: regionaal: Laar en Heuvelstraat - lokaal: De Beekgraaf en De Hoef - recreatief: De Hoef en De Beekgraaf • voldoen aan landelijke kwaliteitseisen (CROW publicatie 74) • in 30 km/uur zones zoveel mogelijk op de rijbaan en gelijkwaardige kruispunten, tenzij één van de belangrijkste fietsroutes • fiets(suggestie)stroken, rood ten behoeve van herkenbaarheid - breedte 1,50m tot 2,00m • (verticale) objecten zoveel mogelijk beperken • indien keuze voor fietspad, breedte: éénrichtingspad = 2,50m, tweerichtingspad = 3,50m Maatregelen uit looprouteplan 2008: <i>Toekomstig budget:</i> • Laar 9: zeer onduidelijke voorrangssituatie door gebruik taludmarkering direct aan wegkant Laar: vervangen door inritblokken en accentueren trottoir
Regionaal fietspadenplan 2008	• knelpunt = plateau en gelijkwaardige voorrang op kruispunt Heuvelstraat-Laar • geen verkeersveiligheidsknelpunt • open verharding van matige kwaliteit • maatregelen 41 (van 52): Verharding fietspad over 1300m verbeteren (€780.000)
verkeerscirculatieplan Nistelrode 2009	• grootste deel verkeersdruk op het Laar wordt veroorzaakt door bestemmingsverkeer • alternatieve route maximale daling van 3.500 motorvoertuigen per etmaal, maar ken meer nadelen dan voordelen • maatregelen zoeken in verbeteren leefbaarheid, bijvoorbeeld het fysiek verlagen van de gereden snelheden of maatregelen die trillingsoverlast verminderen • verbod op doorgaand vrachtverkeer (350 vrachtauto's per etmaal) • aanpassen & verbreden fietssuggestiestroken Laar: positie fietser verbeteren en snelheid verkeer beperken
overig	• snelfietsroute: duidelijk herkenbaar, breed, comfortabel en in de voorrang
knelpunten	
	maatregelen
• smalle en niet goed herkenbare fietssuggestiestroken • te smalle langspareervakken • fietsers ondergeschikt aan vele gemotoriseerde verkeer bij kruispunt Heuvelstraat/De Beekgraaf, en in mindere mate bij De Hoef • weliswaar gelijkwaardige kruispunten, maar voorrang levert groter knelpunt: hogere snelheden (uitz. = inrit parkeerplaats Van Tilburg: voorrang onduidelijk) • matige kwaliteit open verharding • veel vrachtverkeer • indien snelfietsroute: aparte voorzieningen in de voorrang	37> verbod doorgaand vrachtverkeer 38> verbreden fietssuggestiestrook tot 2,00m 39> kleur fietssuggestiestrook in rode tint tbv herkenbaarheid (let op: niet té rood en niet té herkenbaar: niet té veel GOW-gelijkenissen) 40> verbeteren (duurzame) kwaliteit open verharding 41> aanpassen kruispunten Heuvelstraat/De Beekgraaf en Den Hoef, zodat afslaan fietser opstelruimte kan pakken, maar ook de mogelijkheid krijgt (te durven) voor te sorteren 42> versmallen rijbaan tot 6,10 m (nu 6,67 m) 43> langspareerplaatsen verbreden of verwijderen: fietsers ondervinden geen hinder meer 44> snelfietsroute onmogelijk: onvoldoende ruimte voor vrijliggende voorzieningen tussen Laar 20-32 (Den Hoef-Parkstraat)  
tegenstrijdige maatregelen	opmerkingen
3 > sterke inzet op totale herinrichting traverse, om elke vorm van doorgaande rechten auto's te voorkomen: Shared Space achtige inrichting 46> geen fietspaden	• fietsers de mogelijkheid geven gebruik te maken van 'het trottoir' als uitwijk-mogelijkheid

