

Gemeente Bernheze
Eindrapport

Verkeerseffecten accommodatieplan

Verkeersonderzoeken

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Bernheze

Verkeerseffecten accommodatieplan

Verkeersonderzoeken

CONCEPT

Datum	9 maart 2011
Kenmerk	BHZ027/Lsk/0353
Eerste versie	1 maart 2011

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Bernheze
Titel rapport	Verkeerseffecten accommodatieplan Verkeersonderzoeken
Kenmerk	BHZ027/Lsk/0353
Datum publicatie	9 maart 2011
Projectteam opdrachtgever(s)	mevrouw A. Berende, de heer W. de Veer
Projectteam Goudappel Coffeng	mevrouw K. van der Lans

Inhoud	Pagina
1 Inleiding	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Historie onderzoeken	2
1.3 Vraagstelling	2
1.4 Leeswijzer	2
2 Uitgangspunten	3
2.1 Onderzoeksgebied	3
2.2 Ontwikkelingen	4
2.3 Verkeerscirculatieplan	5
3 Verkeerseffecten accommodatieplan	7
3.1 Verkeersaantrekkende werking accommodatieplan	7
3.2 Effecten verkeersbelasting	8
4 Maatregelen centrum Nistelrode	10
4.1 Structurele oplossing	10
4.2 Maatregelen centrum Nistelrode	11
5 Conclusie en aanbevelingen	17

Inleiding

1.1 Aanleiding

De verkeersstructuur van Nistelrode wordt al van oudsher gekenmerkt door een doorgaande weg door het centrum. De A50 heeft een aantal jaren geleden deze functie overgenomen. Toch staat de verkeerssituatie in Nistelrode nog steeds onder druk. Ontwikkelingen in het centrum kunnen moeilijk doorgang vinden doordat de verkeerssituatie in het centrum van Nistelrode problematisch is.

Voor het centrum van Nistelrode is een accommodatieplan opgesteld. Het plan heeft betrekking op de omgeving van het Nesterlé gebouw. Het betreft een ontwikkeling voor de uitbreiding van het bestaande gemeenschapshuis (Nesterlé gebouw) en de toevoeging van een nieuwe supermarkt en kleinschalige detailhandel met op de verdieping appartementen (ter plaatse van de voormalige gemeentewerf).



Figuur 1.1: Ligging accommodatieplan

1.2 Historie onderzoeken

Afgelopen jaren zijn diverse onderzoeken geweest naar de verkeersproblematiek van Nistelrode. Echter, de onderzoeken hebben nog niet voldoende het probleem in Nistelrode kunnen oplossen. Allereerst is in 2009 in het kader van het verkeerscirculatieplan het 'Onderzoek wegenstructuur Nistelrode' (2009), kenmerk BHZ024/Kmb/0339, uitgevoerd. Naar aanleiding van de problematiek van het accommodatieplan zijn in 2010 aanvullende onderzoeken uitgevoerd. Tevens is er een onderzoek verricht naar de verkeerseffecten van het accommodatieplan. De resultaten van dit onderzoek zijn beschreven in de notitie 'Verkeerseffecten ontwikkeling accommodatieplan Nistelrode', (2010) met kenmerk BHZ026/Lsk/0347. Vervolgens is in december 2010 onderzoek verricht naar de verbeterpunten voor de verkeerssituatie in Nistelrode. De resultaten van dit onderzoek zijn beschreven in de rapportage 'Maatregelen centrum Nistelrode', (2010) met kenmerk BHZ027/Lsk/0350.

In voorliggende rapportage zijn deze onderzoeken in één rapport samengevat.

1.3 Vraagstelling

De problematiek in Nistelrode staat erg onder druk. Relatief kleine ontwikkelingen in het centrum worden momenteel bemoeilijkt, doordat zij als afzonderlijke plannen worden bekeken zonder een totaal overzicht waarbinnen zij een plek kunnen hebben. In het centrum van Nistelrode is het accommodatieplan gepland. De ontwikkeling zal verkeer trekken en kan de verkeersproblemen in Nistelrode nog meer verslechteren. Een integraal onderzoek naar de verkeersproblematiek in het centrum van Nistelrode is nodig om de beoogde ontwikkelingen en de bestaande knelpunten in samenhang te bekijken. De centrale doelstelling in het onderzoek is:

'Uitgaande van verschillende ruimtelijke ontwikkelingen in de komende jaren, moet Nistelrode, en in het bijzonder het centrum, bereikbaar zijn.'

Om het doel te bereiken zijn een aantal onderzoeksvragen uitgewerkt:

1. Wat is de verkeersaantrekkende werking van het accommodatieplan?
2. Is het mogelijk om op lange termijn een structurele effectieve oplossing te vinden voor de verkeersknelpunten in Nistelrode?
3. Hoe kan de lokale situatie in het centrum geoptimaliseerd worden?
4. Welke maatregelen zijn nodig om knelpunten aan te pakken?