Gemotoriseerd verkeer	
beleid	
verkeersstructuurplan Bernheze 2007	• leefbaarheid wordt negatief beïnvloedt door grote stromen autoverkeer en hoge snelheden • traverses niet vormgeven als routes voor doorgaand verkeer, maar als verblijfsgebied van de kern • in ieder geval inrichting (wegomgeving en dwarsprofiel) zodanig dat snelheid op acceptabel niveau blijft • drempels en plateaus alleen zorgvuldig toepassen (locatie en vormgeving) • erftoegangsweg type II: trajectsnelheid 5 tot 10 km/uur • autoverkeer ondergeschikt aan verplaatsingen vanuit het verblijfskarakter • maximum snelheid 30 km/uur, geen geregelde voorrang, klinkers en drempels/plateaus • <u>langzame straat</u>: prioriteit aan langzaam verkeer: veiligheid en toegankelijkheid, auto te gast
rapport 'Centrumparkeren' gemeente Bernheze 2007	• gezien de eigendomsverhouding van de 'openbare' parkeerplaatsen, maatregelen niet zoeken in regulering, maar in maatregelen die het zoekverkeer verminderen, doorstroming verbeteren en parkeercapaciteit verhogen • alleen ter voorkoming overlast voor omwonenden: instellen belanghebbenden parkeren • bij alle nieuwbouwprojecten zorgen voor voldoende parkeerplaatsen • doorstroming Laar verbeteren kan door instellen voorrang
parkeerbeleidsplan Bernheze 2008	• parkeervraag ruimtelijke ontwikkelingen, tegen een financiële compensatie, eventueel opvangen in openbare ruimte • bezoekers van Van Tilburg zijn niet bereid een iets grotere loopafstand te accepteren • Van Tilburg genereert een hogere parkeervraag dan de gemiddelde detailhandel • kansrijke maatregelen beperken parkeervraag Van Tilburg: • personeel op afstand parkeren • bezoekers op afstand parkeren inclusief shuttle-verbinding en bezettingsinfo • invoeren vergunningen voor bewoners
verkeerscirculatieplan Nistelrode 2009	• grootste deel verkeersdruk op het Laar wordt veroorzaakt door bestemmingsverkeer • alternatieve route maximale daling van 3.500 motorvoertuigen per etmaal, maar ken meer nadelen dan voordelen • maatregelen zoeken in verbeteren leefbaarheid, bijvoorbeeld het fysiek verlagen van de gereden snelheden of maatregelen die trillingsoverlast verminderen • verbod op doorgaand vrachtverkeer (350 vrachtauto's per etmaal) • aanpassen & verbreden fietssuggestiestroken Laar: snelheid verkeer beperken • het parkeerterrein van Van Tilburg, met een in-/uitrit op de Heuvelstraat, leidt tot doorstromingsproblemen: onderzoek circulatie van Heuvelstraat naar De Wan
overig	• buslijn 157 (Oss station - Eindhoven station) rijdt 2x per uur via 't Laar • verzoek Arriva: realisatie toegankelijk haltepaar nabij Van Tilburg (conform ontwerpeisen provincie Noord-Brabant) • centrum: piekmoment zaterdagmiddag: 55% bezetting = gelijk aan 295 vrije parkeerplaatsen • centrum noord (200m rondom Van Tilburg): piekmoment zaterdagmiddag = 83% bezetting (72% incl. "privé" plaatsen) = 73 vrije parkeerplaatsen = 29 vrije parkeerplaatsen tot 90% bezettingsgraad • centrum zuid (100m rondom Parkstraat/Brouwershoeve): piekmoment donderdagavond = 27% bezetting (33% incl. "privé" plaatsen) = 92 vrije parkeerplaatsen = 81 vrije parkeerplaatsen tot 90% bezettingsgraad • Raadhuisplein, tussen Tramplein en Laar, afsluiten voor gemotoriseerd verkeer
knelpunten	
	43> verbod doorgaand vrachtverkeer 44> verbreden fietssuggestiestrook tot 2,00m 45> versmallen rijbaan/rijloper tot maximaal 6,10m 46> geen fietspaden 47> verbeteren (duurzame) kwaliteit open verharding 48> aanpassen alle kruispunten Laar, zodat oa groen gelijkwaardigheid onderstreept 49> instellen éénrichtingsverkeer parkeerplaatsen oost en west zijde 50> eenduidig aangeven mogelijkheden parkeren Van Tilburg, eventueel ondersteunt met dynamische parkeerinfo 51> slechte doorstroming niet oplossen door instellen voorrang, maar juist gebruiken voor beperken doorrij snelheid, ondersteunt met goede vormgeving 52> langspaarkeerplaatsen verbreden 53> aanbrengen toegankelijke halte aan weerszijden van in-/uitgang parkeerterrein Van Tilburg oost. Gevolg is verlies van ongeveer 3 langspaarkeerplaatsen 54> Raadhuisplein (Tramplein - Laar) afsluiten voor gemotoriseerd verkeer. Aan één zijde openlaten ten behoeve van bereikbaarheid eigen parkeerplaats Town Hall. Bestemmingen Tramplein, zijn meer bestemmingen voor langer bezoek. Korte omrijafstand is hierdoor geen knelpunt. Doorgang wel openhouden voor fietsers. Huidige visuele scheiding Tramplein met Raadhuisplein door rijloper beperken
• te hoge doorrij snelheid/onvoldoende herkenbare 30 zone (categorie II) • beperkte doorstroming ter hoogte van kruispunten Laar met in-/uitgang parkeerterrein Van Tilburg oost en Heuvelstraat • onduidelijkheden locatie en bezetting parkeerterrein Van Tilburg • te smalle langspaarkeervakken • matige kwaliteit open verharding • veel vrachtverkeer • geen bushalte in nabijheid Van Tilburg	
tegenstrijdige maatregelen	opmerkingen
3 > sterke inzet op totale herinrichting traverse, om elke vorm van doorgaande rechten auto's te voorkomen: Shared Space achtige inrichting 11> indien aparte ingang van nieuwe deel/café, dan ook daar fietsparkeerplaatsen te plaatsen en voorzien in verbeterde oversteek 12> oversteek bij hoofdingang 14> indien aparte ingang van nieuwe deel/café, dan ook daar voorzien in verbeterde oversteek (tussen Heuvelstraat en hoofdingang) • voetgangerspunten 24, 25, 27 t/m 33	



2.6 Klankbordgroep

Tijdens twee avonden is aan een klankbordgroep de tussenresultaten gepresenteerd. Op de eerste avond is de klankbordgroep gevraagd knelpunten aan te geven (zie volgende pagina) en is de huidige en te verwachten verkeerssituatie gepresenteerd. Op de tweede avond is de visie gepresenteerd, waarbij impliciet rekening is gehouden met de door de klankbordgroep aangegeven knelpunten.

Deelnemers klankbordgroep

- projectontwikkelaar Jumbo;
- dorpsraad;
- ondernemersvereniging;
- integraal platform gehandicapten IPG;
- buurtvereniging “de Wan”;
- eigenaar Brouwershoeve;
- Van Tilburg;
- bestuur accommodatieplan (uitgenodigd, niet deelgenomen).



Knelpuntenlijst klankbordgroep

	Locatie omschrijving	knelpunt huidige situatie	ideeën voor oplossing
1	kruispunt Heuvelstraat-Laar	fietsers in de knel in en tussen wachtrijen overbelast	minder verkeer op Laar rondweg west met speciaal éénrichtingsverkeer weg breder maken (er is ruimte), zodat auto's voor rechtsaf kunnen voorsorteren
2	Laar (De Beekgraaf-Heuvelstraat)	oversteken ouderen/jugend	
3	Weijen-Laar	vrachtverkeer Jumbo en Ari-Jenne houdt overige verkeer op	
4	Heuvelstraat	voetpad houdt op: gevaarlijk voor ouderen uitgang parkeerplaats en straat Den Hof te dicht bij elkaar: gevaarlijk voor fietsers uit Den Hof die richting Jumbo gaan te smal	
5	wegvak Laar - De Wan	- onoverzichtelijk (agv parkeren) - hectisch agv parkeerstrook onoverzichtelijk, slechte oversteekbaarheid en onveiligheid door openslaande portieren slecht voetpad aan oostzijde	- fysieke belemmering - minder verkeer op Laar parkeerstrook opheffen, ruimte voor de fietser
6	kruispunt Laar-Den Hoef	overbelast	
7	inrit naast Marya, naar parkeerterrein	overbelast oversteken naar Van Tilburg vanuit parkeerplaats oversteken voetgangers Laar (mn ter hoogte Van Tilburg) is onveilig	oversteekplaats
8	uitrit van Tilburg De Wan	voorrang wordt niet nageleefd	- alleen inrijden - slagboom
9	parkeerterrein Den Hof	hinder/overlast sociale onveiligheid	's nachts afsluiten
10	Den Hof	onveiligheid agv (doorgaand) sluipverkeer, hoge snelheid relatief weinig sluipverkeer	snelheidsremmers
11	De Wan	auto's parkeren half op weg: onveiligheid onduidelijke weg goede doorstroming naar Laar	parkeervakken herinrichten
12	Laar west (Wan-Parkstraat)	gevaarlijk trottoir voor ouderen	
13	parkeerterrein Kruidvat	onduidelijk wat in- en uitgang is oversteken is gevaarlijk	parkeerterrein voorzien van in- en uitrit
14	Laar, tussen Laarstede en Kruidvat	trottoir niet toegankelijk voor ouderen	
15	omgeving Kerkhoflaan, en de kruispunten: - Laar-Parkstraat - Laar-De Wan-Den Hoef - Laar-Heuvelstraat	in toekomst: verkeers- en parkeerdruk agv Jumbo	minder verkeer door kern
16	Parkstraat	verkeersdrempel veroorzaakt overlast	
17	toegangsweg nieuwe Jumbo	mogelijk extra verkeershinder: dubbele zijweg is dubbele vertraging	maak hier een fiets/voetgangersdoorsteek
18	Raadhuisplein	verkeer van/naar Raadhuisplein vertraagt doorstroming op Laar	Raadhuisplein afsluiten
19	voetpaden tussen Laar, Parkstraat en Toon van Durenlaan	groene paaltjes zijn in het donker gevaarlijk voor ouderen	
20	Laar (algemeen)	onveiligheid fietsers vormgeving voldoet niet aan eisen regionaal fietsnetwerk onveiligheid fietsers door in-/uitparkeren voorgestelde fietsroute is niet gefaciliteerd slecht wandelpad, mn voor ouderen bestrating veroorzaakt onnodig lawaai in toekomst: toename verkeersdruk agv opening ziekenhuis gebruik verhoudt zich niet met functie 'langzame straat' vracht- en landbouwverkeer heeft geen alternatief doorgaand verkeer heeft vrije doorgang	- fietsstrook 1,5 meter (symptoombestrijding) - minder verkeer door alternatieve ontsluitingen en transferium Van Tilburg verkeersstromen wijzigen. Bij de bron aanpakken
21	parkeren (algemeen)	parkeeroverlast in buurt	- toezichthouder, betaald door ondernemers - parkeren op afstand - parkeerverboden - mobiliteitsplan Van Tilburg
22	algemeen	vormgeving	voor slechtzienden felbruine ondergrond met witte strepen omzoomd, zodat overgang van ene gebied naar andere duidelijk wordt



3 VISIE OP VERKEER

3.1 Inleiding

Welke maatregelen zijn, met het oog op de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen, nodig om de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid in Nistelrode, en in het bijzonder op 't Laar te waarborgen?