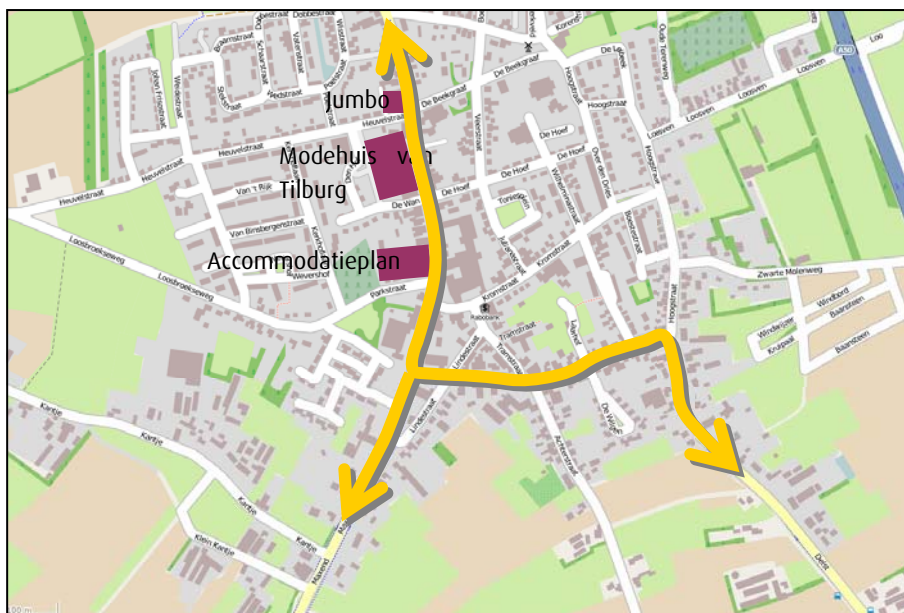
1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de uitgangspunten en ondermeer de ontwikkelingen in het centrum van Nistelrode. In hoofdstuk 3 zijn de effecten van het accommodatieplan beschreven. In hoofdstuk 4 is gezocht naar oplossingen voor de verkeersproblematiek in Nistelrode. Ten slotte worden in hoofdstuk 5 de conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan.

Uitgangspunten

2.1 Onderzoeksgebied

De belangrijkste route in Nistelrode is de doorgaande route (Weijen en Laar) en de aantakking aan de zuidzijde van Maxend. Specifiek is het gedeelte door het centrum onderzocht. In figuur 2.1 is het gebied globaal aangegeven.



Figuur 2.1: Onderzoeksgebied

2.2 Ontwikkelingen

Het plan heeft betrekking op de omgeving van het Nesterlé gebouw en betreft een ontwikkeling voor de uitbreiding van het bestaande gemeenschapshuis (Nesterlé gebouw) en de toevoeging van een nieuwe supermarkt en kleinschalige detailhandel met op de verdieping appartementen (ter plaatse van de voormalige gemeentewerf). De opbouw van het programma van het accommodatieplan bestaat uit de volgende onderdelen:

- 17 appartementen
- 1800 m² bvo supermarkt
- 600 m² bvo detailhandel
- 2000 m² bvo cultureel centrum, met podium functie voor 250- 300 toeschouwers



Uitbreiding Modehuis van Tilburg

Het Modehuis van Tilburg heeft de monumentale langevelboerderij naast de huidige winkel gekocht. Zij wil hiermee de entree van de winkel verbeteren en een koffiehuis in het pand vestigen. De uitbreidingsplannen zijn nog in ontwikkeling en zijn minder groot dan de voorgaande uitbreidingen van Van Tilburg. Aangezien het modehuis een grote bestemming is in het centrum van Nistelrode, kan de uitbreiding wel gevolgen hebben voor de verkeerssituatie. Aangezien de plannen nog niet definitief zijn en van een andere schaal zijn dan overige plannen, is in dit onderzoek de uitbreiding van het modehuis niet expliciet meegenomen. Wel is van de plannen notie genomen. Wanneer de plannen in een verder gevorderd stadium zijn is het mogelijk deze verkeerskundig te bestuderen.



Woningbouwontwikkelingen

Gemeente Bernheze heeft voor het gebied ten zuidoosten van Nistelrode een nieuwbouwplan ontwikkeld, genaamd 'Zwarte Molen'. Op dit moment zijn al 70 woningen gebouwd en de komende jaren komen er nog 170 bij. De ontsluiting vindt deels plaats via de Zwarte Molenweg en deels via Delst. Aan de zuidzijde van Nistelrode is het woningbouwproject Laar / Achterstaat gepland met 44 woningen in 2015. De ontsluiting vindt plaats via Laar



Maxend

Met betrekking tot de verkeerssituatie op Maxend in de omgeving van school de KanZ, zijn er voornemens om de situatie aan te passen en meer passend te maken bij een verblijfsgebied (de middengeleiders worden bijvoorbeeld verwijderd).