Om bovenstaande vraag te beantwoorden is in hoofdstuk 2 de huidige verkeerssituatie geïnventariseerd en zijn de gevolgen wat betreft parkeren en verkeersgeneratie van de ruimtelijke ontwikkelingen in beeld gebracht.

Vervolgens is een visie opgesteld op de verkeerskundige toekomst van Nistelrode, 't Laar in het bijzonder. Een visie op het verkeerskundige gebruik en de verkeerskundige inrichting. Deze verkeerskundige visie dient als één van de onderleggers bij een herinrichting. Andere onderleggers zijn visie op het gebied van bijvoorbeeld groen en stedenbouw.

Algemeen uitgangspunt visie

Voetgangers en fietsers zullen voorop moeten gaan bij een nieuw ontwerp van 't Laar. De automobilist moet op zijn minst het gevoel krijgen op bezoek te zijn.

De visie is in de volgende paragrafen per straatdeel en/of kruispunt weergegeven.

3.2 Parkeren

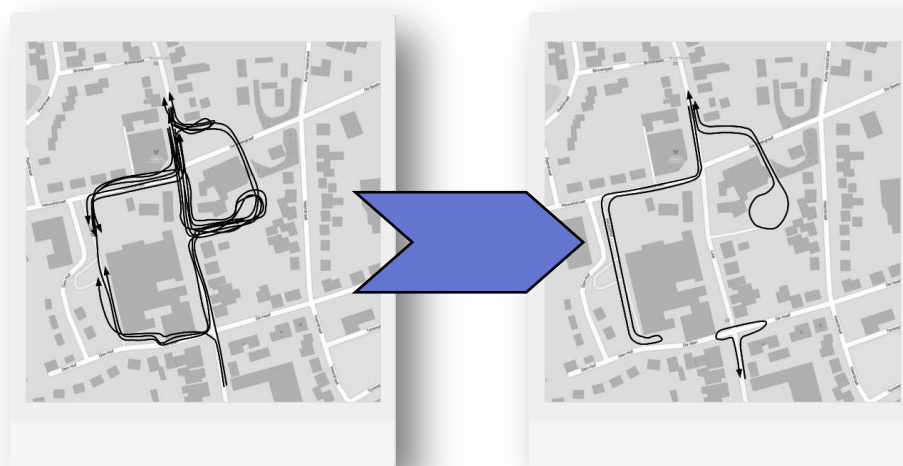
1. langsparkeren beperken:

- versplintering van het parkeren door het langsparkeren levert slechts extra zoekverkeer;
- langsparkeren levert onveiligheid door onder andere openslaande portieren en half op de weg geparkeerde auto's;
- verwijdering van het langsparkeren levert meer zicht op overstekende voetgangers;
- het huidige langsparkeren levert vooral een beeld van veel auto's in Nistelrode. Verwijdering van langsparkeren geeft zicht op bebouwing en voetgangers, waardoor meer een beeld van een verblijfsgebied wordt opgeroepen;
- enkele plaatsen zullen in ieder geval behouden moeten blijven (invaliden, winkels nabij De Wan, winkels/voorzieningen tussen De Wan en Parkstraat). Voor het deel tussen De Wan en Parkstraat bestaan weliswaar alternatieve parkeermogelijkheden op 100 meter, maar volledig verwijderen van het langsparkeren op dit deel van 't Laar wordt niet aanbevolen;
- indien in de toekomst blijkt dat er parkeeroverloop plaatsvindt naar de omliggende woonbuurten, dient belanghebbenden parkeren te worden overwogen. Of sprake is van overloop naar woonbuurten zal regelmatig moeten worden gemonitord.



2. *ontvlecht en stuur door middel van een parkeercircuit:*

- maak de beschikbare parkeervoorzieningen makkelijk vindbaar door eenduidige en herkenbaar vormgegeven parkeerverwijzing. Dit geldt niet alleen voor de noordzijde (Van Tilburg), maar ook voor de zuidzijde (Raadhuisplein e.o.) van Nistelrode;
- bij voorkeur wordt dynamische parkeerverwijzing toegepast. Hierdoor ontstaat optimale benutting van de parkeervoorzieningen en kan onnodig zoekverkeer worden voorkomen. Indien een parkeervoorziening (bijna) vol is kan de parkeerder immers naar een andere parkeervoorziening worden gestuurd;
- parkeerders gaan bij voorkeur heen en terug via zelfde route. Hierdoor kan een deel van het huidige verkeer op bijvoorbeeld 't Laar en De Wan vermeden worden;
- de ontsluitingsstraat van de parkeervoorziening achter Beekgraaf/Marya, richting noord/Beekgraaf voor twee richtingen beschikbaar maken. Omdat deze straat te smal is voor tweerichtingsverkeer kan dit technisch geregeld worden door het plaatsen van een verkeerslicht dat de toegankelijkheid per rijrichting aanroeft;
- bovenstaande maatregelen zorgen er voor dat een deel van het parkeerverkeer geen gebruik meer zal maken van 't Laar, De Wan en de ingang van de parkeervoorziening tegenover Van Tilburg. Dit is de enige mogelijkheid om de hoeveelheid verkeer op 't Laar nog wat te verminderen.



3. *sluit de verbinding tussen 't Laar en het Tramplein via het Raadhuisplein af:*

- verkeer dat naar de achterliggende buurt wil kan dan niet meer via het Raadhuisplein rijden, maar wordt gedwongen om via bijvoorbeeld De Hoef te rijden;
- de huidige verbinding blijft wel toegankelijk voor (brom)fietsers;
- parkeren voor Raadhuisplein e.o. vindt plaats op het Tramplein, bij het Dorpshuis en de kerk;
- afsluiting leidt tot één in-/uitgang Tramplein naar 't Laar (Tramstraat);
- een afsluiting creëert mogelijkheden voor de verbetering van de pleinfunctie en –uitstraling van het Raadhuisplein;
- door afsluiting kunnen auto's niet meer voor het oude raadhuis parkeren. Hierdoor blijft in de toekomst ook het trottoir aldaar vrij.



3.3 Dwarsprofiel 't Laar

Het knelpunt in het huidige dwarsprofiel van 't Laar ligt onder andere in een combinatie van de hoge intensiteit, de breedte van de rijbaan (tussen krap en ruim in), de aanwezigheid van (te krap vormgegeven) langsparkeren en een krap trottoir. Als ontwerp oplossing ligt het voor de hand een traditioneel ontwerp te realiseren waarbij voldoende ruimte wordt ingebouwd in het dwarsprofiel voor het gemotoriseerd verkeer, de fietsers en de voetgangers. Een en ander conform de daarvoor geldende ontwerprichtlijnen. In onderstaande figuur is weergegeven waar een dergelijk traditioneel ontwerp wat betreft ruimtebeslag toe leidt.



Het bovenstaande traditionele dwarsprofiel volgens de (overigens minimale) richtlijnen zou net binnen de beschikbare ruimte passen. Omdat het een combinatie betreft van minimale richtlijnen is het geen ideaal ontwerp.

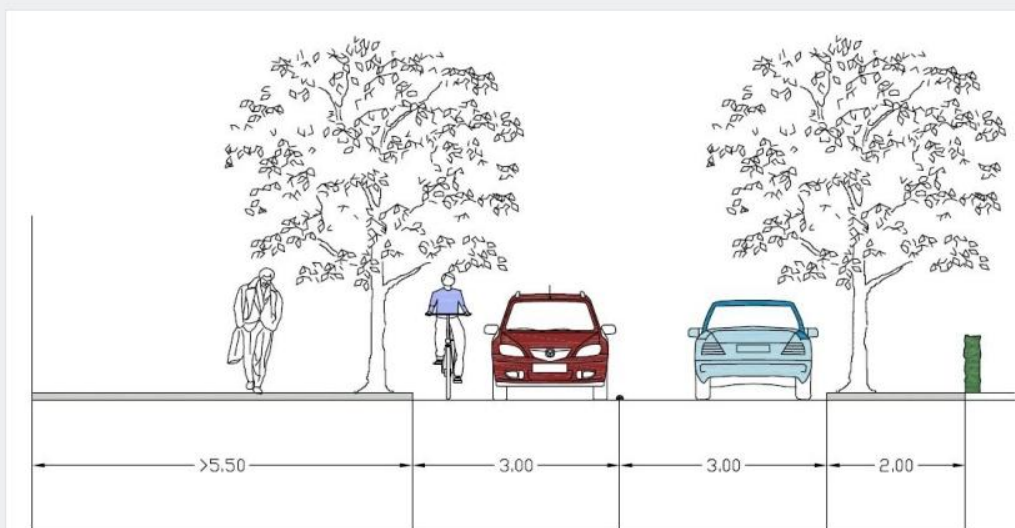
Daarnaast is het noodzakelijk om over de hele lengte van 't Laar het langsparkeren op te heffen. Het verdient zeker de aanbeveling het huidige langsparkeren sterk te beperken. Volledig opheffen wordt echter niet haalbaar geacht, omdat de bereikbaarheid van de solitaire voorzieningen langs 't Laar daarmee onder druk komt te staan. Weliswaar is er parkeerruimte op enige loopafstand aanwezig, deze voorzieningen zijn deels afhankelijk van hun directe bereikbaarheid. Een loopafstand van 100 meter is daarvoor te groot.

Het dwarsprofiel creëert meer ruimte voor auto en fiets. Deze extra ruimte gaat ten koste van de ruimte voor voetgangers aan de westzijde. Juist de zijde waar een ruime(re) voetgangerszone gewenst is.

Tot slot leidt het toepassen van een traditioneel ontwerp met fietspaden en rijstrookscheiding tot een verticaal ontwerp, dat het beeld ondersteunt dat stromen de belangrijkste bezigheid is op 't Laar. Daarnaast zal het scheiden van verkeer leiden tot hogere snelheden, waardoor het verkeersklimaat voor voetgangers juist minder zal worden, bijvoorbeeld een slechtere oversteekbaarheid.