Knelpunten Jumbo

Het parkeerterrein achter de Jumbo wordt goed gebruikt. Op piekmomenten staat het terrein vol. De turnover (aantal keren dat een parkeerplaats per dag wordt gebruikt) is hoog. Dit grote gebruik van het terrein heeft geen weerslag op de openbare weg. Het in en uitrijden gaat over het algemeen soepel. Op de Heuvelstraat ontstaat regelmatig een korte wachtrij van ongeveer 5 auto's op zaterdagen. Deze wachtrij ontstaat niet alleen door verkeer van en naar de Jumbo; ook verkeer dat van en naar het parkeerterrein van Van Tilburg gaat.

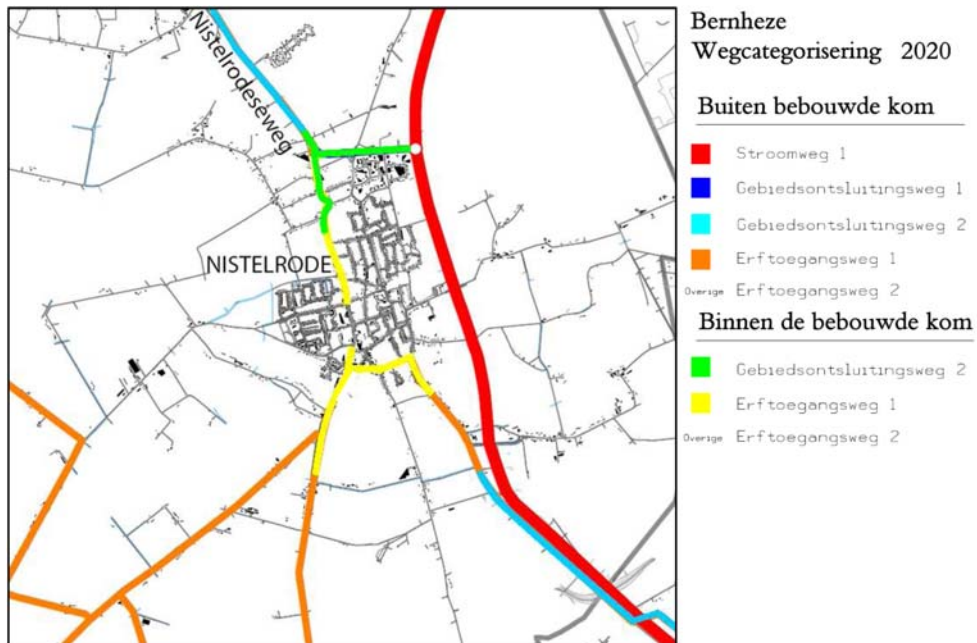


Het kruispunt Heuvelstraat – Laar – Weijen is een gelijkwaardig kruispunt. Dit is positief voor de afwikkeling van het verkeer vanuit de Heuvelstraat. Vanaf de Heuvelstraat heeft men voorrang op het verkeer van rechts vanuit Laar. Het verkeer kan nog redelijk eenvoudig Laar en Weijen oprijden.

Het laden en lossen van de Jumbo gebeurt nu direct via Weijen. Dit is niet ideaal, maar gaat beheerst. Er ontstaan weinig conflicten tussen laad- en losverkeer en het overige verkeer. De beweging die noodzakelijk is om het laad- en losdock te bereiken past binnen het karakter van een 30 km/h-weg.

2.3 Verkeerscirculatieplan

In 2009 is het verkeerscirculatieplan van Nistelrode opgesteld. Nistelrode is in zijn totaal aangemerkt als 30 km/zone. Weijen, Laar en Maxend zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg type 1 met als functie verzamelweg. Het traject Laar tussen Heuvelstraat en Parkstraat is gecategoriseerd als erftoegangsweg type 2 met een bestemmingsfunctie. Dit deel van Laar is tevens aangewezen als langzame straat. Tenslotte is de route Weijen/ Laar/ Maxend als regionale fietsroute aangemerkt en vervult hiermee een belangrijke schakel in het fietsnetwerk van de regio. Figuur 2.2 geeft de wegencategorisering van Nistelrode weer.