Om de nadelen van een traditioneel ontwerp te ondervangen is het beter juist te kiezen voor een krap profiel voor het gemotoriseerd verkeer:

1. door toepassing van een rijloper van 6,00 meter ontstaat een krap profiel waarbij één fietser veilig kan worden ingehaald door een personenauto. In het geval dat twee fietsers naast elkaar rijden is inhalen ook mogelijk, mits er geen tegenligger is. Een krappere profiel is mogelijk (5,50 meter). Gezien de hoeveelheid vrachtverkeer adviseren wij dit niet. Daarnaast kunnen automobilisten bij een dergelijk krap profiel in het geval van een tegenligger de fietser niet inhalen. Gezien de hoge intensiteit zal de fietser zich daardoor opgejaagd voelen en zullen auto's toch inhaalbewegingen plaatsen die eigenlijk net (wel of net) niet kunnen. Een breder profiel zal leiden tot hogere snelheden en levert daarbij slechts een beperkte winst op voor voetgangers;
2. de automobilist wordt bewust gemaakt van zijn inhaalactie door de rijstroken te scheiden van elkaar met behulp van een kleine verhoging of verlaging: een zachte scheiding. Deze scheiding mag wat betreft uitvoering geen uitstraling hebben van een klassieke rijstrookscheiding. Hij mag met andere woorden niet uitdrukkelijk in het wegbeeld opvallen, maar moet wel voelbaar zijn voor de automobilist;
3. geadviseerd wordt geen fiets(suggestie)stroken aan te brengen. Fiets(suggestie)stroken geven een wegbeeld dat associaties oproept met stromen in plaats van verblijven. Daarnaast zullen fiets(suggestie)stroken in deze specifieke situatie geen functionele verkeersveiligheid met zich meebrengen. Uitgaande van een minimale maat van 1,50 meter, zal het gemotoriseerd verkeer immers altijd gebruik moeten maken van de fiets(suggestie)strook;
4. een krappere rijloper geeft ruimte aan de voetganger: het oostelijke voetpad kan verbreed worden, terwijl aan de westzijde een ruim voetgangersgebied ontstaat, waar eventueel een deel gereserveerd kan worden voor fietsers die tijdelijk willen uitwijken van de rijloper. Bijvoorbeeld wegens de aanwezigheid van een vrachtauto;
5. pas (lage) bomen en verlichting aan op een verblijfsbeeld. De huidige verlichting is bijvoorbeeld erg hoog en geven duidelijk aan dat een verkeersomgeving betreft. Door toepassing van lagere en bijvoorbeeld meer klassieke armaturen wordt een ander beeld van de omgeving gecreëerd.



3.4 Kruispunten 't Laar

Algemeen

Algemeen idee achter de visie is het bewust creëren van ruimte op de kruispunten, en het bewust weglaten van rijlopers voor gemotoriseerd verkeer. Hierdoor is het voor, vooral de gemotoriseerde weggebruiker duidelijk dat er iets anders van hem of haar verwacht wordt. Een dergelijk ontwerp geeft de weggebruiker aan dat een sociale verkeershouding wordt gevraagd, waarbij men oogcontact zoekt met andere verkeersdeelnemers en onderling “uitonderhandeld” wie bijvoorbeeld voorrang krijgt. In een klassiek verkeerskundig ontworpen omgeving is nauwelijks sprake van sociaal gedrag, maar juist juridisch gedrag. Voetgangers nemen bijvoorbeeld voorrang, omdat zij worden geconfronteerd met voetgangersoversteekplaats (zebra). Uiteraard hebben zij het recht op voorrang, maar dat betekent nog niet automatisch dat automobilisten de zebra (bewust of onbewust) (h)erkennen.

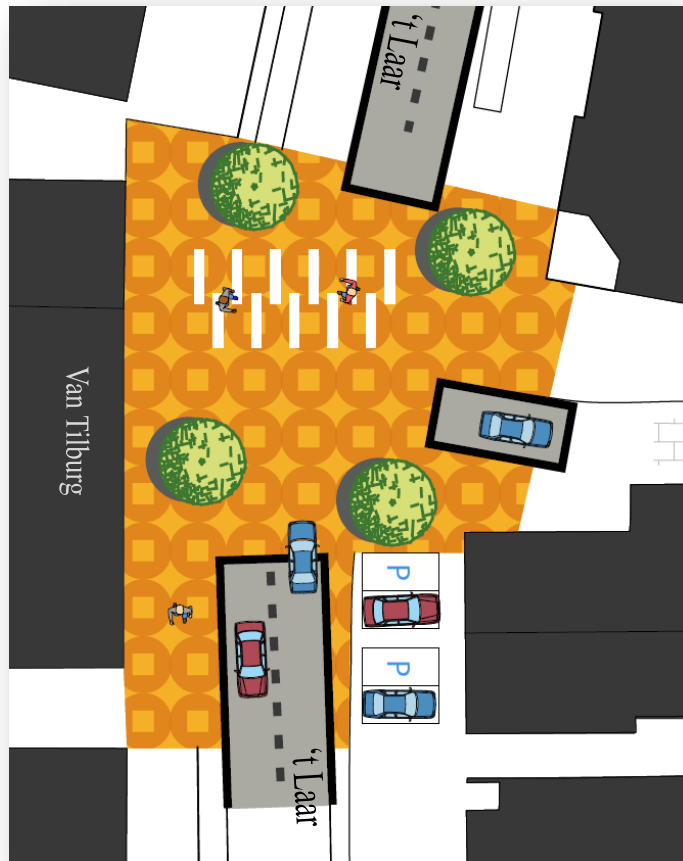
't Laar-Heuvelstraat

1. het plein moet ruimtelijk en verkeerskundige de entree vormen voor 't Laar;
2. rijlopers en zichtrelaties op het kruispunt onderbreken;
3. kruispunt visueel ondersteunen met bomen en verlichting;
4. de Beekgraaf, inclusief het fietspad en het groen/water betrekken bij kruispunt;
5. pleinontwerp geeft uitwijkruimte voor fietsers, bijvoorbeeld om bij wachtende auto's er toch rechts voorbij te kunnen.