Figuur 2.2 Wegencategorisering Nistelrode (Verkeerscirculatieplan, 2009)

Het is van belang dat het voor een weggebruiker duidelijk is op wat voor categorie weg hij rijdt en welk bijbehorend (snelheids)gedrag daar van hem wordt verwacht. Het categoriseren van wegen en het per categorie weg opstellen van unieke kenmerken moeten voor de helderheid zorgen. In het verkeerscirculatieplan zijn de operationele eisen aan de weg genoemd. Wegbeheerders hebben de taak de wegen in hun verzorgingsgebied in te richten volgens deze principes. Het verkeerscirculatieplan doet geen uitspraken over intensiteiten bij een bepaalde functie. Aangezien de problematiek een sterke relatie heeft met de intensiteit, heeft Goudappel Coffeng getracht een indicatie te geven van de toelaatbare intensiteit bij de toegepaste functie in Nistelrode.

categorie	gebiedsontsluitingsweg type 2	erfttoegangsweg type 1	erfttoegangsweg type 2
maximumsnelheid	50 km/u	30 km/u	30 km/u
intensiteit rurale omgeving	5.000-10.000 mvt/etmaal	5.000-8.000 mvt/ etmaal	< 3.000 mvt/etmaal

Tabel 2.1 Aanvulling intensiteit op operationele eisen functie

Verkeerseffecten accommodatieplan

3.1 Verkeersaantrekkende werking accommodatieplan

In het centrum van Nistelrode is het accommodatieplan gepland. Aangezien Nistelrode een drukke doorgaande route kent, is het van belang de verkeerseffecten van het accommodatieplan in te schatten.

De verkeersaantrekkende werking van het accommodatieplan is met behulp van kencijfers (van de CROW) berekend. In tabel 3.1 is de toename als gevolg van het accommodatieplan weergegeven. De nieuwe accommodatie leidt tot extra voertuigbewegingen, welke zich verspreiden over het wegennet¹. Het verkeer maakt gebruik van de hoofdroute door Nistelrode. Hoofdzakelijk naar het noorden via Laar / Weijen en in geringere mate naar het zuiden via Maxend. De verkeersintensiteiten van de situatie waarin de ontwikkeling gereed is zijn vergeleken met tellingen uit 2008 en 2010. In tabel 2.2 zijn de intensiteiten voor vier locaties weergegeven. Uit de berekening blijkt dat de intensiteit op Laar maximaal met circa 300 motorvoertuigen per etmaal toeneemt. Op de andere hoofdwegen is de toename geringer.

	absolute toename
1. Weijen	200
2. Laar	300
3. Maxend	< 100



Tabel 3.1: Verschillen tussen autonome situatie (2020) en situatie met ontwikkeling (2020), eenheden in motorvoertuigen per etmaal

¹ Met behulp van het verkeersmodel (GGA Noordoost Brabant) zijn de routes van en naar het accommodatieplan bepaald.

	2008/2010	incl. ontwikkeling
1. Weijen	8.300	8.500
2. Laar	7.000	7.300
3. Maxend	3.500	3.500

Tabel 3.2: Verkeersintensiteiten voor de verschillende situaties (eenheden in motorvoertuigen per etmaal)

3.2 Effecten verkeersbelasting

Op de doorgaande route door Nistelrode (Weijen en Laar) is de verkeersintensiteit groot, gelet op de functie van de weg (erftoegangsfunctie, 30 km/h), het profiel en de functies van de bebouwing langs deze wegen. In tabel 3.3 is af te lezen dat voornamelijk de intensiteiten op Weijen en Laar hoog zijn. Buiten het centrum zijn deze wegen gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg type 2 of erftoegangsweg type 1. Als bovengrens wordt respectievelijk 10.000 en 8.000 mvt/etmaal gehanteerd. Gezien de tellingen zal de intensiteit van het gedeelte tussen Blauwesteenweg en Heuvelstraat rondom de bovengrens van 8.000 uitkomen. Boven deze grens ontstaan er leefbaarheidknelpunten. De oversteekbaarheid van de weg wordt moeilijk en overschrijdingen van het geluidsniveau zowel binnen als buiten zijn te verwachten. Laar tussen Heuvelstraat en Parkstraat is gecategoriseerd als verblijfsgebied met de functie erftoegangsweg type 2. De werkelijke intensiteit is hier veel hoger dan de norm.

	functie	toelaatbare intensiteit (mvt/etm)	incl. ontwikkeling (mvt/etm)
1. Weijen	gebiedsontsluitingsweg type 2	5.000 - 10.000	8.500
2. Laar	erftoegangsweg type 2	< 3.000	7.300
3. Maxend	erftoegangsweg type 1	5.000 - 8.000	3.500

Tabel 3.3 Vergelijking functie en toelaatbare intensiteit

De drukte op de route door het centrum komt mede door de sterke noord-zuid-oriëntatie van het dorp. Nistelrode heeft een sterke relatie met Heesch en Oss in het noorden en Uden en Veghel in het zuiden. Duidelijke oost-west-relaties ontbreken. Door deze situatie en de beschikbaarheid van slechts één (brede) doorgaande route door Nistelrode krijgt deze 'traverse' veel verkeer te verwerken. De drukte op Laar wordt mede veroorzaakt door het modehuis Van Tilburg en de supermarkt Jumbo in het centrum. Het modehuis heeft een sterke lokale en regionale aantrekkingskracht, waardoor voornamelijk op zaterdag en koopzondagen parkeer- en verkeersdrukke in het centrum van Nistelrode optreden. Aan de zuidzijde van het centrum (Maxend) zijn er al knelpunten bij het verzorgingstehuis en de school.