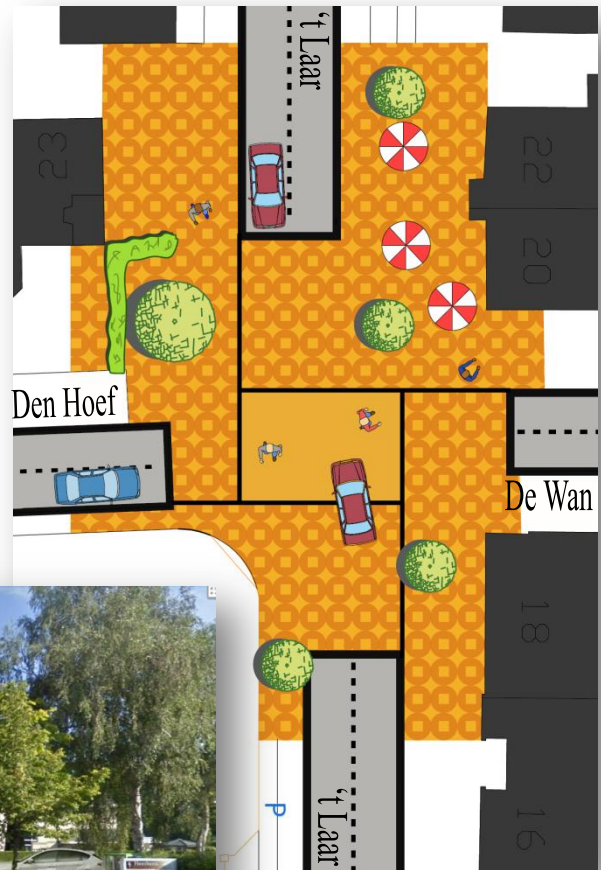
Voetgangersoversteek in-/uitgang Van Tilburg

1. het ontbreken van langsparkeren geeft een open oversteek, waarbij gemotoriseerd verkeer en voetgangers goed zicht hebben op elkaar;
2. de oversteek voor voetgangers “afdwingen” met behulp van duidelijk afwijkende bestrating. Een voorbeeld is op onderstaande schets weergegeven;
3. het kruispunt ruimtelijk benadrukken met behulp van bomen en verlichting;
4. eenrichtingsverkeer instellen (en ontwerpen) in de straat van/naar de parkeervoorziening aan de overzijde van Van Tilburg. Hiermee wordt de huidige drukte rondom deze in-/uitgang voorkomen.



De Wan-De Hoef

1. rijlopers en zichtrelaties op het kruispunt onderbreken. Het verplaatsen van de (nog noodzakelijk) langspaarkeerplaatsen ten noorden van het kruispunt van de west naar de oostzijde van de rijloper is hierbij noodzakelijk;
2. kruispunt visueel ondersteunen met bomen en verlichting;
3. aan de zuidzijde enkele langspaarkeerplaatsen nabij het kruispunt verwijderen. Hierdoor ontstaat een meer open zicht op elkaar op het kruispunt;
4. het huidige schuinparkeren aan De Wan aanpassen in langspaarkeervakken, zodat niet meer op de rijbaan wordt geparkeerd.



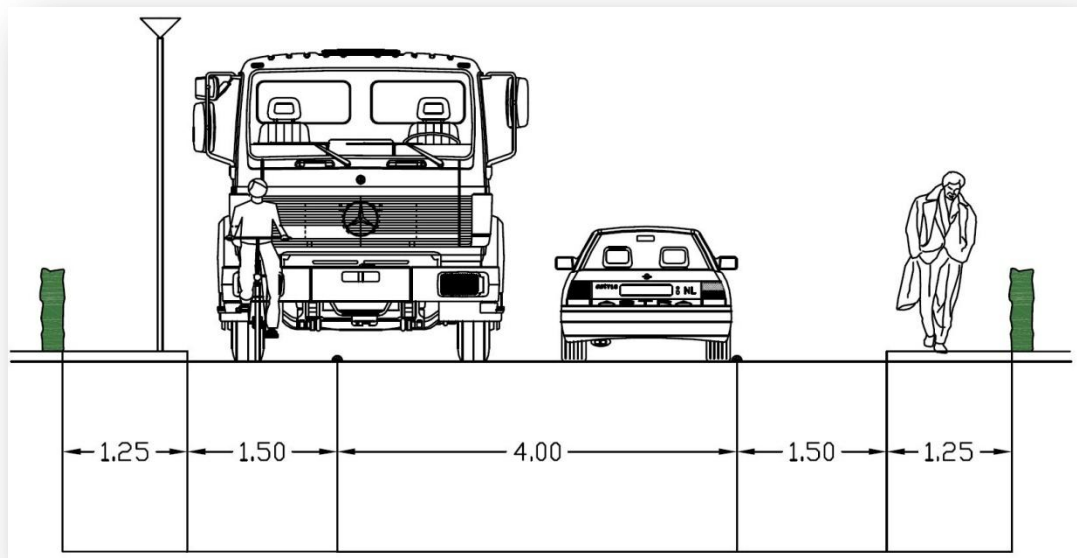
Raadhuisplein-Parkstraat

1. de rijloper vanaf het noorden kan in oostelijke richting worden verlegd door de huidige parkeerplaatsen naar de westzijde van de rijloper te verplaatsen. Deze ruimte komt vrij doordat de huidige bushalte wordt verplaatst. Hierdoor komen de rijlopers vanaf het noorden en zuiden minder recht tegenover elkaar te liggen;
2. de zichtrelatie naar het zuiden onderbreken door (een) element(en) op het Raadhuisplein, bijvoorbeeld een boom;
3. de entree vanuit het zuiden starten met een fysieke verhoging. Deze uitzondering op de rest van de visie is ingegeven, omdat hier sprake is van een aansluiting van een (brom)fietspad. Daarnaast geeft de ruimte (woningen op grotere afstand) de mogelijkheid om een fysieke maatregel te treffen zonder eventueel bijkomende trillings- of geluidsnadelen;
4. de rijloper over het (verkeers)plein begeleiden met behulp van bomen;
5. bij voorkeur eenrichtingsverkeer instellen op de noordelijke aansluiting van het plan Parkstraat;
6. verbinding met het Tramplein over het Raadhuisplein alleen voor (brom)fietsers.



3.5 Dwarsprofiel Heuvelstraat

1. in tegenstelling tot op 't Laar is voor de Heuvelstraat wel een traditioneel ontwerp gewenst (en mogelijk). In ieder geval voor het deel van de Heuvelstraat tussen 't Laar en Den Hof geldt dat zo goed als alleen verkeer van/naar het parkeerterrein en van/naar de achterliggende buurten er gebruik van maakt. Er is, op een enkele woning na, geen sprake van een verblijfsfunctie. Het ontwerp wordt daarom bij voorkeur gericht op ontsluiten;
2. fietsers en auto's kunnen worden gefaciliteerd door een rijbaan van 7,00 meter, onderverdeeld in twee maal 1,50 meter fietsstrook en een rijloper van 4,00 meter;
3. om fietsers optimale bescherming te bieden wordt de fietsstrook bij voorkeur middels een zachte scheiding gescheiden van de rijloper. Deze zachte scheiding dient goed overrijdbaar te zijn voor gemotoriseerd verkeer en geen overlast of onveiligheid op te leveren voor de fietsers. De zachte scheiding zorgt er voor dat personenauto's niet snel gebruik zullen maken van de fietsstrook. Vrachtverkeer en personenauto's die breder zijn dan de norm-auto dienen en kunnen wel gebruik maken van de fietsstrook;
4. om het onderstaande dwarsprofiel mogelijk te maken is het noodzakelijk de huidige langspaarkeerplaatsen op te offeren. Gezien de parkeerdruk en de beperkte hoeveelheid langspaarkeerplaatsen is dit goed mogelijk. Voetgangers beschikken hierdoor aan beide zijden van de rijbaan over een voldoende breed trottoir dat niet onderbroken wordt door parkeerplaatsen ;
5. de in-/uitrit van het parkeerterrein van Van Tilburg opschuiven richting 't Laar. Hierdoor ontstaat minder kans op onduidelijkheid tussen de in-/uitrit en de (gelijkwaardige) aansluiting van Den Hof . Den Hof betrekken bij het huidige kruispuntplateau op het kruispunt met de Poelstraat;
6. alle verkeer vanuit de buurten ten westen van 't Laar ontsluit zich nu via de Heuvelstraat. Om minder druk te leggen op de Heuvelstraat wordt geadviseerd te onderzoeken of een tweede ontsluiting mogelijk is. Bijvoorbeeld via het huidige (grotendeels onverharde) weg ten noorden van de Dobbestraat.



3.6 Overige maatregelen

- in het ontwerp dient extra aandacht te worden geschonken aan ouderen. De ervaring leert dat ontwerpen gericht op het stimuleren van sociale verkeersregels, ouderen de situatie soms eerder niet snappen of overzien, waardoor subjectieve onveiligheid ontstaat. Hiermee zal in het ontwerp specifiek rekening moeten worden gehouden, bijvoorbeeld door het consequent toepassen van duidelijke geleidelijnen. Daarnaast ligt er vooral een taak voor educatie en voorlichting over het gebruik van de infrastructuur. Ouderen en gehandicapten zullen dus bij een definitief ontwerp vanaf het begin betrokken moeten worden;
- de hoeveelheid verkeer op 't Laar is nauwelijks nog te verlagen. Al het verkeer behoort bij het Nistelrode. Een kleine winst is te behalen in het ordenen en sturen van het parkeerverkeer. Daarnaast kan middels voorlichting en kleine infrastructurele maatregelen gestuurd worden in de routekeuze die bewoners van omliggende buurten hebben en nemen. Bewoners kunnen gestimuleerd worden Nistelrode te verlaten via andere wegen dan 't Laar.