Het verkeer afkomstig van het accommodatieplan verspreidt zich over het wegennet van Nistelrode, hoofdzakelijk in noordelijke richting. De toenames ontstaan hoofdzakelijk op

de noord-zuidtraverse door Nistelrode. Zowel de absolute als relatieve toename van verkeer op het wegennet van Nistelrode zijn minimaal. Gezien de geringe relatieve toename zullen mensen in de praktijk de toename van verkeer niet ervaren. De toename van verkeer als gevolg van het accommodatieplan zorgt niet specifiek voor een afname van de verkeersveiligheid of de leefbaarheid.

Echter, de toename moet gezien worden in relatie met de aanwezige knelpunten. De intensiteit op de noord-zuidtraverse is erg hoog. Dit veroorzaakt op dit moment al verkeersveiligheids- en leefbaarheidsproblemen. Op diverse plekken op de traverse worden problemen ervaren. Hoewel de bestaande problemen op de hoofdroute blijven bestaan en door de ontwikkeling slechts in lichte mate toenemen, heeft de gemeente de taak om de algemene verkeerssituatie in het centrum Nistelrode veilig en leefbaar te houden. In het centrum van Nistelrode zullen problemen ten aanzien van parkeren, oversteekbaarheid voor voetgangers en verkeersveiligheid van fietsers ook in de toekomst blijven bestaan.

Maatregelen centrum Nistelrode

4.1 Structurele oplossing

Om een structurele oplossing voor Nistelrode te vinden moet of het aanbod van infrastructuur worden verbeterd of de vraag naar infrastructuur (hoeveelheid verkeer) worden verminderd. De mogelijke oplossingen zijn in een quickscan kwalitatief en niet uitputtend onderzocht. Om de feitelijke situatie beter te beoordelen en oplossingen te definiëren, is behoefte aan een kentekenonderzoek waarmee de feitelijke hoeveelheid doorgaand verkeer in beeld wordt gebracht en een onderscheid in personenverkeer, vrachtverkeer (middelzwaar en zwaar) en landbouwverkeer gemaakt kan worden. Op dit moment is het onduidelijk hoeveel verkeer op de traverse rijdt zonder een bestemming in Nistelrode te hebben.

Uitbreiding van infrastructuur

- De opwaardering van huidige route Weijen / Laar is niet wenselijk. Aan de route liggen direct woningen. In het verkeerscirculatieplan is de traverse aangewezen als een erftoegangsweg en meer specifiek als langzame straat. Een langzame straat wordt niet afgesloten voor het autoverkeer, maar zo ingericht dat de auto zich daar te gast voelt. Vanwege leefbaarheidknelpunten bij de woningen is het juist noodzakelijk om de route af te waarderen.
- Alternatieve routes zijn nu niet aanwezig. Onderzoek heeft aangetoond dat een nieuwe route aan de oostzijde van Nistelrode geen oplossend vermogen heeft. De route via Kerkveld is niet geschikt als alternatieve route, aangezien dit een verblijfsgebied is. Een toename van het verkeer op Kerkveld moet worden voorkomen. Tenslotte zou een route aan de oostzijde van Nistelrode (via de Waardsestraat en Hoge Akkers) een denkrichting kunnen zijn. De route zou aangepast moeten worden en aan elkaar worden geschakeld. Met deze route kunnen onder andere de sportvelden en een deel van de woningen van Nistelrode ontsloten worden. In absolute aantallen zal deze oplossing niet voldoende zijn om de problemen op de Weijen / Laar op te lossen. Echter, wellicht zorgt het wel voor een verlichting. Deze denkrichting is in het onderzoek niet verder uitgewerkt.

Verminderen van verkeer

- Het doorgaand verkeer wegnemen uit de kern van Nistelrode is niet eenvoudig. Op dit moment is de route nog voor diverse relaties op hoger schaalniveau aantrekkelijk om te gebruiken. De A50 is daarvoor wel bestemd, maar wordt niet in alle situaties daarvoor gebruikt. Voornamelijk op de relatie Oss-Zuid / Heesch richting Uden is de route door Nistelrode nog steeds een alternatief. Door aanpassingen in de vormgeving van de route door Nistelrode zou het doorgaande verkeer door de kern ontmoedigd kunnen worden. Dergelijke maatregelen hebben effect, het is moeilijk in te schatten hoeveel. Na opening van de A50 is een daling van het verkeer zichtbaar door de kern van Nistelrode. Echter, door nieuwe ontwikkelingen, zoals de komst van een ziekenhuis in Uden, is het mogelijk dat het verkeer door Nistelrode weer zal toenemen. Er zijn geen gegevens voorhanden om uitspraken te doen over de hoogte van de toename.
- Met een vrachtverkeerverbod wordt een (klein) deel van het verkeer geweerd door de kern. Dit heeft een positief effect op de leefbaarheid.
- In de kern van Nistelrode zijn diverse bestemmingen die verkeer trekken, zoals de Jumbo en Modehuis van Tilburg. Het mogelijk verplaatsen van deze bestemmingen zou theoretisch ervoor zorgen dat het verkeer niet meer naar Nistelrode komt. Dit is echter geen oplossing, aangezien dit de doodsteek van ondernemend Nistelrode zal zijn.

Concluderend wordt gesteld dat één structurele oplossing voor de verkeersproblemen in Nistelrode op korte termijn niet voorhanden is.

4.2 Maatregelen centrum Nistelrode

Een pakket aan maatregelen moet worden genomen om de verkeerssituatie te verbeteren. Een van de maatregelen is het doorgaand verkeer weren door de kern en het gedrag van weggebruikers aan te laten sluiten bij het gedrag dat gewenst is in een verblijfsgebied. Hiervoor zijn aanpassingen in de openbare ruimte nodig.

Een onrustig straatbeeld

In het straatbeeld gebeurt veel, dit ontstaat door vier elementen.

1. De traverse is een erftoegangsweg met veel erfaansluitingen en parkeervoorzieningen, hierdoor ontstaan er veel verschillende bewegingen in het straatbeeld.
2. In het wegbeeld worden veel verschillende materialen gebruikt. Voor de bestrating een kleine opsomming: rode, gele, grijsbruine, witte en donkergrijze betonklinkers, gebakken klinkers in twee formaten, grijze keitjes en betonnen trottoirtegels. Groenvoorzieningen bestaan uit bomen, her en der heggen (2 typen) en struiken.
3. Naast elementen voor een 30km/h-weg worden ook inrichtingselementen gebruikt die hier niet thuishoren, maar nog resteren uit de tijd dat de wegen een 50 km/h-regime hadden. De verlichtingsmasten zijn te hoog voor het karakter van een 30km/h-weg en ook het type licht is niet passend bij een verblijfsgebied.

Ter hoogte van de school de KanZ (multifunctionele accommodatie) worden de rijstroken kort uit elkaar getrokken met twee middeneilanden die op het eerste oog geen functionele meerwaarde lijken te hebben. De bocht Maxend / Laar wordt met schampblokken en paaltjes beschermd, deze passen beide niet bij het karakter van de dorpse traverse. Ook zijn de fietsstroken te smal om een veilige plek aan de fietser te geven en recht te doen aan de kwaliteitseisen uit het regionale fietsnetwerk.

4. Zijwegen en parkeerterreinen worden niet op een uniforme manier vormgegeven. Hierdoor ontstaat verwarring over de functie van een aansluiting.



Afbeelding 4.1: Overzicht maatregelen

Oplossing algemeen

In het verkeerscirculatieplan is de traverse aangewezen als een erftoegangsweg en meer specifiek als langzame straat. Een langzame straat wordt niet afgesloten voor het autoverkeer, maar zo ingericht dat de auto zich daar te gast voelt. Binnen de oplossingsrichtingen moet gezocht worden naar maatregelen die passen bij dit karakter van de weg. Doel van de oplossingen is het handhaven van de bereikbaarheid van de bestemmingen en bevorderen van de leefbaarheid voor de gebruikers (voetgangers, fietsers). Voorkomen moet worden dat de doorstroming te veel geoptimaliseerd gaat worden. De traverse is een interessant alternatief voor de A50, wanneer de doorstroming optimaal is trekt de weg extra verkeer aan van bestuurders die de A50 gaan ontwijken.

Oplossing deel 1: Creëer rust in het straatbeeld

Door rust in het straatbeeld te creëren, wordt ook een zekere mate van rust bij de bestuurders gecreëerd. Deze rust zorgt ervoor dat verkeer meer ontspannen door de weg rijdt, hierbij hoort veelal een iets lagere snelheid. Door deze lagere snelheid ontstaat er meer ruimte voor parkeerbewegingen, oversteken van langzaam verkeer en zou de weg iets meer verkeer kunnen verwerken. Een aantal maatregelen om binnen het huidige profiel rust te creëren:

- Inritten van parkeerterreinen op gelijke wijze vormgeven met een duidelijke uitritconstructie, hierdoor is het voor een bestuurder duidelijk of er een weg van rechts komt of een uitrit van een parkeerterrein. Ook is het voor bezoekers duidelijker waar ze kunnen parkeren. Meer aandacht kan besteed worden aan het bewegwijzeren van parkeerplaatsen.
- Eén type heg, deze op meer plekken uitvoeren. Een heg is een goede versterker van het dorpskarakter van een weg. Probeer waar mogelijk paaltjes en gras / lage beplanting langs de rijbaan te vervangen door een heg. Door eenzelfde type heg langs de gehele traverse wordt een samenhangend straatbeeld gecreëerd.
- In het regionale fietsplan is de route door het centrum van Nistelrode opgenomen als hoofdfietsroute. De gemeente Bernheze is voornemens een fietsstraat te creëren. Gezien de intensiteiten kunnen vraagtekens gezet worden bij het functioneren van een fietsstraat op deze plek. Wel is het van belang dat aandacht wordt besteed aan fietsers. Bij een volledige herprofilering verdient het de aanbeveling om de fietssuggestiestroken te verbreden tot minimaal 1,50 m (bij voorkeur 1,75 m), waardoor de fiets een nadrukkelijker plek in het profiel krijgt.
- Rode klinkers in rijloper verwijderen. Zoals aangegeven, worden er veel verschillende bestratingmaterialen gebruikt. Op een aantal plekken ligt een strook rode betonklinkers in de rijloper, bijvoorbeeld tussen Jacobs meubelen en Van Tilburg en ter hoogte van de gele kruisingsvlakken. Vervang deze klinkers door dezelfde bruinigrijze betonklinkers waaruit de rijloper is opgebouwd.
- Verlichting: de huidige verlichting is meer passend bij 50 km/h wegen, door lagere lantaarnpalen toe te passen krijgt de weg meer de uitstraling van een 30 km/h-weg door een dorpscentrum.

Oplossing deel 2: Speciale elementen

- Maatregelen tussen de Heuvelstraat en De Hoef. Door op dit deel van de traverse de parkeerplaatsen te verwijderen ontstaat meer overzicht. Gezien de huidige

parkeerdruk moet bij het verwijderen van parkeerplaatsen gezocht worden naar alternatieve mogelijkheden om de druk op te vangen. Het verwijderen van de parkeerplaatsen heeft als negatief gevolg dat de snelheid van het verkeer hoger wordt, doordat er minder oponthoud is en geen obstakels langs de route. Om deze snelheidstoename te reduceren worden hagen langs de rijbaan geplaatst. Een haag zorgt voor een kleine afname van de rijsnelheid. Tussen de twee entrees van Van Tilburg wordt een zebepad aangebracht voor een veilige oversteek naar woningen en parkeerterreinen. De haag wordt alleen onderbroken ter hoogte van de oversteek, waardoor oversteekbewegingen op één plek in het profiel worden geconcentreerd. De oversteek wordt verhoogd aangebracht waardoor de snelheid van het verkeer wordt geremd. Bij de mogelijke uitbreiding van Van Tilburg ter hoogte van de woonboerderij is dit een geschikte locatie om een tweede oversteekpunt te realiseren.

- Shared Space ter hoogte van het oude gemeentehuis. Deze omgeving leent zich vanwege de historische bebouwing tot een meer pleingerichte inrichting. Verkeer kan via een smalle loper visueel over het plein worden gebracht.



Afbeelding 4.2: Maatregelen tussen Heuvelstraat en Den Hoef

- De middeneilanden ter hoogte van de school de KanZ (multifunctionele accommodatie) passen niet bij een erftoegangsweg en worden verwijderd. Om de oversteek vanuit de accommodatie veilig te maken wordt de rijbaan ter hoogte van de oversteek versmald en verhoogd uitgevoerd. De snelheid wordt geremd. Door de versmalling hebben klaar-overs meer zicht op het verkeer.



Afbeelding 4.3: Aanpassing middeneilanden en kruispunt Maxend/Laar

- Op kruispunt Maxend / Laar oost de gelijkwaardigheid van de wegen sterker benadrukken. Dit kan door het kruispunt uit te voeren als een plateau in een afwijkende kleur t.o.v. de rijloper, aansluitend bij de rest van de traverse zijn dit gele betonstraatstenen. Door het plateau wordt de snelheid geremd en heeft verkeer meer tijd om een zijstraat van rechts te herkennen.

Niet verkeerstechnische maatregelen

Naast fysieke maatregelen kan ook met niet-verkeerstechnische maatregelen gestuurd worden in het aanbod van het verkeer en de verkeersstromen in Nistelrode.

Maak samen met bedrijven in het centrum afspraken over eigen verkeer en leg dit vast in bedrijfsvervoerplannen. Verplicht bedrijven om bij plannen voor een nieuwe vestiging of uitbreiding van het oppervlak om een mobiliteitsplan op te stellen.

5

Conclusie en aanbevelingen

Verkeersaantrekkende werking

Het accommodatieplan in het centrum van Nistelrode zal extra verkeer aantrekken. Enerzijds betreft het verkeer naar de supermarkt. Anderzijds genereert het cultureel centrum verkeer. Wanneer er een activiteit is kunnen er 250 tot 300 bezoekers aanwezig zijn. De activiteiten van een cultureel centrum vallen meestal niet samen met de spits en topdrukte bij de supermarkt (zaterdagmiddag). Meestal vinden activiteiten van een cultureel centrum, zoals voorstellingen, plaats tijdens de avonduren.

Het verkeer verspreidt zich over het wegennet van Nistelrode. De toenames ontstaan hoofdzakelijk op de noord-zuidtraverse door Nistelrode. Zowel de absolute als relatieve toename van verkeer op het wegennet van Nistelrode zijn minimaal. Gezien de geringe relatieve toename zullen mensen in de praktijk de toename van verkeer niet ervaren. De toename van verkeer als gevolg van de accommodatie zorgt niet specifiek voor een afname van de verkeersveiligheid of de leefbaarheid.

Echter, de toename moet gezien worden in relatie met de aanwezige knelpunten. De intensiteit op de noord-zuidtraverse ligt hoog. Wanneer geen maatregelen worden genomen in het centrum van Nistelrode zullen problemen ten aanzien van parkeren, oversteekbaarheid voor voetgangers en verkeersveiligheid van fietsers ook in de toekomst blijven bestaan.

Oplossing verkeersproblematiek Nistelrode

De noodzaak om maatregelen te nemen in Nistelrode is hoog zodat enerzijds leefbaarheidsproblemen worden opgelost. Anderzijds zodat ontwikkelingen in Nistelrode door kunnen gaan. Gezien de op korte termijn geplande ontwikkelingen in Nistelrode (accommodatieplan) is het van belang om snel over te gaan tot maatregelen en het niet langer naar voren te schuiven.

De visie die gehanteerd is bij het opstellen van maatregelen in het centrum van Nistelrode is het goed bereikbaar houden van de bestemmingen in het centrum. Er is niet zoeër gezocht naar verbeter maatregelen van de doorstroming, aangezien dit voor (meer) doorgaand verkeer kan zorgen. De maatregelen zijn er op gericht dat

weggebruikers het verkeersgedrag aanpassen en rekening houden met andere weggebruikers, zoals voetgangers en fietsers.

Nistelrode heeft een verkeersstructuur met één doorgaande verbinding. De route ligt door het centrum. Uit onderzoek blijkt dat, gezien de verkeersstructuur van Nistelrode, één effectieve structurele oplossing niet voorhanden is. Om de situatie te verbeteren moet een pakket aan maatregelen worden genomen. Er zijn diverse maatregelen die een positief effect hebben op de verkeerssituatie:

- vrachtverkeerverbod;
- aanpassingen in de inrichting om onnodig door de kern verkeer te ontmoedigen;
- eventueel verbeteren van de route aan westzijde van Nistelrode.

De weg door Nistelrode is van oudsher een doorgaande weg tussen Oss en Uden. Door de A50 is de intensiteit een aantal jaren afgenomen. Door diverse ruimtelijke ontwikkelingen en de algemene mobiliteitsgroei is de intensiteit op de doorgaande route de laatste jaren gestegen en in de kern op dit moment onacceptabel hoog. In de inrichting van de weg zijn nog elementen zichtbaar die resteren uit de tijd dat er een 50 km/h-regime gold. Wanneer het beeld van de weg gericht is op de verkeersfunctie zal dit eerder verkeer aantrekken dan dat het probleem wordt verkleind. Het beleid in Nistelrode moet gericht zijn om al het onnodige verkeer te laten verdwijnen en het noodzakelijke verkeer met aangepast rijgedrag in de kern toe te laten. Met aanpassingen in de inrichting ligt de nadruk minder op verkeer en meer op verblijfsgebied. Verkeer zonder een bestemming in Nistelrode zal zich minder gepast voelen en wellicht de volgende keer een andere route kiezen. Verkeer met een bestemming in Nistelrode zal haar gedrag aanpassen aan de omgeving.

De maatregelen zullen naar verwachting niet leiden tot een substantiële afname van verkeer. Het is niet de verwachting dat de intensiteit zal afnemen tot een niveau dat hoort bij een erftoegangsweg. Maar een afname van zowel auto- als vrachtverkeer zorgt voor een verlichting van de druk in het centrum en doordat verkeer zich meer zal aanpassen aan de omgeving ontstaat er een veiligere verkeerssituatie. Alles bij elkaar zorgt het ervoor dat de situatie beter acceptabel wordt.

Met het genoemde maatregelenpakket verbetert over het algemeen de bestaande situatie en wordt de verkeerssituatie beter acceptabel. Daarom kan een ontwikkeling, zoals het accommodatieplan dat geen noemenswaardige (extra) bijdrage levert aan verkeerskundige knelpunten in Nistelrode, doorgang krijgen.

Opgemerkt dient te worden dat bij elke uitbreiding zorgvuldig afgewogen moet worden wat de bijdrage is in de ruimtelijke kwaliteit van het centrum en dat elk plan een sluitende parkeerbalans heeft.

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven
T (040) 235 25 00
F (040) 235 25 55

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl