

Mobiliteitsplan

Valkenswaard 2014

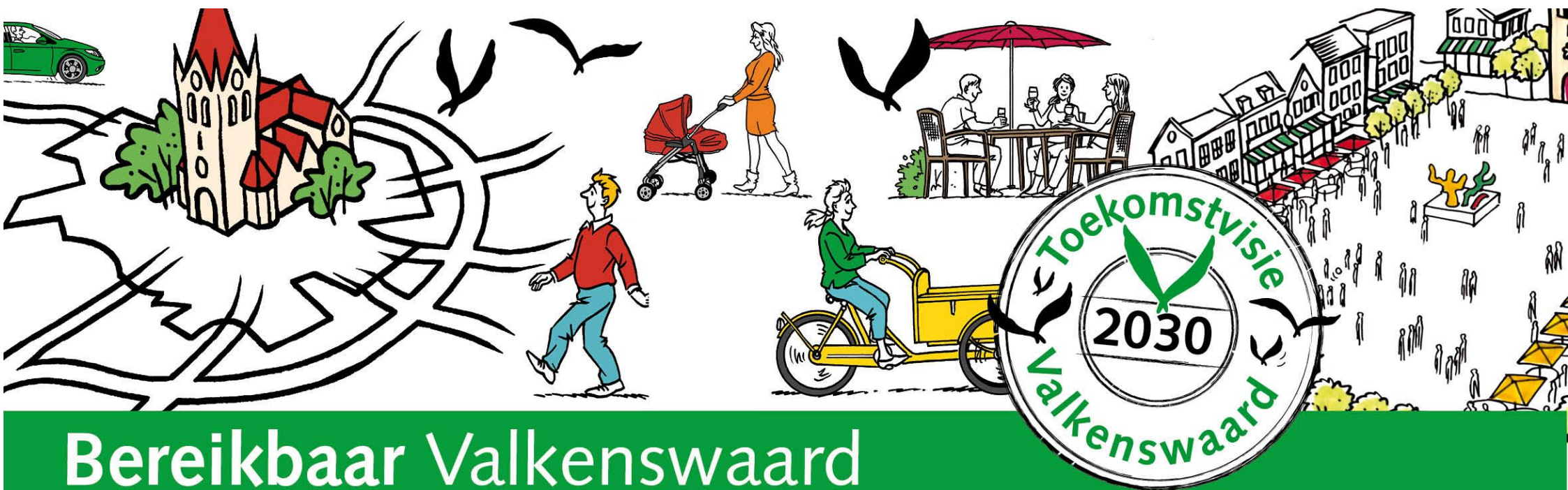
“Bereikbaarheid als kracht”

EINDVERSIE

16 september 2014



Bereikbaar Valkenswaard



Bereikbaar Valkenswaard

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	5	5.5 Verkeerscirculatie buitengebied	42
1.1 Integraal mobiliteitsbeleid na de Westparallel	5	5.6 Vergelijking verkeerscijfers met verkeersstudie 2012	43
1.2 Mobiliteitsplan 2014 als GVVP	5	5.7 Conclusie	45
1.3 Interactief planproces	5	6. TOEKOMSTIGE VERKEERSSITUATIE	47
1.4 Financiële consequenties	6	6.1 Nieuwe wegcategorisering	47
1.5 Leeswijzer	6	6.2 Verkeerscirculatie Centrum	50
2. BELEIDSKADER	9	6.3 Vrachtverkeer	51
2.1 Rijksoverheid	9	6.4 Sluipverkeer	52
2.2 Provincie Noord-Brabant	10	6.5 Autoparkeren	53
2.3 Samenwerkingsverband Regio Eindhoven	11	6.6 Fietsverkeer	54
2.4 Gebiedsakkoord Grenscorridor N69	13	6.7 Openbaar vervoer	57
3. VALKENSWAARDS' VISIE OP MOBILITEIT	15	6.8 Voetgangersverkeer en minder validen	59
3.1 Inleiding	15	6.9 Evaluatie	60
3.2 Bereikbaarheid	15	7. EDUCATIE EN HANDHAVING	61
3.3 Doelstellingen voor verkeer en vervoersbeleid	16	7.1 Verkeerseducatie als middel voor veiliger verkeer	61
4. HUIDIGE VERKEERSSITUATIE	19	7.2 Verkeershandhaving als middel voor veiliger verkeer	62
4.1 Verkeersstructuur	19	8. MEERJARIG UITVOERINGSPROGRAMMA	65
4.2 Verkeersveiligheid	23	8.1 Inleiding	65
4.3 Parkeren	26	8.2 Financiën: wensen (nog) zonder dekking	65
4.4 Fietsverkeer	28	8.3 Samenhang met beheer en onderhoud	66
4.5 Openbaar vervoer	31	8.4 Deelstudies	66
4.6 Voetganger en minder valide	32	8.5 Meerjaren projectenoverzicht: ambitie en prioriteiten	68
5. VERKEERSCIRCULATIE NU EN STRAKS	33	8.6 Meerjarig projectenoverzicht	71
5.1 Inleiding	33	BIJLAGE 1: WEGCATEGORISERING	77
5.2 Scenario's voor gemeentelijke verkeerscirculatie	33	BIJLAGE 2: VERKEERSPLOTS	81
5.3 Vrachtverkeer	38	Colofon	98
5.4 Verkeerscirculatie centrum	41		

1. INLEIDING

1.1 Integraal mobiliteitsbeleid na de Westparallel

In mei 2012 kreeg het college van burgemeester en wethouders de opdracht van de gemeenteraad om een nieuw verkeerscirculatieplan op te stellen, het Mobiliteitsplan 2014. In het plan wordt het vigerende verkeersbeleidsplan uit 1996 geactualiseerd. Aanleiding zijn de vele veranderingen in de verkeerscirculatie in Valkenswaard door de komst van de Westparallel. De Westparallel moet de 'oude' N69 door Valkenswaard vervangen, zoals is afgesproken in het Gebiedsakkoord Grenscorridor N69 (2012).

Aan het Mobiliteitsplan zijn door de raad de volgende uitgangspunten verbonden:

1. De verkeersintensiteiten uit de berekeningen voor de 'Presentatie resultaten globale doorrekening gemeentelijk Verkeersmodel' (2012) vormen het uitgangspunt voor het plan en worden beschouwd als maximaal aanvaardbare aantallen.
2. De Europalaan is een lokale verbindingsweg en geen nieuwe verbindingsweg Noord-Zuid. Doorgaand (vracht)verkeer wordt geweerd van deze weg.
3. Op belangrijke wegen voor de lokale verkeersafwikkeling waaronder de Damianusdreef, de Brouwerijdreef, de Bergstraat, de Geenhovenseweg en de Merendreef mag geen sprake zijn van een significante toename van de intensiteiten ten opzichte van de huidige feitelijke aantallen.
4. De aansluiting van de Westparallel op de N69 moet zo worden uitgevoerd dat het gebruik van de Westparallel wordt bemoedigd en gebruik maken van het huidige tracé van de N69 wordt ontmoedigd.

In het Mobiliteitsplan wordt op integrale wijze invulling gegeven aan de diverse veranderingen waar het verkeer in Valkenswaard door de komst van de Westparallel mee te maken krijgt. Ten tijde van het verkeersbeleidsplan 1996 was er nog geen duidelijkheid over de komst van de Westparallel. Diverse hieraan gerelateerde maatregelen in het plan zijn mede daarom tot nu toe niet gerealiseerd. Nu de aanleg van de Westparallel dichterbij komt is het nodig deze 'oude' maatregelen opnieuw tegen het licht te houden.

Nog meer dan de tracékeuze is het aantal en locatie van de aansluitingen van de Westparallel op het gemeentelijk wegennet van invloed op de verkeerscirculatie in Valkenswaard. Die invloed is zo groot dat met de afronding van het Mobiliteitsplan moest worden gewacht tot het moment dat Gedeputeerde Staten een Voorkeursalternatief (VKA) voor de Westparallel vast hadden gesteld. Dit laatste liep vertraging op waardoor ook het Mobiliteitsplan later gereed is gekomen dan gepland.

Met betrekking tot de Westparallel wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de studies die de provincie daarvoor heeft verricht. Deze worden vertaald naar de Valkenswaardse situatie, waarbij wordt gelet op de onderlinge vergelijkbaarheid van de gege-

vens. Het feit dat de provincie een ander verkeersmodel hanteert dan de gemeente mag er niet toe leiden dat er onverklaarbare verschillen in de uitkomsten optreden.

De integrale benadering van het verkeer- en vervoersbeleid in het Mobiliteitsplan wordt uitgewerkt in een beleidsdeel - een gemeente brede paraplu-nota - en een meerjarig uitvoeringsprogramma, waarin deels concrete maatregelen en deels specifieke vervolgonderzoeken (deelstudies) zijn opgenomen.

1.2 Mobiliteitsplan 2014 als GVVP

Voor gemeenten bestaat er een inspanningsverplichting om een beleidsmatig en uitvoeringsgericht integraal verkeers- en vervoerbeleid te voeren (Planwet verkeer en vervoer). Dit beleid wordt verwoord in een Gemeentelijk Verkeers- en Vervoer Plan (GVVP) en sluit aan op het integraal afgewogen verkeers- en vervoersbeleid van de rijksoverheid (Nota Mobiliteit), de provinciale uitwerking daarvan voor Noord-Brabant (PVVP) en het regionale beleid van het SRE (RVVP).

Dit Mobiliteitsplan voor de gemeente Valkenswaard is te beschouwen als GVVP voor de periode tot 2025. Het fungeert als toetsingskader voor alle verkeers- en vervoersvraagstukken in Valkenswaard. Het is geen statisch plan maar een dynamisch afwegingskader waarbinnen de verschillende onderdelen van het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid in onderlinge samenhang kunnen worden ontwikkeld of geactualiseerd, bijvoorbeeld in de vorm van deelstudies.

Met de vaststelling van het Mobiliteitsplan komt het Verkeersbeleidsplan 1996 te vervallen. Voor het vigerende parkeerbeleid, het onderdeel verkeer van het Masterplan Centrum en het vigerende fietsbeleid (Fietsbeleidsplan 2006) geldt dat hiervoor nog aanvullend op het Mobiliteitsplan nieuwe deelstudies moeten worden uitgevoerd. Op het moment dat de desbetreffende deelstudies ter vaststelling aan de gemeenteraad worden voorgelegd, kan het vigerende beleid pas komen te vervallen. Voor die tijd blijft het van kracht.

1.3 Interactief planproces

Mede gezien de soms verstrekken gevolgen van de maatregelen in het Mobiliteitsplan heeft over het plan veel actieve communicatie met belanghebbenden plaats gevonden. Een klankbordgroep heeft het proces van nabij gevolgd en is in de gelegenheid gesteld mee te denken over wat het Mobiliteitsplan moet regelen. Bewoners, winkeliers, ondernemers en andere betrokkenen hebben geparticipeerd in de klankbordgroep. Tevens heeft de gemeente iedereen de gelegenheid te geven zijn of haar mening tegen geven



over de verkeerssituatie in Valkenswaard door middel van een enquête op de website¹. Ook de gemeenteraad had de gelegenheid input te leveren. Uit de reacties is een aantal belangrijke aandachtspunten overgenomen in het beleidsplan.



afbeelding 1: klankbordgroep bijeenkomst 8 april 2013

Tenslotte is er ten behoeve van de communicatie een aparte gemeentelijke websitepagina ingericht (www.bereikbaarvalkenswaard.nl), waarin periodiek informatie was te lezen over de voortgang van het project.

1.4 Financiële consequenties

Het is binnen de gemeente Valkenswaard goede gewoonte om uitvoeringsprogramma's te voorzien van een compleet beeld van de financiële dekking van de voorgestelde maatregelen. De actuele stand van de gemeentelijke financiën maakt dat nog eens extra belangrijk. Ook voor dit Mobiliteitsplan is het zaak vooraf de financiële effecten inzichtelijk te maken. Omdat het vaak infrastructurele ingrepen betreffen is de hoogte van de ermee gemoeide investering meestal groot. Het Mobiliteitsplan kijkt echter ver vooruit en het is op voorhand niet altijd mogelijk om de financiële consequenties van de maatregelen eenduidig in beeld te brengen, laat staan de dekking ervan.

Dit Mobiliteitsplan is in de eerste plaats een beleidsplan, waarin de gemeente voor de komende jaren de kaders vastlegt waarbinnen de verkeer- en vervoeraspecten van gemeentelijke plannen zich dienen te bewegen. De vertaling in maatregelen gaat gepaard met een prioritering, waarbij voor de maatregelen met de hoogste prioriteit in beeld wordt gebracht hoe de financiële dekking is geregeld. Hieronder vallen voornamelijk de nulplusmaatregelen uit het Gebiedsakkoord N69. Maatregelen met een lagere prioriteit worden beschouwd als wens, waarvoor de dekking echter in de meeste gevallen nog niet is geregeld. Zodra deze maatregelen aan de orde komen zal alsnog moeten worden bepaald in welke mate zij betaalbaar zijn. In veel gevallen zijn verkeerskundige maatregelen faciliterend voor andere beleidsvelden (denk aan het Masterplan Centrum). In die gevallen is het mogelijk dat financiering via andere beleidsvelden wordt geregeld.

1.5 Leeswijzer

Het Mobiliteitsplan is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 wordt het beleid van hogere overheden weergegeven, uitgangspunt voor het beleid van de gemeente Valkenswaard. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de visie van Valkenswaard op mobiliteit: wat zijn de kansen en uitdagingen voor de gemeente, wat is het gewenste verkeerskundige eindbeeld voor Valkenswaard in 2020? In hoofdstuk 4 wordt de huidige verkeerssituatie kwalitatief en kwantitatief beschreven. In hoofdstuk 5 zijn de analyse en conclusies van de huidige en toekomstige verkeerscirculatieberekeningen opgenomen. Op basis van het beleidskader, de analyse van de huidige situatie en de verkeerscirculatieberekeningen wordt in hoofdstuk 6 en 7 ingegaan op de benodigde en gewenste infrastructurele maatregelen en het beleid op het gebied van educatie en handhaving. Hoofdstuk 8 tot slot, bevat het meerjaren projectenoverzicht.

In bijlage 2 zijn onder meer uitvergroete versies opgenomen van de verkeersmodeluitdraaien zoals die zijn weergegeven in hoofdstuk 5.

¹ De resultaten van de bijeenkomst en de enquête zijn opgenomen in notitie 'Hoe denk Valkenswaard over verkeer?'

2. BELEIDSKADER

2.1 Rijksoverheid

Mobiliteitsbeleid

De ambities van de rijksoverheid voor verkeer en vervoer zijn verwoord in de Nota Mobiliteit (NoMo, 2004), een uitwerkingsdocument van de Nota Ruimte. Het rijk streeft naar goed functionerende infrastructuurnetwerken die de economische groei faciliteren. Dat is een trendbreuk met het SVV-II: niet langer is het beleid er op gericht de verkeersgroei in te dammen. De NoMo erkent dat verkeersgroei een gevolg is van de zich steeds wijzigende demografische, economische, ruimtelijke en internationale ontwikkelingen en daar zelfs een voorwaarde voor is. De verkeersgroei moet vanwege het grote maatschappelijke en economische belang worden gefaciliteerd. Een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur is essentieel. De verkeersgroei dient plaats te vinden binnen de wettelijke kaders en in samenhang met goede veiligheid en een goede kwaliteit van de leefomgeving. Verschillende wegennetten en vervoerwijzen moeten in samenhang worden bekeken en oplossingsrichtingen moeten integraal worden geanalyseerd. Zo kan bijvoorbeeld een verbetering van het openbaar vervoer op een specifiek traject een veiligheidsknelpunt helpen oplossen of kan een verkeersveiligheidsmaatregel de kwaliteit van de leefomgeving positief beïnvloeden.

Om de mobiliteitsgroei in goede banen te leiden, is het volgende van belang:

- economische belangrijke gebieden moeten bereikbaar blijven. Mobiliteit is een belangrijke vestigingsfactor voor buitenlandse bedrijven. Goed functionerend personen- en goederenvervoer en een internationaal concurrerende bereikbaarheid maken het aantrekkelijk om in Nederland te ondernemen.
- mobiliteit terugdringen is geen optie. Onnodige mobiliteit kan echter wel worden voorkomen, bijvoorbeeld met slim ruimtelijk beleid, transportbesparing, vervoersmanagement of ICT-toepassingen. Met ICT zijn logistieke processen optimaal in te richten, is reis- en routeinformatie dichterbij en wordt thuiswerken mogelijk.
- reistijd moet betrouwbaar zijn. Reizigers, verladers en vervoerders willen niet alleen een vlotte reis van deur tot deur, maar vooral ook een betrouwbare reistijd. Het beleid is er op gericht gebruikers die betrouwbaarheid te geven: van tevoren weten waar zij aan toe zijn en dat de vertraging niet te groot is.
- sterke kanten van iedere vervoerwijze uitbuiten. Op regionaal niveau moeten de bereikbaarheidsproblemen worden geanalyseerd waarbij moet worden bekeken welke vervoermiddelen de problemen kunnen helpen oplossen. Daarbij kan er wel sprake zijn van uitwisselbaarheid: als de reistijd per auto in de buurt komt van de reistijd per openbaar vervoer, bijvoorbeeld door file of parkeerproblemen, blijkt dit kansen te bieden voor het openbaar vervoer in de regio.

- de leefomgeving sparen. Hinderlijke neveneffecten van mobiliteit (uitstoot van schadelijke stoffen, geluidsoverlast, versnippering van het landschap) moeten zoveel mogelijk beperkt blijven. Uitgangspunt is aan alle (inter)nationale wettelijke en beleidsmatige eisen van milieu en leefomgeving te voldoen. Hierbij spelen innovatie en normstelling een grote rol.

Economische groei en een stevige internationale concurrentiepositie vereisen dat Nederland economie, ruimte en verkeer en vervoer meer in samenhang ontwikkelt. Hierop heeft het rijk de volgende visie

- infrastructuur als leidend principe. Bij nieuwe uitbreidingen van steden en dorpen en bij centrumontwikkeling worden de bestaande infrastructuur en de potenties van knooppunten in deze infrastructuur optimaal benut. De keuze van de woon- en werklocaties is essentieel. Door in het ruimtelijk beleid uit te gaan van de beschikbare infrastructurele capaciteit en door rekening te houden met de gevolgen voor verkeer en vervoer kunnen regio's extra mobiliteit voorkomen.
- duidelijke prioriteiten bij aanleg van infrastructuur. Het rijk is verantwoordelijk voor de totale hoofdinfrastructuur, maar niet alle problemen kunnen tegelijkertijd worden aangepakt. Het rijk geeft daarom prioriteit aan het inhalen van onderhoudsachterstanden en het verbeteren van de bereikbaarheid op de hoofdverbindingssassen voor de weg, het water en het spoor.
- inzetten op gebiedsgerichte aanpak. Het rijk koppelt de inzet van financiële middelen aan de mate waarin samenwerkende gemeenten die in een nationaal stedelijk netwerk participeren, afspraken met elkaar hebben gemaakt en deze uitvoeren. Zo is samenwerking één van de criteria bij de beslissingen over aanleg van infrastructuur.

Openbaar vervoer

Met betrekking tot openbaar vervoer dienen de decentrale overheden een betrouwbaar, toegankelijk, sociaal veilig en doelmatig regionaal vervoernetwerk te realiseren.

Fietsverkeer

De verantwoordelijkheid voor het fietsbeleid ligt primair bij de decentrale overheden, vooral bij de gemeenten. Zij zorgen voor goede fietsvoorzieningen, zoals de aanleg van stallingen bij openbaar vervoer, een goede vormgeving van fietsinfrastructuur en het aanpakken van fietsdiefstal en (sociale) onveiligheid. Doel is om het huidige fietsgebruik te consolideren, fietsen een aantrekkelijker alternatief te maken voor korte autoritten en om natuur- en recreatievoorzieningen per fiets bereikbaar te houden. Behalve genoemde primair fietsgerichte maatregelen kunnen ook een heldere ruimtelijke structuur, menging van wonen en werken en een goede bewegwijzering bijdragen aan een hoger fietsaandeel.

Verkeersveiligheid

Het nationale doel is en blijft een permanente verbetering van de verkeersveiligheid door reductie van het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden:

- reductie van het aantal verkeersdoden tot maximaal 500 in 2020;
- reductie van het aantal ernstig verkeersgewonden tot maximaal 10.600 in 2020;
- behoud van een top vier plaats binnen de Europese Unie van de meest verkeersveilige landen;
- registratie van verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden op een voldoende niveau.

Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen zijn samen verantwoordelijk voor de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid en het behalen van genoemde doelen. De decentrale overheden werken deze doelen met bestuurlijke en maatschappelijke partners uit in provinciale en regionale maatregelpakketten. Een belangrijk sluitstuk van het verkeersveiligheidsbeleid is verkeershandhaving, waarbij de regionale plannen worden afgestemd met de regionale projecten verkeershandhaving. Wegbeheerders brengen bij nieuwe aanleg en in het kader van beheer en onderhoud essentiële herkenbaarheidskenmerken aan op alle wegen.

Transport van gevaarlijke stoffen

Het Rijk zorgt voor de vaststelling van een basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met bij behorende maximale gebruiksruimtes en veiligheidszones. Vervoerders, verladers en ontvangers zorgen er voor dat gevaarlijke stoffen via de veiligste, en voor de samenleving minst belastende modaliteit en route worden vervoerd. Rijk, provincies en gemeenten nemen externe veiligheid op in de beheersplannen voor infrastructuur. Ze zorgen voor een veilige en goed onderhouden infrastructuur. Op gebiedsniveau benoemen decentrale overheden, daar waar zij bevoegd zijn, relatief veilige voorkeursroutes voor het transport van gevaarlijke stoffen in aansluiting op het nationale basisnet en voeren zij een hierop gericht samenhangend verkeersmanagement.

2.2 Provincie Noord-Brabant

Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan

Het provinciaal beleid op het gebied van verkeer en vervoer is verwoord in het Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan (PVVP, 2006). Het PVVP moet op verschillende manieren bijdragen aan de kwaliteiten van Brabant. Centrale doelstelling is een duurzaam bereikbaar Brabant door een evenwichtig mobiliteitsbeleid op economisch, sociaal en ruimtelijk-ecologisch terrein. Daarmee sluit ze aan bij het rijksbeleid. De provincie geeft aan op welke gebieden het PVVP een bijdrage kan leveren aan het streven naar duurzame bereikbaarheid van Brabant.

Bijdrage aan economische kwaliteit:

Een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur draagt bij aan een beter economisch vestigingsklimaat. Om deze ambitie waar te maken neemt de provincie vele maatregelen. De basis daarvoor is gelegd met een visie op de autobereikbaarheid (Beter Bereik-

baar Brabant), een kwaliteitsnet voor het goederenvervoer, regionale fietsnetwerken en een vernieuwde visie op het openbaar vervoer. De essentie:

- een beter vestigingsklimaat door betrouwbare bereikbaarheid van economische centra, met prioriteit voor BrabantStad en de relaties met Randstad, Ruhrgebied en Vlaamse Ruit;
- goed functionerende infrastructuurnetwerken die ook goed met elkaar zijn verknoot, zodanig dat iedere vervoerwijze een optimale bijdrage levert aan de bereikbaarheid;
- ruimte houden voor aanleg van nieuwe infrastructuur, zowel boven, onder als naast bestaande infrastructuur;
- zo ver mogelijk omlaag brengen van transportkosten, door te kiezen voor de meest geschikte vervoerssystemen, minder voertuigverliesuren en verbeterde beladingsgraad.
- voorspelbare aankomsttijden voor personen- en goederenvervoer en de communicatie daarover.

Bijdrage aan sociale kwaliteit:

De bijdrage bestaat uit het beperken van ongewenste neveneffecten van de mobiliteit op de leefkwaliteit in de provincie. Daarvoor werkt de provincie met haar partners aan verkeersveiligheid, sociale veiligheid, externe veiligheid en sociale bereikbaarheid. De essentie:

- gegarandeerde en betere sociale bereikbaarheid met keuzemogelijkheden voor de reiziger (oftewel: bereikbaarheid van dagelijkse bestemmingen, bewegingsvrijheid van kwetsbare weggebruikers en verplaatsingsmogelijkheden met én zonder auto);
- verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving; (oftewel: verbetering van de luchtkwaliteit, vermindering van geluidsoverlast, bevordering van de overstekbaarheid in bebouwde kommen)
- verbetering van de sociale veiligheid, de verkeersveiligheid en de externe veiligheid;
- garanties voor de bereikbaarheid in het landelijk gebied.

Bijdrage aan de ecologische kwaliteit:

Een stiller, schoner en zuiniger verkeers- en vervoerssysteem. Dat is de PVVP-bijdrage aan de ecologische kwaliteit van Brabant. Concreet betekent dit dat in Noord-Brabant de geluids- en luchtkwaliteitsnormen straks niet meer worden overschreden. Er wordt voldaan aan de vigerende normen uit het Besluit luchtkwaliteit, gericht op vermindering van uitstoot (NO₂, PM₁₀) en daarnaast het behalen van de streefwaarden voor de CO₂-emissies gebaseerd op het provinciale klimaat- en energiebeleid. Alle wegbeheerders werken aan ontsnippering van natuurgebieden. Slechts wanneer mobiliteitsproblemen niet binnen het Streekplankader kunnen worden opgelost, zal de Provincie tot het onderzoeken van andere alternatieven overgaan. De essentie:

- in het ruimtelijk beleid voorkomen van mobiliteitsproblemen die negatieve gevolgen hebben voor de leefbaarheid in de toekomst;

- bescherming en ontwikkeling van natuur en landschap bij inpassing van nieuwe infrastructuur; de provincie wil geen nieuwe doorsnijdingen van het Brabantse landschap (zie Streekplan), uitgezonderd stroomwegen waarvoor al een tracébesluit is genomen (zie plankaart Streekplan); bij de aanleg en het beheer van Provinciale wegen voorziet de Provinciale Milieuvordering (PMV) in gedragsregels die nageleefd dienen te worden ter bescherming van stiltegebieden en grondwaterbeschermingsgebieden;
- ontsnippering van natuur en landschap;
- vermindering van uitstoot en van het energie- en grondstoffengebruik door verkeer.

Duurzaam Veilig

Daarnaast is een duurzaam veilige inrichting van het wegennet een belangrijk uitgangspunt voor het verkeer- en vervoerbeleid van de provincie. Belangrijkste uitgangspunt van het Duurzaam Veilig beleid is het voorkomen van (ernstige) ongevallen.

2.3 Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

Regionaal Verkeers- en Vervoerplan

Het Regionaal Verkeers- en Vervoer Plan (RVVP, 2007) van het SRE beschrijft het verkeer- en vervoerbeleid voor de periode tot 2015. In dit plan staan de ambities van de regio, hoe dit wordt vertaald naar verkeer- en vervoerbeleid en met welke processen en projecten dit beleid moet worden uitgevoerd. Het plan biedt een doorkijk naar de periode tot 2020. In het RVVP staat wat de regio wil doen om de huidige problemen op het gebied van verkeer en vervoer aan te pakken, kansen te creëren voor de ontwikkeling van Zuidoost-Brabant en de toekomstige problemen in de kiem te smoren. Doelen zijn niet alleen het verbeteren van de doorstroming van het autoverkeer, maar ook het verbeteren van de leefbaarheid, het milieu en de verkeersveiligheid. Het RVVP vormt de basis voor het verkeer- en vervoerbeleid van de 21 SRE-gemeenten en geeft een concrete vertaling van wat er van die gemeenten wordt verwacht, welke taken het SRE zelf op zich neemt en op welke manier projecten worden gefinancierd.

Brainport

De regio sluit met het RVVP aan op de Nota's Mobiliteit en Ruimte. Uit deze plannen komt naar voren dat in onze regio een groei van het verkeer mogelijk moet zijn. Tegelijkertijd is een betrouwbare, vlotte en veilige mobiliteit nodig. In de Nota Ruimte wordt Brabantstad aangewezen als tweede belangrijke stedelijk netwerk naast de Randstad, met daarin de regio Den Bosch/Eindhoven/Helmond als economisch kerngebied. De economische activiteit in de regio heeft haar sterke kanten in de technologie en kennissectoren. De regio Eindhoven profileert zich daarom naast de Mainports Schiphol en Rotterdam als 'Brainport'. Deze ruimtelijke functies werken door in de bereikbaarheid.

Voor Brainport is goede bereikbaarheid van het grootste belang. De bereikbaarheid is nu niet optimaal. Er is daarom een aantal verbeterpunten benoemd:

- vermindering van het goederenvervoer over het spoor van de Brabantroute (verschuiving naar de 'spoorruit' om Brabant);
- verdubbeling van de Randweg Eindhoven/A2 (inmiddels gerealiseerd);
- maatregelen voor de N69 om de kommen van Valkenswaard en Aalst te ontlasten van doorgaand (vracht-)verkeer; tevens van belang voor de aansluiting van de technologiedriehoek Leuven-Aken-Eindhoven en een directe verbinding met Genk en Brussel.
- Bereikbaarheid Oostelijk deel Stadsregio Eindhoven (BOSE), om het regionale wegennet rond Eindhoven en Helmond meer robuust en flexibel te maken.
- HOV-assen Eindhoven-Veldhoven/ASML, Eindhoven-Philips Campus Valkenswaard en Eindhoven-Ekkersrijt (en de doorkoppeling via station Acht naar het vliegveld en Meerhoven) om de ontsluiting van de noord- en zuidflank van Brainport vanuit het openbaar vervoer knooppunt Eindhoven te verbeteren.
- nieuwe aansluitingen op het hoofdwegennetwerk bij GDC/BeA2 (A2) en ASML/De Run (A67) om de bereikbaarheid van Eindhoven Airport en concentraties van bedrijvigheid ook voor de toekomst te kunnen garanderen.
- Dynamisch Verkeers Management (DVM) en doorstroming op het hoofdwegennet rondom Brainport om tot een betere benutting van de capaciteit van het wegennet te komen.
- verbetering van het fietsnetwerk in en rond Brainport om fietsgebruik te stimuleren en daarmee het wegennet te ontlasten.

Verder hecht de regio in algemene zin het grootste belang aan de bereikbaarheid van centra en de werkgelegenheidsgebieden in de regio.

Autoverkeer

Met uitzondering van de verplaatsingen van en naar de stedelijke centra neemt de auto op alle verplaatsingen in de regio Zuidoost Brabant een dominante plaats in. Ten eerste komt dit doordat andere verplaatsingswijzen (vaak) niet geschikt zijn. Afstanden zijn te groot om per fiets af te leggen en op bepaalde relaties is het openbaar vervoer geen adequaat alternatief. Ten tweede is de auto in veel gevallen 'beschikbaar'. Daardoor is en blijft de auto voor veel verplaatsingen de eerste keuze. Het autonetwerk in de regio zal daarom gericht moeten zijn op alle kernen, herkomst- en bestemmingsgebieden.

In het autonetwerk worden niveaus onderscheiden, ingegeven door het belang van de verbinding in het netwerk. De wegbeheerders hebben in het verleden ieder hun eigen netwerk geoptimaliseerd. Inmiddels is de onderlinge samenhang van deze netwerken steeds meer van belang. Optimale verknoping zorgt voor een betere benutting van het totale netwerk plaatsvinden. De wegbeheerders hebben dit opgepakt in Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant (BBZoB). De beleidsuitgangspunten van BBZoB zijn:

- het wegennet van Rijk, provincie en gemeenten in Zuidoost-Brabant is één samenhangend netwerk.
- op het wegennet binnen Zuidoost-Brabant wordt gestreefd naar een betrouwbare doorstroming.

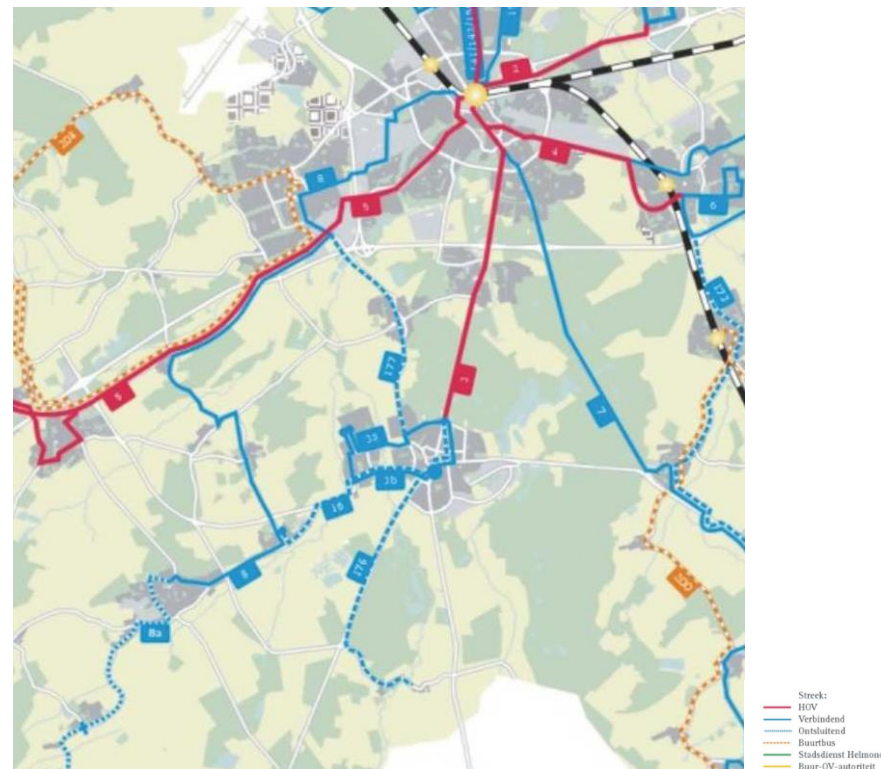
- de Randweg Eindhoven is de belangrijkste schakel van het wegennet in Zuidoost-Brabant.
- de belangrijke economische centra en woongebieden in Zuidoost-Brabant moeten goed bereikbaar blijven.
- de bereikbaarheidskwaliteit mag op onderdelen van het beschikbare netwerk worden aangepast ten gunste van de totale netwerkprestatie.
- de verkeersveiligheid op het wegennet mag niet verslechteren.
- ongewenst doorgaand verkeer moet van het onderliggende wegennet worden geweerd.
- het gebruik van duurzame vervoermiddelen wordt gestimuleerd.

Openbaar vervoer

Doelstelling voor het openbaar vervoer in de regio is de bereikbaarheid van de netwerkstad Eindhoven/Helmond te waarborgen voor specifieke doelgroepen en voor specifieke verplaatsingen. Tevens moet openbaar vervoer een sociaal-maatschappelijk alternatief bieden voor de groepen die van andere mobiliteitswijzen zijn verstoken.

Voor de bereikbaarheid in de netwerkstad is een netwerk nodig dat zowel voor de langere afstand (> 30 km) als de middellange afstand (5 - 30 km) wordt gebruikt. Dit netwerk richt zich op de plaatsen met concentraties van herkomsten en bestemmingen en biedt een goed, snel en betrouwbaar vervoersalternatief voor grotere groepen reizigers. Vanwege het bundelingsprincipe en de ligging van de concentraties is het openbaar vervoernetwerk met behulp van het 'hub and spoke' systeem opgebouwd (op het hoogste niveau snelle verbindingen tussen knopen [hub] met uitwaaiende radialen [spokes] naar de in de omgeving liggende gebieden).

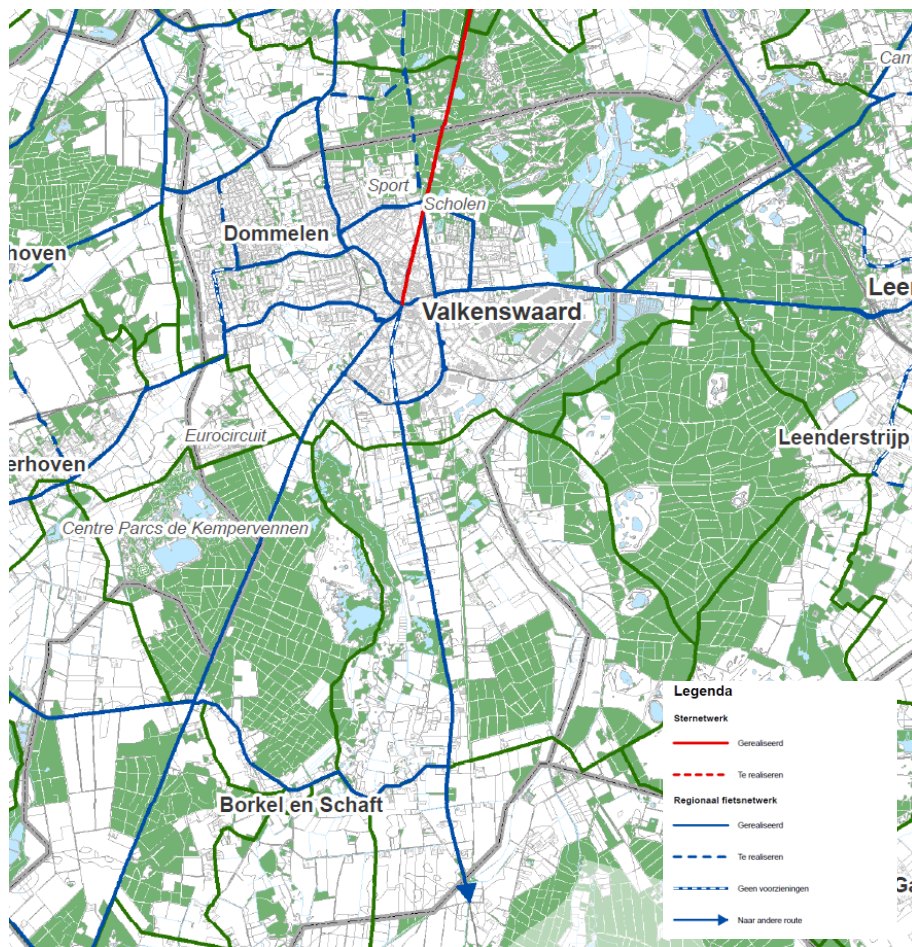
In OV-netwerk Brabantstad is onderscheid gemaakt in drie HOV-assen en zes doorstroommassen voor het streekvervoer. Het RVVP gaat uit van sobere maar doelmatige uitvoering van infrastructurele ingrepen die doorstroming verbeteren en betrouwbaarheid garanderen. Dit kan grotendeels gerealiseerd worden met lokale doelgerichte maatregelen. In het Meerjarig Uitvoeringsprogramma wordt gesproken over vijf nieuwe (stedelijke) HOV-trajecten en twee (regionale) doorstroommassen (Kempen en Valkenswaard met mogelijk een aansluiting op het OV-netwerk van De Lijn in België). Op het derde onderliggende niveau zijn er nog de ontsluitende lijnen (stedelijk en regionaal) die worden aangevuld door buurtbussen in de dunbevolkte gebieden.



afbeelding 2: OV-Netwerk Brabantstad SRE (SRE RVVP, 2007)

Fietsbeleid

De taakstelling voor het fietsbeleid is gericht op toename van het fietsgebruik. Gemeenten kunnen in hun beleid deze taakstelling verder aanscherpen, afhankelijk van de achterliggende (maatschappelijke) doelen. Het fietsgebruik kan in Zuidoost-Brabant zeker verder omhoog. Voor een deel hebben de wegbeheerders de mogelijkheden om het fietsgebruik positief te beïnvloeden. Een direct fietspadennet met weinig verkeershinder is de meest voor de hand liggende mogelijkheid. Het SRE ondersteunt de totstandkoming van het regionaal fietspadennet. In het verkeersveiligheidsbeleid krijgt de fiets specifiek aandacht. Ook is het SRE bereid te participeren in projecten gericht op het verminderen van fietsendiefstal.



afbeelding 3: fietsnetwerk SRE (SRE, 2013)

Mobiliteitsmanagement

In het RVVP is er aandacht voor mobiliteitsmanagement, ofwel het organiseren van slim reizen. De reiziger wordt geprikkeld alternatieven voor de auto te gebruiken, zoals fiets, gebruik van P+R of telewerken (en openbaar vervoer). De prikkeling van de reizigers betreft initiatieven op het gebied van parkeerregulering (ook bij bedrijven) en de stimulering van fietsen, carpoolen, telewerken, thuiswerken en ketenmobiliteit. Maar ook activiteiten die leiden tot het spreiden van de ochtend- en avondspits, telewerken en thuiswerken zijn kansrijk. Indien ontwikkelingen hiertoe aanleiding geven wil het SRE een rol spelen bij de totstandkoming.

Goederenverkeer

Op het (inter)nationale schaalniveau moet telkens de keuze kunnen worden gemaakt tussen het gebruik van rail, weg en water. Hiervoor is een op elkaar afgestemd netwerk nodig van logistieke knooppunten, terminals en regionale overslagcentra. Op het regionale schaalniveau is vooral een goede bereikbaarheid over de weg van belang. Voor de weg valt het goederenverkeersnetwerk samen met het autoverkeersnetwerk. Het spoor is internationaal van belang, maar vervult voor de regio zelf een ondergeschikte rol. Goederenvervoer via het spoor vindt vanaf 2007 nog steeds plaats via de Brabantroute (Rotterdam/Tilburg/Eindhoven/Venlo). Streven is alle niet regio gebonden goederenverkeer naar de Betuweroute (oost-west) en Verbinding Rotterdam-Antwerpen te verplaatsen. Een verschuiving naar goederenvervoer over water draagt mede bij aan bereikbaarheidsdoelstellingen en milieudoelstellingen en wordt daarom door de regio gefaciliteerd en ondersteund.

2.4 Gebiedsakkoord Grenscorridor N69

Specifiek voor deze regio is al decennia lang rond Valkenswaard – aangeduid met Grenscorridor N69 – sprake van een groot spanningsveld tussen bereikbaarheid en leefbaarheid. Centraal daarin staat de ‘oude’ rijksweg N69, belangrijk voor de regionale bereikbaarheid. De N69 loopt dwars door het centrum van Valkenswaard en Aalst. De toenemende verkeersintensiteit – waaronder veel vrachtverkeer – is een doorn in het oog van de aanwonenden en winkeliers. Een structurele oplossing voor dit probleem bleef tot nu toe uit terwijl de verkeersgroei gewoon doorging. Daardoor is de problematiek inmiddels als een olievlek over de regio uitgespreid.

In 2004 is door de regio opnieuw een proces opgestart om de problemen met de N69 op te lossen. 25 partijen gingen in het kader van de Grenscorridor N69 onder leiding van de provincie aan het werk om een breed gedragen oplossing te vinden. Dat leidde in 2012 tot het Gebiedsakkoord Grenscorridor N69, waarin de partijen met elkaar afspraken tot gezamenlijke oplossingen te komen in de vorm van het maatregelenpakket ‘Westparallel Plus’. Dit maatregelenpakket bestaat uit drie onderdelen:

De nieuwe verbinding

Aanleg van een provinciale weg met 2 x 1 rijstrook, 80 km/h: de ‘Westparallel’, waardoor een route ontstaat vanaf de grensovergang met België tot aan de aansluiting A67 Veldhoven-West. De weg zorgt voor een betere bereikbaarheid van Brainport en de economische centra van Noord-België. In de provinciale structuurvisie is voor de Westparallel een zoekgebied opgenomen. Er is door rijk en provincie een gezamenlijk totaalbudget van € 140 miljoen voor de aanleg van de weg beschikbaar gesteld.

Nulplusmaatregelen

Het pakket Nulplusmaatregelen moet er voor zorgen dat de doorstroming op de lokale wegen verbetert en dat de juiste verkeersstroom sneller op de juiste route komt. In dit pakket zitten ook maatregelen ter bevordering van het gebruik van fiets en (H)OV, conform de ladder van Verdaas. Voor Valkenswaard betreft het:

nr.	Nulplus maatregel
3	overdracht N69 (Eindhovenseweg – Luikerweg)
4	fietspad Oude Spoorbaantracé
5	dynamische verkeersinformatie op basis van regelscenario's
6	herinrichting Europalaan inclusief kruispunten
7	reconstructie kruising Luikerweg/Zuidelijke Randweg
8	reconstructie kruising Zuidelijke Randweg/Molenstraat
9	reconstructie kruising De Vest/Zeelberg
10	reconstructie kruising John F. Kennedylaan/Leenderweg
11	reconstructie kruising Luikerweg/Dommelseweg
12	reconstructie kruising Dommelseweg/Nieuwe Waalreseweg
13	herinrichting huidig tracé N69 tussen Westparallel en België
14	geluidreducerend asfalt op Zuidelijke Randweg
15	inrichting verblijfsgebied binnen de bebouwde kom
16	inrichting N69 tussen Europalaan en Dommelseweg als verblijfsgebied
17	inrichting 60 km/h verblijfsgebied buitengebied
18	inrichting N69 als 60 km/h verblijfsgebied buitengebied
19	uitvoeren Plan Vrachtwagenverbod
20	aanpassing parkeerbeleid
21	onderzoek venstertijden
22	aanleg P+R terrein in combinatie met carpool plekken
23	Hoogwaardig Openbaar Vervoer Eindhoven-Valkenswaard
25	waterberging Keersop
26	waterberging Valkenswaard-Zuid

tabel 1: nulplusmaatregelen Valkenswaard; de nummering komt overeen met de projectnummering in het Programmaplan N69 (Gebiedsakkoord Grenscorridor 2012)

In hoofdstuk 8 is omschreven wat bovenstaande nulplusmaatregelen inhouden. Over de financiering zijn per maatregel afspraken gemaakt. Normaal gesproken is de wegbeheerder verantwoordelijk voor de financiering. Daarbij kan ze gebruik maken van verschillende subsidieregelingen van het SRE (en eventueel de provincie Noord-Brabant).

Gebiedsimpuls

Met de Gebiedsimpuls willen de regionale partijen een ruimtelijke kwaliteitsverbetering in de Grenscorridor realiseren. De Gebiedsimpuls is gericht op de aspecten landbouw, natuur, landschap, water en recreatie. Het regionaal overleg heeft vijf gebieden en enkele losse projecten benoemd waarover de gelden voor de Gebiedsimpuls moeten worden verdeeld. Hoe die verdeling plaats vindt moet nog worden bepaald. Streven is alle maatregelen uiteindelijk te realiseren.

De Gebiedsimpuls is een zelfstandig pakket binnen het Gebiedsakkoord en maakt dus geen onderdeel uit van de verplichte compensatie en mitigatie ten behoeve van de aanleg van de Westparallel. Voor de Gebiedsimpuls is door de provincie een (voorlopig) budget gereserveerd van € 12 miljoen euro.

3. VALKENSWAARDS' VISIE OP MOBILITEIT

3.1 Inleiding

De gemeente Valkenswaard heeft als eerst verantwoordelijke voor het gemeentelijk wegennet behoefte aan een wensbeeld voor de toekomstige verkeerscirculatie, de veiligheid en de leefbaarheid van de gemeente, vanuit een integraal perspectief beschreven. Dat is belangrijk omdat verkeer en vervoer een essentieel onderdeel vormt van het dagelijks leven en het bovendien altijd in ontwikkeling is, al is het maar door de voortgaande autonome groei in de regio. Zaken als economische groei (of krimp), vergrijzing en ontgroening leiden tot veranderingen in de mobiliteitsbehoefte en hebben daarom een directe invloed op het dagelijks verkeer. Specifieke doelgroepen hebben specifieke wensen op het gebied van mobiliteit en dat kan aanleiding zijn voor het treffen van maatregelen aan het wegennet. Er is dus een blijvende behoefte aan aanpassingen in het verkeer- en vervoersysteem in de vorm van uiteenlopende mobiliteitsingrepen, zoals het bevorderen van het fietsgebruik, het beter beschermen van oudere verkeersdeelnemer en de aanleg van nieuwe infrastructuur, zoals de Westparallel.

De gemeente Valkenswaard kiest voor een benadering waarin mobiliteit niet wordt beschouwd als iets wat op zichzelf staat, maar wordt gekoppeld aan de Valkenswaardse Toekomstvisie. Het beleid past uiteraard ook binnen de kaders van het verkeer- en vervoerbeleid van de hogere overheden. Valkenswaard wil geen ad hoc beleid en focust op een duurzame en tegelijkertijd betaalbare ontwikkeling van de gemeente in de komende jaren. Eerste stap daarin is een helder geformuleerde gemeentelijke visie op mobiliteit.

3.2 Bereikbaarheid

Bereikbaarheid als begrip

Centraal in het gemeentelijk beleid staat het begrip bereikbaarheid. Bereikbaarheid is geen vast gedefinieerd begrip. Het valt uiteen in twee componenten, namelijk:

- *potentiële mobiliteit (potential mobility)* ofwel de mate waarin een individu in staat is zich te verplaatsen. Potentiële mobiliteit is gekoppeld aan het individu en hangt daarom in belangrijke mate samen met de specifieke persoonlijke omstandigheden van dat individu. Bepalend zijn onder meer de woonplaats (de aanwezigheid van openbaar vervoervoorzieningen of fietspaden in de nabijheid, stedelijk of landelijk gebied), de beschikbaarheid van te besteden middelen (voor bijvoorbeeld een eigen auto of de inzet van een taxi) en de lichamelijke conditie (bijvoorbeeld een hulpeloos kind of een immobiele oudere). De overheid heeft maar heel weinig invloed op deze persoonlijke omstandigheden en dus op deze component.
- *toegankelijkheid (accessibility)* ofwel het gemak waarmee bepaalde bestemmingen kunnen worden bereikt vanuit een gegeven plek. Deze component is vooral

afhankelijk van de locatie: de wijze waarop een bestemming is ontsloten, bijvoorbeeld voor de fiets, de auto of het openbaar vervoer en andere mobiliteitsvoorzieningen die beschikbaar zijn. De invloed van de overheid op deze component is wél groot, omdat de meeste voorzieningen en netwerken door de overheid worden aangelegd en onderhouden.

Het is logisch dat het gemeentelijk mobiliteitsplan zich in de eerste plaats richt op de component 'toegankelijkheid', maar wel steeds in de wetenschap dat de maatregelen voor elk individu anders uit kunnen pakken. In die zin is mobiliteitsbeleid een doorlopende afweging tussen algemeen belang en individueel maatwerk.

Bereikbaarheid als kans en bedreiging

De ligging in het economisch kerngebied van de Brainportregio en te midden van diverse waardevolle natuurgebieden biedt Valkenswaard in potentie een solide basis om zich in de komende decennia verder te ontwikkelen tot een aantrekkelijke gemeente. Valkenswaard kent een goed woon- en vestigingsmilieu en beschikt over een relatief groot en divers aanbod aan voorzieningen. Hoewel gelegen aan de rand van het stedelijk gebied geeft de nabijheid van Eindhoven met haar diverse internationale weg-, spoor- en luchtverbindingen Valkenswaard bovendien een bovengemiddeld goed bereikbaarheidsprofiel. Dat mag worden geïnterpreteerd als kracht.

Dit maakt het des te verrassender dat bereikbaarheid op dit moment door willekeurige inwoners juist vaak als zwak punt van de gemeente wordt aangehaald. Dat komt in de gemeentelijke Toekomstvisie duidelijk naar boven. Er is in Valkenswaard blijkbaar sprake van een gevoel van slechte bereikbaarheid. Oorzaak is waarschijnlijk de al decennia optredende congestie op en rond de N69-corridor. Die is voor een iedereen goed zichtbaar, met name in het centrum van Valkenswaard. Maar ook het ontbreken van een rechtstreekse spoorverbinding draagt bij aan het gevoel van slechte bereikbaarheid. Of bovenstaande beeldvorming terecht is of niet doet hier eigenlijk niet ter zake. Waar het om gaat is dat Valkenswaard haar op het eerste gezicht prima bereikbaarheid onvoldoende lijkt te kunnen uitdragen. De komst van de Westparallel biedt daarvoor een uitstekende kans. Wel geldt daarvoor de voorwaarde dat optimaal gebruik wordt gemaakt van de nieuwe kansen die de gemeente daardoor krijgt aangeboden.

Bereikbaarheid kan ook een bedreiging vormen. Bereikbaarheid betekent ook vaak hinder. Verkeer - vooral vrachtverkeer - veroorzaakt geluidhinder, stank- en trillingshinder en zet daarmee de leefbaarheid onder druk. Ook in Valkenswaard is daar sprake van. In de eerste plaats wordt daarbij gedacht aan (alweer) de N69-corridor door het centrum, maar ook de gebrekkige oost-west verbinding bezorgt omwonenden flink wat ergernis. De nog steeds groeiende mobiliteitsbehoefte leidt er toe dat deze hinder de komende jaren eerder toe- dan afneemt.

De gemeente heeft de lastige taak de beide zijden van bereikbaarheid zodanig op elkaar af te stemmen dat een goede leefbaarheid voor alle inwoners duurzaam kan worden geborgd én dat diezelfde inwoners in staat worden gesteld op adequate wijze invulling

te geven aan hun dagelijks verplaatsingsbehoefte. Door hiervoor goede randvoorwaarden te scheppen kan Valkenswaard haar positie als aantrekkelijke gemeente om in te wonen, te winkelen en te werken in de komende jaren continueren. En het is duidelijk dat dat niet vanzelf gaat. Zeker tegen de achtergrond van toenemende mobiliteit, vergrijzing en ontgroening, de onstuitbare opkomst van internet-winkelen en de gevolgen daarvan voor bereikbaarheid, inwonersaantal, bevolkingssamenstelling en draagvlak voor voorzieningen is het juist een grote uitdaging voor de gemeente.

Bereikbaarheid in de Toekomstvisie

In het kader van de Toekomstvisie Valkenswaard wordt nagedacht over de wijze waarop de ontwikkeling van de gemeente gestalte moet krijgen. Valkenswaard moet zich in 2030 kenmerken door haar dorps karakter en landelijke uitstraling, zich goed beseffend dat ze aan de rand van het stedelijk gebied ligt. Daarmee kan Valkenswaard het beste van twee werelden bieden. Valkenswaard wil haar vitaliteit behouden door handhaving of zelfs uitbouw van haar aantrekkelijke positie als woon- en vestigingsplaats. Het negatieve beeld over de bereikbaarheid moet daarvoor worden omgebogen, bijvoorbeeld door:

- infrastructuur voor openbaar vervoer en fiets duurzaam te ontwikkelen door de toepassing van slimme technologieën;
- in te haken op innovatieve oplossingen voor het autoverkeer, zoals de elektrische auto en vormen van smart mobility;
- er in de nieuwe verkeerscirculatie voor te zorgen dat doorgaand (vracht)verkeer niet langer gebruik maakt van de wegen dwars door het centrum;
- het centrum en andere voorzieningen in Valkenswaard voor bezoekers beter bereikbaar te maken, onder andere door de Westparallel en de aanpassingen aan de Europalaan.

Valkenswaard stelt zichzelf de uitdaging om de positieve en negatieve aspecten van bereikbaarheid duurzaam met elkaar te verenigen, zodat per saldo overal binnen de gemeente een optimale leefbaarheid ontstaat. Dat vraagt continu om een afweging tussen het algemeen en individueel belang, waarbij bovendien de diverse wettelijke bepalingen ten aanzien van leefbaarheid als randvoorwaarde gelden.

3.3 Doelstellingen voor verkeer en vervoersbeleid

Valkenswaard wil met haar verkeer- en vervoerbeleid de leefkwaliteit in de gemeente verbeteren, onder meer door ontmoetingen en activiteiten die hieraan bijdragen te faciliteren. De Toekomstvisie stelt als algemeen uitgangspunt dat in elke ontwikkeling de aspecten bereikbaarheid en leefbaarheid in een goede onderlinge balans worden meegenomen. Tezamen betekent dit:

- dat de belangrijke bestemmingen in Valkenswaard, zoals het centrum, buurtwinkelcentra, onderwijs- en gezondheidsinstellingen en recreatieve en sportvoorzieningen goed bereikbaar zijn voor hun doelgroepen;

- dat de bestemmingen buiten Valkenswaard die voor de inwoners van Valkenswaard belangrijk zijn, zoals werk-, winkel- en recreatiegebieden, zorginstellingen in de regio en het landelijk hoofdwegennet (Randweg Eindhoven) en het spoorwegennet (Eindhoven Centraal Station), goed bereikbaar zijn;
- en dat de bereikbaarheid gepaard gaat met zo min mogelijk negatieve effecten voor de leefomgeving in de meeste ruime zin.

Binnen de kaders van de individuele mogelijkheden en collectieve afspraken biedt de Valkenswaard burgers de vrijheid in de keuze van het vervoermiddel (modaliteit) dat zij voor de invulling van hun mobiliteitsbehoefte willen gebruiken. De kaders bestaan er uit dat verkeersstromen qua omvang en aard altijd moeten passen binnen hun omgeving en dat voorzieningen en wijken goed ontsloten moeten zijn. Dat is vaak moeilijker dan het lijkt. In verkeersdiscussies redeneren burgers en ondernemers - begrijpelijkerwijs - in de eerste plaats vanuit hun eigen omgeving en hun eigen belang: "Een goede bereikbaarheid is goed zolang het maar niet langs mijn deur komt".

De gemeente zag het in de voorbije periode als haar taak de optredende belangentegenstellingen in verkeersprojecten integraal in de plannen te moeten ondervangen. Dat gebeurde met wisselend succes en bijna altijd ten koste van veel discussie en grote inspanningen van beide 'zijden'. Goede Valkenswaardse voorbeelden zijn de reconstructie van de Europalaan en de N69-discussie. Ook in de toekomst zal de belangentegenstelling in verkeersprojecten weer de kop opsteken. De gemeente gaat zich in de daaruit voortvloeiende discussies in de toekomst meer opstellen als regisseur dan tot op heden het geval was. Niet dicteren wat goed is voor de burger, maar een podium bieden om de discussies met het maatschappelijk middenveld goed te kunnen voeren. Om zo'n podium succesvol te kunnen laten zijn is goede communicatie essentieel. En om te voorkomen dat individuele belangen het algemeen belang te veel schade berokkenen legt de gemeente dat algemene belang vooraf vast in het kader stellend verkeer- en vervoersbeleid. Kaders, die niet altijd dwingend hoeven te zijn maar wel altijd richting geven. Met andere woorden: dit Mobiliteitsplan.

Bij het streven naar het halen van bovengenoemde algemene doelstellingen hanteert de gemeente in haar verkeer- en vervoerbeleid de volgende vier pijlers:

Pijler 1: Bereikbaarheid

De doorstroming van lokaal verkeer wordt verbeterd en de hinder als gevolg van gemotoriseerd verkeer wordt geminimaliseerd door in de verkeerscirculatie het doorgaand verkeer buiten de bebouwde kom - of in ieder geval buiten woon- en winkelgebieden - om te leiden en te concentreren op de regionale stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen. Herkomst- en bestemmingsverkeer voor Valkenswaard maakt zo lang mogelijk gebruik van de regionale stroomwegen (Randweg Eindhoven, A2, A67) en gebiedsontsluitingswegen (N396, N397 en de Westparallel/N69) alvorens op het gemeentelijk wegennet terecht te komen. Autoverkeer binnen de bebouwde kom wordt geconcentreerd op de gemeentelijke gebiedsontsluitingswegen. De bereikbaarheid van

het centrum van Valkenswaard wordt gewaarborgd voor alle vervoermiddelen, maar doorgaand autoverkeer wordt uit het centrum geweerd. De gemeente legt het primaat in het centrum bij de fietser, de voetganger en het openbaar vervoer. De auto is dus in het centrum te gast. Dit komt tot uitdrukking in de verkeerscirculatie, de wegencategorisering en de inrichting van de openbare ruimte in het centrum.

Pijler 2: Leefbaarheid

In Valkenswaard voldoet de luchtkwaliteit in het grootste deel van de gemeente aan de Europese normen, met uitzondering van de huidige N69-corridor. Voor deze laatste wordt gewerkt aan een adequate oplossing in de vorm van de Westparallel en diverse nulplusmaatregelen. De prognoses laten zien dat de luchtkwaliteit de komende jaren in positieve zin wordt beïnvloed en in geheel Valkenswaard in de toekomst aan de Europese normen kan worden voldaan. Daar bovenop zorgt de Westparallel op het gebied van geluidhinder en trillingshinder nog eens voor een forse verbetering. Er blijven echter situaties bestaan waar de hinder groter is dan gewenst. Streven is hiervoor een oplossing te vinden, zodanig dat een situatie ontstaat waarin de leefbaarheid optimaal is gewaarborgd. Concreet betekent het bovenstaande dat maatregelen op het gebied van mobiliteit expliciet moeten worden getoetst op de leefbaarheidseffecten, waarbij de vraag centraal staat of de verwachte effecten acceptabel zijn.

Pijler 3: Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is in het kader van verkeer en vervoer zo belangrijk dat ze hier apart wordt vermeld. Onverminderd blijft het verbeteren van de objectieve verkeersveiligheid op het wegennet een op zichzelf staand doel voor de gemeente Valkenswaard. Het aantal ongevallen kan en moet in de komende jaren verder dalen, waarbij vooral aandacht uitgaat naar een betere bescherming van de zwakke verkeersdeelnemer - voetganger, fietser en/of oudere. Valkenswaard kiest, conform het principe van Duurzaam Veilig, voor een aanpak langs drie sporen (de 3 E's):

- education (verkeerseducatie);
- enforcement (verkeershandhaving);
- engineering (eenduidige inrichting van de weg volgens Duurzaam Veilig).

Ten aanzien van het verkeersveiligheidsbeleid wordt aangesloten op het landelijk beleid en wordt waar mogelijk nauw samengewerkt met de regionale partners.

Pijler 4: Duurzaamheid

Duurzaamheid neemt in het gemeentelijk mobiliteitsbeleid een belangrijke plaats in, waarbij drie dimensies worden onderscheiden: economisch, sociaal-cultureel en ecologisch. 'Bereikbaarheid als kracht' betekent een uitgebalanceerd verkeersbeleid waarbij alle drie dimensies in onderling verband in ogenschouw worden genomen. Concreet betekent dit dat voor iedere vervoersbe-

weging de meest duurzame en milieuvriendelijke vervoerswijze, zoals de fiets (e-bike) maar ook het openbaar vervoer de voorkeur verdient. Nieuwe, innovatieve technieken in de mobiliteit worden op de voet gevolgd en waar mogelijk toegepast. De opkomst van 'smart mobility' lijkt onstuitbaar en ook de grootschalige inzet van elektrische auto's is niet meer ver weg. Valkenswaard wil deze ontwikkelingen stimuleren, bijvoorbeeld door toepassing van slim verkeersmanagement. De gemeente realiseert zich tegelijkertijd dat wat betreft deze innovaties de invloed van de gemeente beperkt is en de lead dus bij andere partijen ligt. Initiatieven van de regio zullen door de gemeente positief worden benaderd. Duurzaamheid betekent ook een financieel verantwoord verkeersbeleid, waarin een zorgvuldige afweging wordt gemaakt van de doelmatigheid van de investeringen. Ten aanzien van de uitvoering van concrete maatregelen streeft de gemeente naar gebruik van duurzame materialen en bouwmethoden.

Financieel verantwoord

Het gemeentelijk verkeer- en vervoer en de daaruit voortvloeiende maatregelen mogen geen bovenmatig beslag leggen op de gemeentelijke financiële middelen. Uitgangspunt is dan ook dat voor elke maatregel een kosten-baten afweging plaats vindt en dat in principe altijd gekozen wordt voor een sobere en doelmatige uitvoering, tenzij er uitdrukkelijke redenen zijn hiervan af te wijken.

4. HUIDIGE VERKEERSSITUATIE

4.1 Verkeersstructuur

Radialen en tangenten

De verkeersstructuur van Valkenswaard wordt gekenmerkt door de oude radialen, Eindhovenseweg, Luikerweg, Leenderweg, Maastrichterweg, Dommelseweg en Waalreseweg. Deze radialen kruisen elkaar op of rond de Markt die daarmee letterlijk het centrum vormt van de gemeente. Van de radialen is de route Eindhovenseweg/Markt/Luikerweg (N69) de belangrijkste. Deze verbindt het stedelijk gebied van Eindhoven met België en was lange tijd zelfs onderdeel van het landelijk hoofdwegennet (RW69). Enkele jaren geleden werd de weg in het kader van de discussie over de Westparallel overgedragen door het rijk aan de provincie. Het gebruik van de weg is daarvoor echter niet veranderd.

Tot op de dag van vandaag is nooit een omleiding rond Valkenswaard gerealiseerd, zoals dat in andere vergelijkbare plaatsen wel gebeurde. Diverse pogingen met even zovele alternatieve tracés zijn nooit uitgevoerd. Wat daarin zeker heeft meegespeeld is de ligging van Valkenswaard te midden van waardevolle natuurgebieden, waaronder de beekdalen van de Dommel en de Keersop. Partijen konden het niet eens worden over de tracering van een omleidingsroute. Alle pogingen strandden en het resultaat daarvan is dat ook nu nog het doorgaande verkeer - waaronder veel vrachtverkeer - zich een weg baant door het centrum van Valkenswaard. Dit verkeer veroorzaakt veel hinder voor het winkelend publiek en aanwonenden en zorgt bovendien met regelmaat voor verkeersopstoppen.

Mede door de groei van Valkenswaard in de afgelopen decennia is het gemeentelijk wegennet uitgebreid met een aantal nieuwe tangenten, zoals de Geenhovensedreef, de Nieuwe Waalreseweg en de Tienendreef. Met deze wegen moest de groeiende verkeersdruk op worden gevangen en werden nieuwe uitbreidingen voor wonen en bedrijven ontsloten. De tangenten droegen echter nauwelijks bij aan de vermindering van de verkeersdruk op de Markt.

Europalaan

Een van de meest ingrijpende veranderingen in de verkeersstructuur van Valkenswaard is de realisatie van de Europalaan, oostelijk van het centrum over het oude spoorbaan-tracé. Hoewel al vele jaren geleden aangelegd is de Europalaan nog steeds niet 'af'. Door het achterwege laten van het zogenaamde 'bochtje naar rechts' bij de aansluiting op de Zuidelijke Randweg kan de Europalaan nog niet optimaal functioneren als lokale ontsluitingsweg en onderdeel van de ruit rond het centrum. Mede daarom staat een reconstructie van de weg op stapel. Daarbij wordt er van uitgegaan dat doorgaand (vracht)verkeer wordt geweerd en gebruik gaat maken van de Westparallel. Tegenstanders van de reconstructie - met name omwonenden - zien de reconstructie desondanks als een ver-

plaatsing van de N69-overlast: het probleem wordt er in hun ogen niet door opgelost. Tot op heden zijn de werkzaamheden in verband met deze bezwaren nog niet gestart.

Inmiddels is voor de Europalaan een voorbereidingsbesluit genomen. Echter is het benodigde ontheffingsbesluit hogere grenswaarde geluid - eind 2012 vernietigd door de Raad van State - is nog niet onherroepelijk. De procedure daarvoor wordt nu doorlopen. Afronding wordt eind 2014 verwacht. Daarna kan de uitvoering waarschijnlijk starten.

Dommelen

Dommelen is in de afgelopen decennia van een klein dorp uitgegroeid tot een omvangrijk woon- (en werk)gebied. De uitbreiding vond vooral in noordelijke richting plaats. Tegelijkertijd kreeg het dorp een nieuwe verkeersstructuur, aansluitend op de bestaande wegen in het oude dorpscentrum (Bergstraat/Westerhovenseweg). Die nieuwe verkeersstructuur is echter nooit helemaal afgemaakt.

Midden in Dommelen ligt de 'nieuwe' Tienendreef, één van de twee verbindingswegen met de kern Valkenswaard. De andere is de 'oude' Dommelseweg. Beide wegen worden in Dommelen met elkaar verbonden via de Norbertusdreef en de Brouwerijdreef. De laatste is grotendeels uitgevoerd als woonstraat. De uitbreidingswijk Dommelen-Noord wordt ontsloten door middel van één centrale ontsluitingsroute: de Damianusdreef. Oorspronkelijk was een doortrekking van de Damianusdreef gepland aan de noordzijde tot aan de Nieuwe Waalreseweg, met een mogelijke verlenging tot aan de N69/Eindhovenseweg. Daarmee zou een noordelijke randweg voor Valkenswaard ontstaan, zodat Dommels verkeer niet meer door Valkenswaard moet rijden om de N69 te bereiken (v.v.). Dit plan ging echter niet door, met name omdat het tracé het waardevolle natuurgebied ten noorden van Dommelen en Valkenswaard zou doorsnijden, waaronder ook het Dommeldal. Daarmee werd Dommelen-Noord in verkeerskundig opzicht een soort 'schiereiland' met alleen aan de zuidzijde een hoofdontsluiting. Alle verkeer moet door Valkenswaard om bijvoorbeeld op de N69 te komen.

Oost-west route en Lage Heideweg

Als oplossing voor het probleem van het doorgaand verkeer door de kern zette de gemeente in het Verkeerbeleidsplan 1996 in op het realiseren van een oost-west omleidingsroute via De Vest en de Zuidelijke Randweg. Deze omleiding zou worden voltooid door de route door te trekken tot aan de Westerhovenseweg in Dommelen. Dit laatste strandde echter op (wederom) veel verzet vanwege de doorsnijding van het Dommeldal. Gevolg was dat de doortrekking er niet kwam.

Later trachtte de gemeente de oost-west route onder langs Valkenswaard en Dommelen te voltooien door gebruik te maken van de doorverbinding via de Luikerweg-Zuid en de nieuwe Lage Heideweg. Hoewel voor de Lage Heideweg een onherroepelijk bestemmingsplan gereed is en de gemeente dus met de aanleg van de weg zou kunnen beginnen, is dat uiteindelijk niet gebeurd. Reden hiervoor is dat de gemeente Bergeijk geen medewerking wilde verlenen aan het deel van het tracé van de Lage Heideweg op haar grondgebied, waardoor nooit een volledige functionerende verbinding kan ontstaan. Dit



probleem is inmiddels ingehaald door de tijd: de provincie heeft samen met de regio de problemen rond de N69 opgepakt, waardoor ook het dossier Lage Heideweg bij haar is komen te liggen. Het vastgestelde Voorkeursalternatief van de Westparallel valt nage-nog samen met het tracé van de Lage Heideweg. De aanleg ervan is nu echter een zaak van de provincie en niet van de gemeente Valkenswaard.



afbeelding 4: vrachtverkeer door het centrum.

Naar een verkeersluw centrum

Eén van de doelstellingen in het Verkeersbeleidsplan 1996 was om het centrum verkeersluw te maken. Bijna 18 jaar later blijkt dat niet te zijn gelukt. Voornaamste reden is dat nog steeds geen goede alternatieve route beschikbaar is voor zowel de noord-zuid als de oost-westrichting. Veel (doorgaand) verkeer moet daarom noodgedwongen gebruik maken van de wegen door het centrum.

Naar een duurzaam veilig wegennet

Het belangrijkste concrete resultaat van het Verkeersbeleidsplan 1996 is de realisatie van een duurzaam veilig ingericht wegennet in Valkenswaard. Doel was en is om door scheiding van verkeerssoorten, een uniforme categorisering van wegen en bijbehorende verkeersfuncties en gekoppeld daaraan de inrichting die het juiste weggedrag zoveel

mogelijk fysiek afdwingt, het aantal ongevallen structureel terug te dringen. Het wegennet is daarvoor opgedeeld in twee ruimten:

- *Verkeersruimte*: op wegen die ingedeeld zijn in de verkeersruimte heeft de doorstroming van verkeer (de verkeersfunctie) de hoogste prioriteit. Deze wegen worden afhankelijk van de specifieke verkeersfunctie die zij vervullen stroomwegen of gebiedsontsluitingswegen genoemd.
- *Verblijfsruimte*: voor wegen die onderdeel uitmaken van de verblijfsruimte ligt de nadruk op het verblijven (de verblijfsfunctie: lopen, winkelen, spelen op straat) en is de verkeersfunctie van secundair belang. De snelheid op wegen met een verblijfsfunctie is per definitie laag en er is liefst geen rangorde tussen de verschillende verkeersdeelnemers. De wegen die onderdeel uitmaken van de verblijfsruimte worden erftoegangswegen genoemd (30 km/h-zones) en herkenbaar aan de aanwezigheid van snelheid remmende voorzieningen, zoals drem-pels, plateaus en versmallingen.

Conform de wegcategorisering in het Verkeersbeleidsplan 1996 wordt het verkeer in Valkenswaard op dit moment primair afgewikkeld via:

- *stroomweg categorie b*: John F. Kennedylaan, Zuidelijke Randweg en De Vest;
- *gebiedsontsluitingsweg categorie a*: Luikerweg-centrum, Eindhovenseweg [met uitzondering van het centrumdeel], Dommelseweg [deel], Leenderweg, Waalreseweg, Nieuwe Waalreseweg, Tienendreef, Damianusdreef, Dommelseweg, Westerhovenseweg en Maastrichterweg;
- *gebiedsontsluitingsweg categorie b*: Markt, Eindhovenseweg [deel], Valkenierstraat, Carolusdreef, Brouwerijdreef, Bergstraat en Dommelseweg [deel].

Alle overige wegen binnen de kom (met name in woongebieden) zijn grotendeels ingedeeld in de verblijfsruimte. In totaal telt Valkenswaard tien verblijfsgebieden waar het doorgaande verkeer zo veel mogelijk uit geweerd wordt. Uit de categorisering spreekt duidelijk de wens om het centrum verkeersluw te maken, met name door aanpassing van de Eindhovenseweg. Feitelijk wordt de Eindhovenseweg op dit moment nog steeds gebruikt als stroomweg.

De wegcategorisering in verkeersruimte en verblijfsruimte en de duurzaam veilige inrichting van het wegennet conform het Verkeersbeleidsplan 1996 zijn inmiddels grotendeels gerealiseerd, met uitzondering van de wijk 't Gegraaf en Kreijenbeek en enkele erftoegangswegen tussen de Europalaan en de Eindhovenseweg.

Duurzaam Veilig-principe	Beschrijving
<i>Functionaliteit</i> van wegen	Monofunctionaliteit van wegen: 'stroomweg' SW, 'gebiedsontsluitingsweg' (GOW) of 'erf-toegangsweg' (ETW) in hiërarchisch opgebouwd wegen-net.
<i>Homogeniteit</i> van massa's en/of snelheden en richting	Gelijkwaardigheid in snelheid, richting en massa bij matige en hoge snelheden; vermijden van conflicten.
<i>Herkenbaarheid</i> van vormgeving weg, voorspelbaarheid wegverloop en gedrag van weggebruikers	Omgeving en gedrag van andere weggebruikers die de verwachtingen van weggebruikers ondersteunen via consistentie en continuïteit van het wegontwerp.
<i>Vergevingsgezindheid</i> van omgeving van weggebruikers onderling.	Letselbeperking door vergevingsgezinde omgeving en anticipatie van weggebruikers op gedrag van anderen.
<i>Statusonderkenning</i> door verkeersdeelnemer.	Vermogen om taakbekwaamheid in te kunnen schatten.

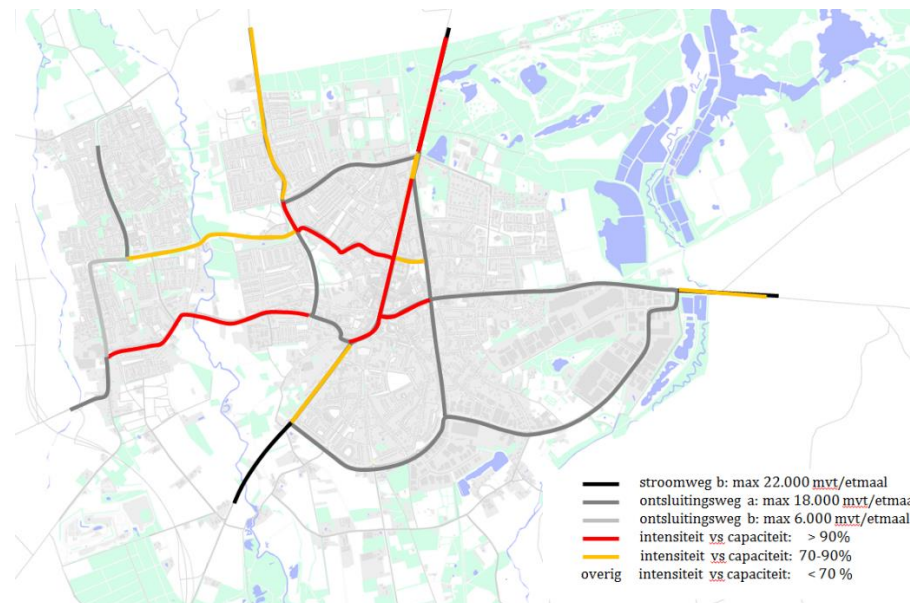
tabel 2: vijf principes van een Duurzaam Veilige inrichting (bron: SWOV)

Verkeersintensiteiten

In het kader van de wegcategorisering is in 1996 voor elke wegcategorie in Valkenswaard bepaald welke maximale verkeersintensiteit geldt volgens het wensbeeld. Daarbij is rekening gehouden met het verkeersveiligheidsaspect, de betekenis van de betreffende weg voor de bereikbaarheid en de leefbaarheidssituatie langs de weg. De volgende capaciteiten zijn vanaf 1996 gehanteerd:

- wegen met stroomfunctie: cat. a. > 12.000 mvt/etmaal (70 km/h)
cat. b. < 22.000 mvt/etmaal (50 km/h)
- wegen met ontsluitingsfunctie: cat. a. < 18.000 mvt/etmaal (50 km/h)
cat. b. < 6.000 mvt/etmaal (30 km/h)
- wegen met verblijfsfunctie: cat. a. < 3.000 mvt/etmaal (30 km/h)
cat. b. < 2.000 mvt/etmaal (30 km/h)

In afbeelding 5 is voor de stroomwegen en ontsluitingswegen in de huidige situatie aangegeven waar de intensiteiten in de buurt komen van de in het Verkeersbeleidsplan 1996 vastgestelde capaciteiten of deze overschrijden. Knelpunten doen zich zoals verwacht voor op de Eindhoveneweg/Luikerweg (gecategoriseerd als ontsluitingsweg type a en in het centrum type b), op de Nieuwe Waalreseweg en de Tienendreef (beide ontsluitingswegen type a) en op de Bergstraat, Waalreseweg, Carolusdreef en Valkeniersdreef (ontsluitingswegen type b). Op de uitvalswegen (stroomwegen) naar Aalst en Leende is de maximale capaciteit volgens de wegcategorisering (vrijwel) bereikt. Op de overige wegen blijft de verkeersdruk (ruim) binnen de normen.



afbeelding 5: huidige verkeersintensiteit versus capaciteit (wegcategorisering Verkeersbeleidsplan 1996). In de rode en oranje gebieden is de maximale capaciteit (bijna) bereikt of wordt deze overschreden. (Verkeersgegevens Royal Haskoning DHV, 2013)

Samenvattend is de conclusie dat met name enkele 'oude' linten (te) zwaar worden belast. Vaak is er voor het verkeer echter geen goede alternatieve route beschikbaar.

Verkeerscirculatie tijdens evenementen

Het rijke verenigingsleven in Valkenswaard komt onder meer tot uiting in het grote aantal evenementen dat door het jaar in de gemeente wordt georganiseerd. Sommige daarvan zijn zo groot van opzet - zoals het Bloemencorso - dat tijdelijke verkeersmaatregelen noodzakelijk zijn. Omdat veel evenementen zich afspelen op de Markt en omgeving moet deze laatste die gevallen worden afgesloten voor doorgaand én lokaal verkeer. Dat trekt een zware wissel op de verkeerscirculatie in Valkenswaard, omdat nu nog geen goede alternatieve route beschikbaar is. De Europalaan zou een oplossing kunnen bieden, maar daarvoor is het nodig om het 'bochtje naar rechts' te realiseren. Zonder dit bochtje kan dat niet. Gevolg is dat tijdens evenementen de bereikbaarheid van de woningen en voorzieningen in het centrum flink onder druk komt staan.

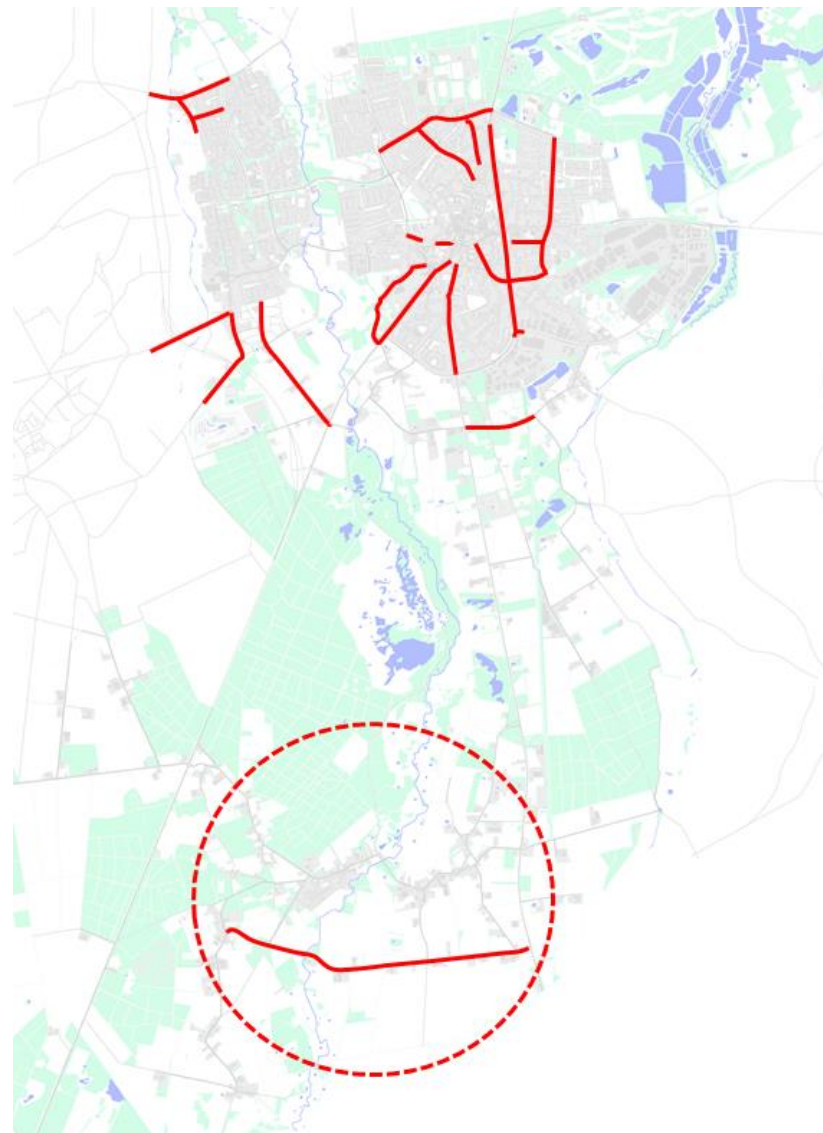


afbeelding 6: grote drukte bij Eurocircuit evenement

Een regelmatig terugkerend evenement met een grote bezoekersstroom 'van buiten' betreft de races op het Eurocircuit. Het Eurocircuit heeft op dit moment een gebrekkige ontsluitingsstructuur. Veel bezoekersverkeer maakt gebruik van wegen, die daarvoor niet bedoeld zijn, zoals de Mgr. Smetsstraat. Bovendien is het parkeren niet goed geregeld. Gevolg is dat bij grote toestroom van bezoekers massaal langs de wegen wordt geparkeerd, soms tot op grote afstand van het circuit. Los van het feit dat dit niet wenselijk is uit oogpunt van hinder voor omwonenden, verkeersveiligheid en behoud van de wegbermen zorgt het bovendien voor een verslechterde bereikbaarheid van het circuit en de omgeving, bijvoorbeeld voor hulpverleners.

Subjectieve waarnemingen

Uit de respons op de verkeersenquête en uit de opmerkingen van de klankbordgroep valt af te leiden dat de bereikbaarheid van Valkenswaard door velen als problematisch ervaren. Met name op de N69 en in het centrum en de belangrijkste aanloopstraten laat de bereikbaarheid tijdens de spits, de koopavond, de markt en evenementen volgens de respondenten te wensen over. Daarnaast worden enkele verkeersknooppunten genoemd waar de doorstroming als onvoldoende wordt beschouwd.



afbeelding 7a: meldingen van sluipverkeer door de klankbordgroep en door respondenten van de enquête. (rood is knelpunten, gestippeld is aandachtsgebied).



afbeelding 7b: Gesignaleerde knelpunten in bereikbaarheid in klankbordgroep en enquête (rood is knelpunten, gestippeld is aandachtsgebied).

4.2 Verkeersveiligheid

Op basis van de objectieve gegevens van de landelijke verkeersongevallenregistratie is in beeld gebracht hoe het op dit moment gesteld is met de verkeersveiligheid op het Valkenswaards wegennet. Bij het interpreteren van de gegevens moet rekening worden gehouden met het feit dat de registratie van ongevallen - in het bijzonder die met uitsluitend materiële schade (UMS) - verre van volledig is. Het werkelijke aantal ongevallen ligt fors hoger dan uit de ongevallenregistratie blijkt. De registratie van ernstige ongevallen - die met letsel of met dodelijke afloop - is over het algemeen wel compleet.

Slachtoffers en dodelijke ongelukken

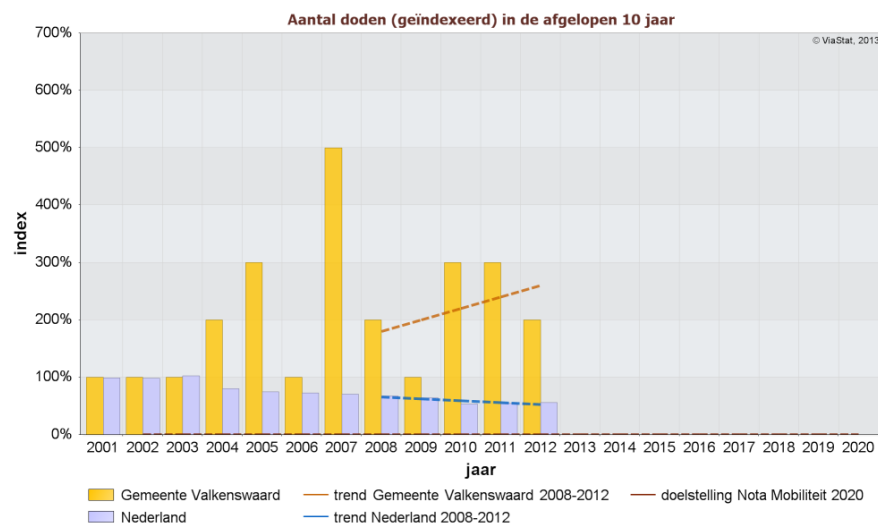
Tabel 3 geeft een algemeen overzicht van de ontwikkeling van het totale aantal slachtoffers in Valkenswaard, uitgesplitst naar ernst in de periode 2003 tot en met 2012. Het totaal aantal verkeersslachtoffers (doden, ernstige (ziekenhuis)gewonden en overige gewonden) blijkt in de loop der jaren consequent af te nemen. Het aantal dodelijke slachtoffers laat in de onderzochte periode fluctuaties zien, zonder dat een duidelijke tendens waarneembaar is of een verkeerskundige verklaring is te geven. In 2007 zijn 4 dodelijke slachtoffers te betreuren. Vrijwel zeker betreft het individuele ongevallen zonder een duidelijk verband en zijn de geconstateerde fluctuaties waarschijnlijk het gevolg van toevallige omstandigheden.

Jaar	Slachtoffers	Ernstige gewonden	Doden	Ziekenhuis gewonden	Overige gewonden
2001	77	29	0	29	48
2002	55	16	0	16	39
2003	56	24	0	24	32
2004	45	13	1	12	32
2005	41	13	2	11	28
2006	36	9	0	9	27
2007	44	26	4	22	18
2008	36	12	1	11	24
2009	24	9	0	9	15
2010	18	7	2	5	11
2011	10	5	2	3	5
2012	5	4	1	3	1
totaal	447	167	13	154	280

tabel 3: ontwikkeling totale aantal slachtoffers in de periode 2003 tot en met 2012 in Valkenswaard.

De ontwikkeling van het aantal verkeersdoden (geïndexeerd) in de afgelopen 10 jaar in Valkenswaard is vergeleken met het landelijk gemiddelde en met de doelstelling in de Nota Mobiliteit 2020 (53% minder verkeersdoden in 2020 ten opzichte van het driejaarlijks gemiddelde 2001, 2002 en 2003). Afbeelding 8 laat zien dat de trendlijn voor Valkenswaard in negatieve zin enigszins afwijkt van de doelstellingslijn. De lijn voor Valkenswaard ligt iets boven het landelijke gemiddelde, wat inhoudt dat bij een gelijkblijvende ontwikkeling de landelijke doelstelling ten aanzien van het terugdringen van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in Valkenswaard niet gehaald wordt.

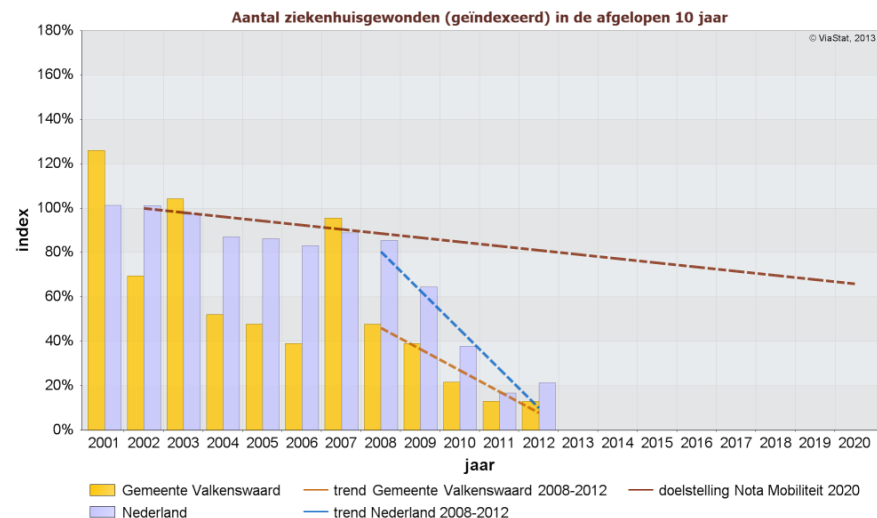
Dezelfde vergelijking is gemaakt voor de ontwikkeling van het aantal ziekenhuisgewonden (geïndexeerd) in de afgelopen 10 jaar in Valkenswaard ten opzichte van het landelijk gemiddelde en de doelstelling in de Nota Mobiliteit 2020 (34% minder ziekenhuisgewonden in 2020 ten opzichte van het driejaarlijks gemiddelde 2001, 2002 en 2003). In afbeelding 9 is te zien dat de trendlijn voor Valkenswaard onder de landelijke doelstellingslijn ligt: Valkenswaard ligt wat betreft de ontwikkeling van het aantal ziekenhuisgewonden dus goed op koers.



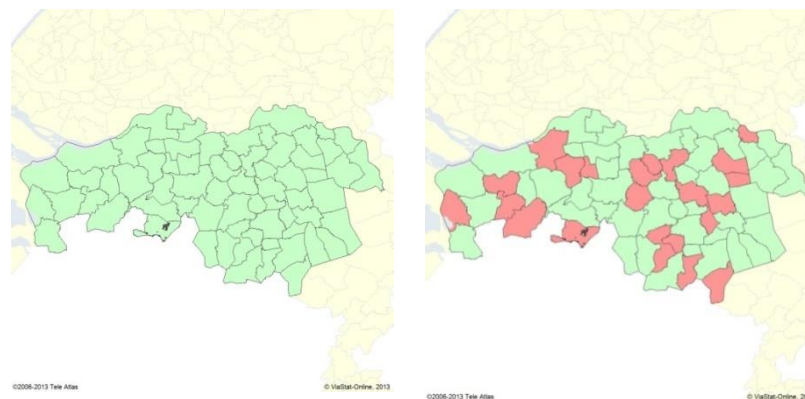
afbeelding 8: ontwikkeling aantal verkeersdoden (geïndexeerd) in Valkenswaard ten opzichte van het landelijk gemiddelde in de afgelopen 10 jaar (ViaStat, 2013)

De cijfers van Valkenswaard zijn vergeleken met de cijfers van gemeenten in de provincie Noord-Brabant. De trend van het aantal slachtoffers in de periode 2008 tot en met 2012 in de provincie wordt in afbeelding 10a per gemeente inzichtelijk gemaakt. Het aantal slachtoffers in Valkenswaard laat - evenals in de andere gemeenten - een dalende tendens zien en is in de afbeelding daarom groen weergegeven. Afbeelding 10b toont hetzelfde inzicht, maar nu voor het aantal verkeersdoden per gemeente in het jaar 2012 ten opzichte van de doelstelling. Zoals uit het voorgaande al duidelijk werd is Valkenswaard in rood weergegeven oftewel, het aantal verkeersdoden was in Valkenswaard hoger dan de doelstellingswaarde.

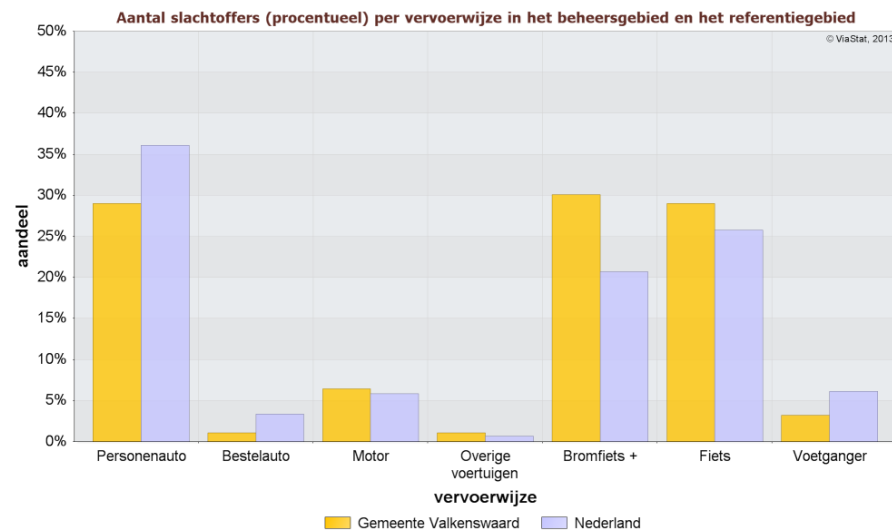
Tenslotte is een uitsplitsing gemaakt van het aantal verkeersslachtoffers naar modaliteit (afbeelding 11). Het Nederlands gemiddelde is afgezet tegen de Valkenswaardse cijfers voor de periode van 2008 tot en met 2012, waarbij afwijkingen zijn te zien. Ten aanzien van de modaliteiten personenauto, bestelauto en voetganger scoort Valkenswaard verhoudingsgewijs goed. Ten aanzien van de modaliteit (brom)fiets is de Valkenswaardse score echter beduidend slechter dan het Nederlandse gemiddelde. Niet duidelijk is waardoor dit verschil ontstaat. De grote kwetsbaarheid van de (brom)fietsers is aanleiding om meer inzicht te krijgen in de redenen waarom Valkenswaard hier zo slecht scoort. Hierop zal in de volgende hoofdstukken nader worden ingegaan.



afbeelding 9: ontwikkeling aantal ziekenhuisgewonden (geïndexeerd) in Valkenswaard ten opzichte van landelijk gemiddelde in de afgelopen 10 jaar (ViaStat, 2013)



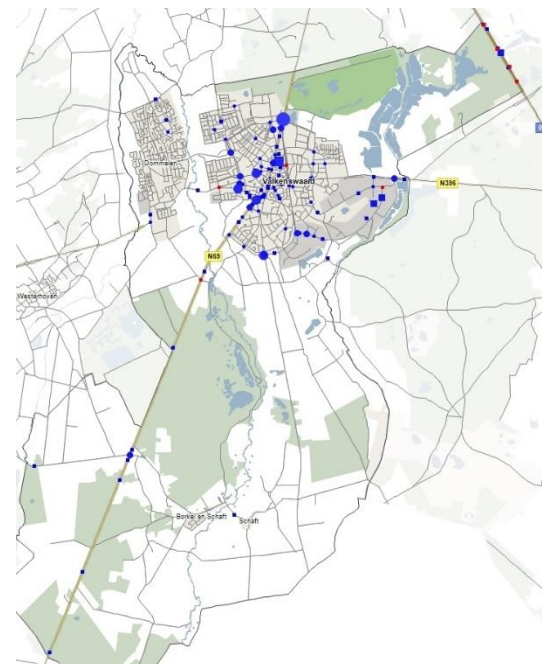
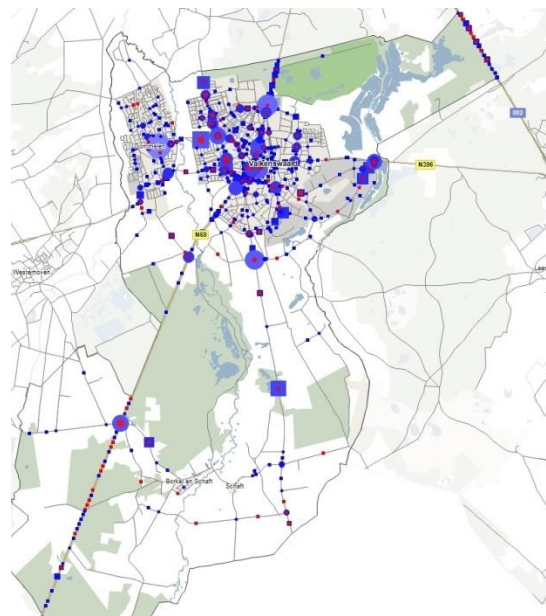
afbeelding 10a: ontwikkeling trend per gemeente van aantal slachtoffers in periode 2008 t/m 2012. afbeelding 10b: (rechts): positie doden per gemeente in 2012 ten opzichte van doelstelling. (ViaStat, 2013)



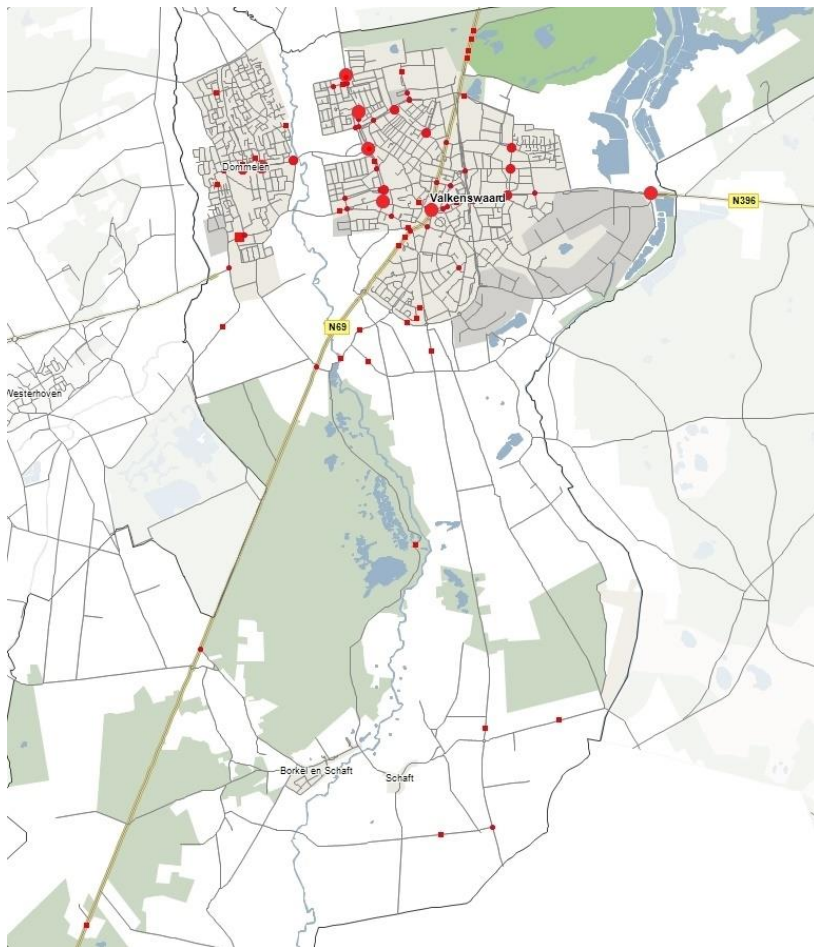
afbeelding 11: aantal slachtoffers per vervoerswijze in Valkenswaard ten opzichte van het landelijk gemiddelde tussen 2008 en 2012 (ViaStat, 2013)

Ongevallenlocaties

Ten aanzien van de verkeersveiligheidssituatie is van belang om de spreiding van de ongevallen over het gemeentelijk wegennet in kaart te brengen. In afbeelding 12 zijn de locaties weergegeven waar zich de meeste ongevallen hebben voorgedaan in de periode van 2001 tot en met 2012. Opvallend is het relatief grote aantal ongevallen op de N69-corridor (Luikerweg/Markt/Eindhovenseweg) – waarbij vaak vrachtverkeer betrokken is. Met name op de kruising Geenhovensedreef-Eindhovenseweg gebeuren veel ongevallen. Naast de N69-corridor komen ook de kruisingen Tienendreef-Damianusdreef en Tienendreef-Nieuwe Waalreseweg in beeld als concentraties van ongevallen. Hier betrof het vooral ongevallen met personenauto's. Ongevallen met fietsslachtoffers vonden vooral plaats op diverse locaties aan de Nieuwe Waalreseweg en op de kruisingen Eindhovenseweg-Leenderweg-Markt, Leenderweg-John F. Kennedylaan en Tienendreef-Norbertusdreef. In het buitengebied (waaronder ook de kern Borkel en Schaft) zijn (zoals blijkt uit afbeelding 12) geen specifieke locaties te noemen met een concentratie van ongevallen.



afbeelding 12a: locaties geregistreerde verkeersongevallen tussen 2001 en 2012 (boven: (bestel)auto veroorzaker, onder: vrachtauto veroorzaker)



afbeelding 12b: locaties geregistreerde verkeersongevallen tussen 2001 en 2012 fietser slachtoffer (Bron Viastat, 2013)

Black spots

Plaatsen waar gedurende drie tot vijf jaar tien ongevallen (of vijf vergelijkbare ongevallen) zijn geregistreerd worden aangeduid als 'black spot' (verkeersongevallenconcentratie). Valkenswaard kent drie 'black spots', namelijk de kruisingen Leenderweg-John F. Kennedylaan (wordt gereconstrueerd tot rotonde), Dijkstraat-Waalreseweg en Europalaan-Bosstraat (wordt meegenomen in de reconstructie van de Europalaan).

Conclusies naar aanleiding van verkeersongevalgegevens

Het aantal verkeersongevallen in Valkenswaard en de aard ervan wijkt maar weinig af van het landelijk gemiddelde en de doelstellingen van de Nota Mobiliteit. Wat opvalt:

- het relatief grote aantal ongevallen op de N69-corridor, dat nog eens onderstreept dat voor de gehele route geldt dat vorm, functie en gebruik van de weg niet met elkaar overeenstemmen. Verwacht wordt dat met de komst van de Westparallel en de reconstructie van de Eindhovenseweg deze situatie drastisch zal wijzigen.
- het relatief hoge aantal ongevallen waarbij fietsers en bromfietzers zijn betrokken. Ditzelfde werd ook in het Fietsbeleidsplan 2006 al waargenomen. Toen is geen duidelijke verklaring gevonden. Ook nu is niet verklaarbaar waarom het aantal (brom)fietsongevallen zo hoog is. Omdat sinds 2006 geen verbetering in de situatie is opgetreden, is het gerechtvaardigd specifieke aandacht te besteden aan de verkeersveiligheid van fietsers en bromfietzers. Daarbij ligt het voor de hand te focussen op fietsoversteken op drukke wegen, op wegen waar auto's parkeren (langsparkeren) tussen de rijbaan en de fietspaden/-stroken en op de kwaliteit (onderhoud) van fietsroutes.

Subjectieve onveiligheid

Naast de objectieve gegevens over verkeersveiligheid is in de inventarisatie voor het Mobiliteitsplan aan de leden van de klankbordgroep, bewoners en betrokkenen gevraagd hoe de veiligheid van het Valkenswaardse wegennet door de verkeersdeelnemers zelf wordt ervaren. De praktijk leert dat sommige verkeerssituaties weliswaar niet naar boven komen in de ongevallenstatistieken, maar door verkeersdeelnemers - bijvoorbeeld kinderen en ouderen - wél als onveilig worden ervaren.

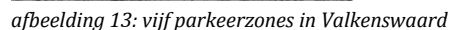
Uit de inventarisatie van de subjectieve onveiligheid blijkt dat vooral locaties waar snelle en langzame verkeersstromen elkaar kruisen als onveilig worden ervaren. Voorbeelden zijn de menging van (zwaar) vrachtverkeer en voetgangers in het centrum, kruisingen van drukke wegen met veelgebruikte fietsroutes en routes die worden gebruikt door sluipverkeer. Daarnaast wordt het langsparkeren aan de radialen in relatie tot fietsverkeer, zoals de Dommelseweg en de Leenderweg als aandachtspunt naar voren gebracht. Ten slotte wordt op een aantal locaties nog geklaagd over overschrijdingen van de maximumsnelheid. Met name buiten de spits, in de 30km/h zones (verblijfsgebieden) en op (te) ruim gedimensioneerde wegen zou dit aan de orde zijn.

4.3 Parkeren

Huidige situatie

In het centrum van Valkenswaard geldt een betaald parkeren regeling. Daarmee moet er meer ordening komen in het gebruik van de parkeervoorzieningen in het centrum. Zo draagt betaald parkeren er toe bij dat de centrumbewoners, -werknemers en -ondernemers meer kans hebben op parkeermogelijkheden in de directe nabijheid van

De regeling voor het betaald parkeren in Valkenswaard gaat uit van een verdeling naar type parkeerder (bewoners, werknemer en bezoeker). Het bewoners- en werknemersparkeren wordt geregeld met een vergunningenstelsel, de centrumbezoeker betaalt per bezoek een vast dagtarief of naar gelang de verblijfsduur. Binnen het centrum is sprake van een parkeerregulering met vijf parkeersectoren (afbeelding 13). Binnen de sectoren mag alleen tegen betaling geparkeerd worden (bezoekers) op de daarvoor bestemde weggedeelten of met een geldige parkeervergunning (bewoners en werknemers). Daar buiten is vrij parkeren toegestaan in de aangegeven vakken. Buiten de vakken geldt een parkeerverbod zone. Plaatsen voor parkeervergunninghouders zijn met borden aangegeven.



Tarieven 2014 en betaalmethoden

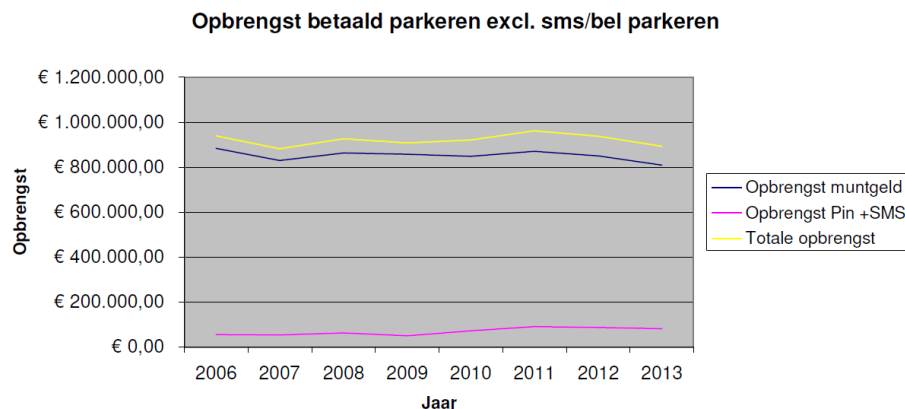
tarief, maar dit start met een hoog aanvangstarief. Dat maakt kort parkeren op deze terreinen relatief onaantrekkelijk en lang parkeren juist aantrekkelijk. Op 1 januari 2014 zijn de tarieven voor het betaald parkeren in Valkenswaard voor het laatst gewijzigd.

In Valkenswaard kan het parkeergeld betaald worden met muntgeld, de Chipknip, SMS- en belparkeren via Park-line of Yellowbrick1 en met de real-time parkeerkaart van de firma Yellowbrick. Deze laatste vervangt de gemeentelijke real-time parkeerkaart. Vergunninghouders rekenen vooraf rechtstreeks met de gemeente af. In het afgelopen jaar is verreweg het grootste deel (90%) van de parkeergelden contant (met muntgeld) afgerekend. Het gebruik van 'nieuwe' betaalmiddelen is zeer beperkt.

Uit de quickscan van Megaborn (2012) blijkt dat de parkeertarieven in Valkenswaard gemiddeld op hetzelfde niveau liggen als in vergelijkbare gemeenten in de regio. Het gevaar van het weglekken van koopkracht door gunstigere parkeertarieven in andere centra van soortgelijke omvang is daarom slechts klein. De kwaliteit van de inrichting van het winkelgebied en het winkelaanbod alsmede de kwaliteit en bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen blijken voor de centrumbezoeker een grotere rol te spelen bij de keuze van de plaats waar te gaan winkelen dan de hoogte van de parkeertarieven. Wijzigingen in de parkeertarieven doorvoeren is op basis van het bovenstaande op dit moment niet voor de hand liggend.

Het vergunningenbeleid wordt volgens Megaborn in de praktijk niet goed nageleefd. Er zijn te veel verschillende parkeervergunningen in omloop. De gemeente hanteert geen maximum ten aanzien van het aantal uitgeefbare vergunningen, waardoor wildgroei ontstaat. Bij de uitgifte van nieuwe vergunningen wordt een te coulante houding aangenomen, waardoor één van de basisuitgangspunten voor betaald parkeren – namelijk parkeerregulering – wordt ondermijnd. Aanpassing van het beleid is daarom gewenst.

De organisatie van het betaald parkeren binnen de gemeente laat volgens Megaborn te wensen over. Liefst zes teams zijn op dit moment binnen de gemeentelijke organisatie op enigerlei wijze betrokken bij het opstellen van het beleid en de uitvoering ervan. Een centraal aanspreekpunt of coördinatiepunt ontbreekt. Dit doet afbreuk aan de slagvaardigheid in het uitvoeren van het parkeerbeleid en het beheer van het vergunningenparkeren.



afbeelding 14: opbrengsten betaald parkeren in Valkenswaard

Capaciteit

In 2008 heeft voor het laatst een grootschalig parkeeronderzoek plaatsgevonden in het centrum van Valkenswaard. Dit geeft een globale beeld van de parkeerdruk en de motieven van de parkeerders. Conclusie in 2008 was dat de parkeerdruk acceptabel is en dat zich geen noemenswaardige knelpunten voordoen. Er zijn gegevens van na 2008. Ten aanzien van het gebruik van de parkeervoorzieningen kan daarom alleen worden afgegaan op de parkeerinkomsten per parkeerlocatie. Die laten de laatste jaren een lichte daling zien, hetgeen overigens niet alleen hoeft samen te hangen met minder gebruik.

Recent heeft de gemeente bij de (gedeeltelijke) herinrichting de Markt autovrij gemaakt. Daardoor is het aantal parkeerplaatsen gedaald. De (horeca)ondernemers aan de Markt geven aan hierdoor een afname aan passanten te ervaren. Uit eerder onderzoek (Studie effecten parkeerbeperkingen Markt Valkenswaard, juni 2009) blijkt echter dat het autovrij maken van de Markt op het gebied van parkeercapaciteit geen problemen oplevert en dat er in de directe omgeving van de Markt nog voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is.

Parkeren tijdens evenementen

Evenementen vragen om bijzondere maatregelen op het gebied van parkeren. In de quickscan van Megaborn is daar speciale aandacht aan besteed. Megaborn kon geen specifieke knelpunten waarnemen omdat daarvoor de benodigde gegevens - zoals de bezettingsgraden - ontbraken. In evaluaties van evenementen wordt het parkeren door betrokkenen niet specifiek genoemd. Het is echter aannemelijk dat vooral centrumbewoners gedurende evenementen vanwege de incidentele piek in de parkeervraag lastiger een parkeerplaats kunnen vinden. Tevens is het waarschijnlijk dat omwonenden van het Eurocircuit geregeld hinder ondervinden van geparkeerde auto's van bezoekers.

Klankbordgroep en enquête

Volgens de respondenten zijn nog diverse verbeteringen mogelijk ten aanzien van de bereikbaarheid van de parkeerplaatsen in en rond het centrum en ten aanzien van de vindbaarheid en bewegwijzering ervan. Er worden opmerkingen gemaakt over het feit dat het aantal beschikbare parkeervoorzieningen te laag zou zijn. Bovendien zijn er klachten over de relatief grote afstand tussen de parkeervoorzieningen en het winkelgebied en de afmeting van de parkeervakken op parkeervelden. Over de hoogte van de parkeertarieven lopen de meningen uiteen. Sommigen stellen voor de tarieven te verlagen om daarmee een economische stimulans voor het centrum te bewerkstelligen, anderen wijzen op het feit dat hogere tarieven centrumbezoekers motiveren om gebruik te maken van andere vervoermiddelen dan de eigen auto.

Van eind 2013 tot begin 2014 is op verzoek van de gemeenteraad geëxperimenteerd met klantvriendelijke parkeermaatregelen. In september 2013 werden bij wijze van proef drie blauwe zones ingericht op enkele bestaande betaalde parkeerterreinen in het centrum. Op het Kerverijplein, Deken Mandersplein en Prinses Irene Brigadeplein mocht tussen 1 oktober 2013 en mei 2014 tijdelijk met een parkeerschijf maximaal 1,5 uur gratis worden geparkeerd. De maatregel had ten doel meer consumenten naar het centrum te trekken. Over het effect van de maatregel bestaat geen eenduidig beeld. Er zijn positieve reacties van de centrumwinkeliers en van centrumbezoekers en -inwoners en klachten van centrumbezoekers over de onduidelijkheid van de parkeersituatie. Niet duidelijk is of het aantal bezoeken aan het centrum daadwerkelijk is gestegen.

4.4 Fietsverkeer

Valkenswaard scoort met een geschat vervoersaandeel van de fiets van 26% van alle verplaatsingen relatief hoog ten opzichte van vergelijkbare gemeenten (bron: Fietsbeiraad kenniscentrum voor fietsbeleid, 2010). Valkenswaard voert een beleid om het gebruik van de fiets te bevorderen. In verband daarmee is het fietsroutenetwerk van Valkenswaard sinds het Verkeersbeleidsplan 1996 structureel verbeterd. Valkenswaard kent een 'primaire' en een 'secundaire' fietsroutenet (zie afbeelding 15), dat aansluit op het regionale fietspadennet van het SRE. Het primaire net verbindt alle belangrijke bestemmingen in Valkenswaard met elkaar - zoals wijken en buurten, centrum, publieke voorzieningen - en sluit aan op het regionale fietspadennet en het fietsnetwerk van de buurgemeenten. Het secundaire net is een aanvulling op het primaire net op buurtniveau en functioneert daarvoor als aanvoertracé.

Conclusies en aanbevelingen Fietsbeleidsplan 2006

In het Fietsbeleidsplan 2006 werd geconcludeerd dat het fietsnetwerk grotendeels voldoet aan de gestelde criteria en eisen. Toch werden nog diverse mogelijkheden voor verdere verbetering voorgesteld:

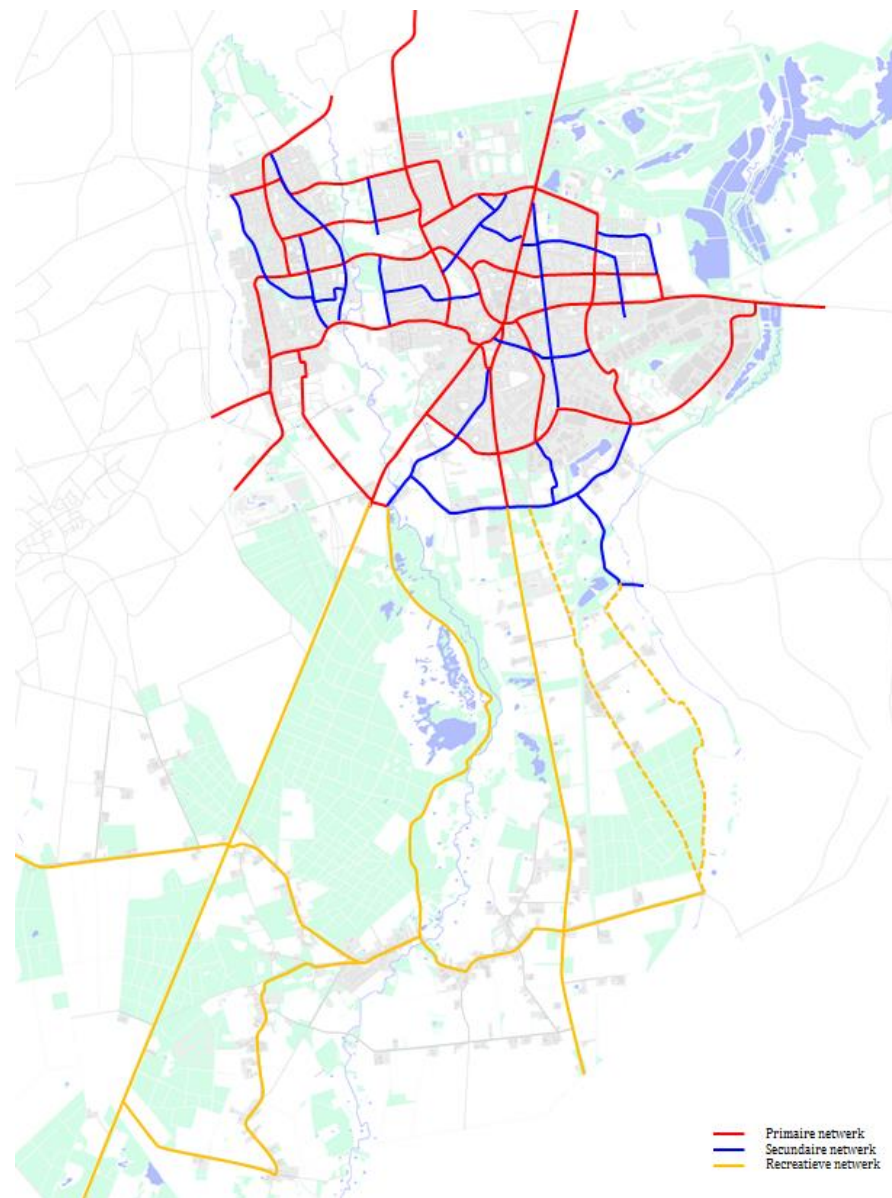
- toevoegen van ontbrekende schakels in fietsroute langs de Europalaan. Deze worden in het kader van de herinrichting van de verbinding meegenomen.

- toevoegen van een rechtstreekse verbinding tussen Kerkakkers en Het Gegraaf waardoor fietsers er (veel) minder hoeven om te rijden.
- realiseren van vrij liggende fietspaden op een aantal drukke wegen in de gemeente (zie tabel 4).
- verbeteren van de kwaliteit (veiligheid en comfort) van enkele fietsverbindingen in het centrum - met name daar waar nu nog sprake is van aanliggende fietspaden en -stroken.

Ten aanzien van de aantrekkelijkheid en de sociale veiligheid van de fietsvoorzieningen zijn in het Fietsbeleidsplan nauwelijks knelpunten geconstateerd. Alleen op enkele wegen buiten de bebouwde kom (Luikerweg, Maastrichterweg) is de sociale veiligheid in de avonduren vanwege de duisternis een aandachtspunt.

Wat betreft het fietsparkeren werd geconstateerd dat er over het algemeen in Valkenswaard voldoende stallingscapaciteit aanwezig is om aan de vraag te voldoen. Op een aantal locaties werd desondanks in sommige tijdsvakken een overbezetting geconstateerd, naar aanleiding waarvan de stallingscapaciteit inmiddels is vergroot (zie tabel 4). Tevens werd aandacht besteed aan het 'wild parkeren' op sommige locaties in het centrum. Dat werd en wordt als hinderlijk ervaren en ontsierd bovendien het straatbeeld. Handhaving lijkt logisch maar vereist goede alternatieven.

De aanbevelingen in het Fietsbeleidsplan zijn vertaald in een uitvoeringsprogramma waarin per locatie de gewenste maatregelen zijn beschreven. In tabel 4 zijn deze maatregelen genoemd en is tevens de status op dit moment weergegeven.



afbeelding 15: huidige fietsnetwerk Valkenswaard

Fietsnetwerk en fietsvoorzieningen			
Prio.	Locatie	Maatregel	Status
1	Europalaan	Compleet maken fietsverbinding (ontbreken- de schakel noordzijde vanaf Eindhovense- weg); Vernieuwen wegdek tussen Leenderweg en De Vest; Verbeteren kruispunt Valkenier- straat voor fietsers.	In uitvoering
1	Eindhovenseweg van Geenhovensedreef tot aan Markt.	Wegdek vernieuwen en ander profiel waarbij ruimte ontstaat voor geparkeerde voertuigen; Verbeteren oversteekbaarheid voor links afslaan- de fietser; Veilige oversteek kruispunt Geenhovensedreef.	Nog niet in uitvoering
1	Leenderweg (Bosstraat tot Euro- palaan)	Wegdek vernieuwen en ander profiel waarbij ruimte ontstaat voor geparkeerde voertuigen.	Uitgevoerd
1	Kerkhofstraat	Vernieuwen wegdek.	Uitgevoerd
1	Nieuwe Waalreseweg	Verbeteren verharding fietspad.	Wens
1	Bergstraat	Vrijliggende fietsvoorziening realiseren (aan- liggend fietspad); oversteekbaarheid, m.n. bij Norbertusdreef: middengeleider.	Uitgevoerd
1	Valkenierstraat tussen Europalaan en Eindhovenseweg	Markering fietsstrook verbeteren incl. verbe- teren verharding.	Uitgevoerd
1	Brouwerijdreef	Vrijliggende fietsvoorziening realiseren, mede gelet op sluipverkeer (zwaar verkeer); Verbeteren oversteek naar Mgr. Smetsstraat.	Wens
1	Dommelseweg tus- sen Luikerweg en Nieuwe Waalreseweg	Vrijliggende fietsvoorziening realiseren.	Wens
1	Markt	Betere afstelling VRI's; Wegdek vernieuwen; Op marktdag verkeer anders reguleren t.b.v. overzichtelijkheid voor fietsers. Nb.: voor ontwerp Markt wordt prijsvraag uitgeschre- ven.	Uitgevoerd
2	Eindhovenseweg thv Oranje Nassastraat	Voorrang op kruispunt met bebording + haai- entanden regelen.	Uitgevoerd
2	Norbertusdreef	Vrijliggende fietsvoorziening realiseren.	Wens
2	Oversteek Kerkweg - Peperstraat nabij Markt	Aanbrengen middengeleider.	Uitgevoerd
2	Waalreseweg	Opstelruimte voor fietsers verbeteren; Voor- rangsregeling niet toegestaan in 30km zone.	Wens
2	De Sil	Bebording plaatsen bij oversteekvoorziening.	Wens

2	Aangelag	Bebording zone 30 plaatsen.	Uitgevoerd
2	Doorsteek tussen De Smelen - Sparrenlaan	Bebording plaatsen en verlichting aanbre- gen.	Wens
2	Mgr. Smetsstraat (bibeko)	Categorisering aanpassen: GOW of ETW; indien GOW: aanliggende fietsvoorzieningen realiseren.	Nog niet in uitvoering
2	Verbinding tussen westelijke woonwij- ken	Nieuwe verbinding realiseren.	Nog geen actie
2	De Weegbree	2 plateaus aanbrengen om snelheid gemotori- seerd verkeer te verlagen.	Uitgevoerd
3	John F. Kennedylaan	Wegdek thv Leenderweg vernieuwen. Vrijlig- gende voorziening realiseren (GOW).	In uitvoering
3	Centrum Valkens- waard- Achelse Kluis	Realiseren nieuwe fietsverbinding.	Wens
3	Dorpsstraat (Schaft)	Wegcategorisering: GOW of ETW (wens wijk- raad: 50 km/u instellen). Uit oop- punt van uniformiteit met Borkel suggestiestroken handhaven.	Uitgevoerd
3	Doorsteek Victor- dal/Tienendreef	Bebording 'einde (brom)fietspad' plaatsen aan zijde Victordal.	Uitgevoerd
3	De Vest	Verbreden fietsvoorziening.	Wens
4	Rotondes De Vest - Zuidelijke randweg	Conform Duurzaam Veilig fietsers in de voor- rang.	Wens
4	Doorsteekjes	Voor- en najaar struiken snoeien.	Continu
Stalling			
Prio.	Locatie	Maatregel	Status
1	Markt	Uitbreiden stallingscapaciteit op piekmomen- ten (uitgaansavonden).	Uitgevoerd
1	Corridor	Uitbreiden capaciteit en uniformeren type stallingsvoorziening.	Uitgevoerd
2	Gemeentehuis	Uitbreiden capaciteit.	Uitgevoerd
2	Winkelcentrum Dommelen	Uitbreiden capaciteit.	Uitgevoerd
3	Prinses Irene Brigadeplein	Gratis bewaakt stallen mogelijk maken.	Uitgevoerd, weer opgeheven

tabel 4: huidige status maatregelen uitvoeringsprogramma Fietsbeleidsplan 2006

Resultaten klankbordgroep en enquête

Algemene opvatting in de klankbordgroep en van respondenten op de enquête is dat Valkenswaard beschikt over een goed recreatief fietsnetwerk. Toch kunnen sommige recreatieve gebieden nog beter worden ontsloten en wordt de zorg uitgesproken over de onveiligheid van enkele oversteken. Bovendien wordt aandacht gevraagd voor het borgen van de fietsroutes na de aanleg van de Westparallel: deze laatste mag er niet toe leiden dat fietsers ver om moeten rijden om aan de overzijde van de weg te komen.

In het centrum zouden fietsen nog vaak buiten de hiervoor bedoelde plekken gestald worden, hetgeen als hinderlijk wordt ervaren en bovendien slordig oogt. Om dit te voorkomen moeten voldoende stallingsmogelijkheden worden gecreëerd, op de juiste locatie en goed bereikbaar.



afbeelding 16: Fietsenstalling bij OV halte Eindhovenseweg - Meerendreef

4.5 Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer in Valkenswaard beperkt zich tot busvervoer. Voor interne verplaatsingen (binnen Valkenswaard) speelt de bus qua reizigersaantal een marginale rol. Voor middellange verplaatsingen - met name richting Eindhoven - is die rol beduidend groter, maar blijft desondanks ver achter bij de omvang van de autoverplaatsingen.

Voor lange afstand verplaatsingen is Valkenswaard aangewezen op de treinverbindingen vanuit Eindhoven (Centraal Station).

Het busvervoer in Valkenswaard wordt verzorgd door busmaatschappij Hermes, rijdend in opdracht van het SRE. Valkenswaard wordt bediend met vijf regionale buslijnen, waarvan er twee worden onderhouden met een buurtbus. Hermes biedt directe busverbindingen van en naar het centrum van Eindhoven en er is een (buurtbus) verbinding naar het Maxima Medisch Centrum in Veldhoven:

- lijn 170: Damianusdreef-Geenhovensedreef-Eindhoven centrum
- lijn 171: Damianusdreef -Markt - Eindhoven centrum
- lijn 172: Eindhoven-Markt-Luyksgestel
- lijn 476: Markt-Borkel en Schaft-Achel (buurtbus)
- lijn 477: Markt-Maxima Medisch Centrum-Veldhoven Centrum (buurtbus)



afbeelding 17: huidige openbaar vervoernetwerk Valkenswaard (Hermes, 2014)

De lijnen 170 en 171 (beide op de relatie Valkenswaard-Eindhoven v.v.) worden door de hoge gemiddelde bezettingsgraad door Hermes aangemerkt als beste (regionale) buslijnen. Ze zijn daarom in vervoersopzicht en financieel opzicht van groot belang. Om de openbaar vervoer verbinding tussen Eindhoven en Valkenswaard een zo goed mogelijke concurrentiepositie ten opzichte van de auto te verschaffen is geïnvesteerd in verbetering van de doorstromingssnelheid en betrouwbaarheid van de route. Dat gebeurde onder andere door de aanleg van een vrij liggende passeerstrook op de N69/Eindhovenseweg in noordelijke richting, vóór de kom van Aalst, waardoor lijnbussen de dagelijkse wachtrij voor het verkeerslicht bij de komgrens van Aalst kunnen passeren en zo enkele minuten reistijd besparen. Ook in Eindhoven zijn doorstromingsmaatregelen genomen (Aalsterweg bij de kruising met de Ring en op de centrum-

ring) waardoor de ritduur tussen Valkenswaard en Eindhoven Centraal Station is verkort en dus exploitatiekosten konden worden bespaard en de betrouwbaarheid voor de reizigers kon worden vergroot. Inmiddels wordt in Eindhoven gewerkt aan een volledige herinrichting van de Aalsterweg in het kader van HOV2.

Resultaten klankbordgroep en enquête

De belangrijkste opmerkingen ten aanzien van openbaar vervoer uit de Klankbordgroep en uit de enquête gaan over het ontbreken van een goede, rechtstreekse busverbinding tussen Valkenswaard en het Maxima Medisch Centrum in Veldhoven. In het verleden verzorgde lijn 177 op deze relatie een spijtstijdendienst. Gedurende een groot deel van de dag (buiten de spits) moet een grote omweg via Eindhoven Centraal Station worden gevolgd. Inmiddels is door Hermes voor deze verbinding een buurtbus ingezet (lijn 477), die deze leemte opvult. Hoewel daarmee op deze relatie de gehele dag weer openbaar vervoer beschikbaar is, is het verzorgingsniveau erg laag en volgens respondenten ontoereikend. Een andere ontbrekende schakel in het openbaar vervoer netwerk betreft de verbinding tussen Valkenswaard en Heeze-Leende (voor de leerlingstroom vanuit Heeze-Leende en Cranendonck naar scholengemeenschap Were Di).



afbeelding 18: buslijn 172 Eindhoven - Markt - Luyksgestel

Enkele verzorgingstehuizen en bedrijventerrein De Vest beschikken niet over (voldoende) openbaar vervoervoorzieningen. Bij de verzorgingstehuizen gaat het primair om de verbinding met het Maxima Medisch Centrum (zie hierboven) en de sociale functie van de openbaar vervoer voorzieningen, bij het bedrijventerrein ligt de focus op het 'vangen' van woon-werk verkeer. Overigens bleek uit een recent uitgevoerde enquête onder ondernemers dat er maar weinig belangstelling is voor een openbaar vervoerontsluiting op De Vest.

Tenslotte wordt door respondenten opgemerkt dat Valkenswaard Zuid en Noord-Oost slecht met het openbaar vervoer te bereiken zijn. Ditzelfde geldt voor Hoge Akkers en Turfberg-zuid. Ook is niet voorzien in de ontsluiting van de nieuwbouwlocatie Lage Heide in Dommelen.

4.6 Voetganger en minder valide

In Valkenswaard is met name in het centrum voor voetgangers en minder validen nog wel wat te verbeteren. Dat wordt onder andere geconcludeerd in het onderzoek dat recent is uitgevoerd door het Platform Gehandicapten Valkenswaard. Het platform wijst erop dat obstakels veel hinder opleveren voor scootmobielgebruikers, ouderen en ouders met een kinder- of wandelwagen. Zo leidt de relatief grote ruimte die het gemotoriseerde verkeer nu in het centrum voor zich opeist op een aantal plekken tot een (te) kleine resterende ruimte voor de voetganger. In combinatie met een te veel aan obstakels (waaronder geparkeerde auto's) kunnen de voetgangers te weinig 'uit de voeten'. De beperkte voetgangersruimte in combinatie met het passerend (vracht)verkeer zorgt bovendien voor een onveilig gevoel. Op bedoelde locaties is simpelweg te weinig ruimte beschikbaar voor het onderbrengen van alle verblijfsfuncties. Met name op Eindhoven-seweg in het centrum wordt de voetganger zwaar op de proef gesteld door het vele doorgaand verkeer. De verblijfskwaliteit ter plaatse laat veel te wensen over. Ook is er sprake van barrièrewerking: het drukke verkeer op de N69-corridor, maar ook op de Leenderweg maakt het oversteken tot een lastige actie.

Resultaten klankbordgroep en enquête

Boven beschreven problemen worden bevestigd door de resultaten van de klankbordgroep bijeenkomst en de enquête. Daarin wordt met name gewezen op de gebrekkige veiligheid en het onvoldoende comfort op met name de trottoirs in het centrum.

Alhoewel goede veranderingen ten voordele van de positie van minder validen worden onderkend, worden met name de smalle trottoirs en uitstallingen van winkeliers in het centrum als probleem ervaren. Door de respondenten wordt tevens gewezen op de staat van onderhoud van sommige voetpaden. Op een aantal locaties laat die te wensen over en verdient die dus extra aandacht. Met name voor mensen die minder goed ter been zijn of bijvoorbeeld visueel gehandicapt kan achterstallig onderhoud leiden tot gevaarlijke situaties.

5. VERKEERSCIRCULATIE NU EN STRAKS

5.1 Inleiding

Een van de belangrijkste elementen van het Mobiliteitsplan is de verkeerscirculatie: hoe maakt het verkeer in de toekomst (2030) gebruik van het Valkenswaardse wegnnet? En hoe verhoudt zich dat tot de situatie nu (2013)? Door de toekomstige verkeerscirculatie in Valkenswaard in beeld te brengen kan worden geanticipeerd op de effecten die bijvoorbeeld de aanleg van de Westparallel en de nulplusmaatregelen hebben op de routekeuze van het Valkenswaardse verkeer. Maar ook zonder die maatregelen verandert de verkeerscirculatie binnen de gemeente in de komende jaren, onder andere door de autonome groei van het verkeer.

De huidige verkeerssituatie is goed af te leiden uit de feitelijke verkeerssituatie; de toekomst is veel lastiger in beeld te brengen omdat die situatie zich nog moet voordoen. Om een beargumenteerde prognose van de toekomstige verkeerscirculatie te kunnen opstellen wordt daarom gebruik gemaakt van het verkeersmodel van de gemeente. Hierna wordt aan de hand van berekeningen met het verkeersmodel weergegeven hoe de verkeerssituatie in Valkenswaard zich ontwikkelt in diverse scenario's. De kwantitatieve inzichten die hieruit voortkomen kunnen worden gebruikt voor het bepalen van eventuele extra maatregelen om binnen de gemeente een verkeerscirculatie tot stand te brengen die optimaal aansluit op de gemeentelijke visie op verkeer en vervoer.

Zoals gezegd speelt in dit hoofdstuk het verkeersmodel een belangrijke rol. Met het model kunnen complexe berekeningen over de routekeuze van het verkeer op een eenduidige en betrouwbare manier worden uitgevoerd. Toch is het verkeersmodel slechts een hulpmiddel: de uitkomsten van modelberekeningen moeten altijd zorgvuldig worden geïnterpreteerd alvorens er conclusies uit te trekken. Voor de helderheid is per onderdeel een tussenconclusie geformuleerd. In bijlage 2 zijn onder meer uitvergroete versies opgenomen van de verkeersmodeluitdraaiën zoals die zijn weergegeven in dit hoofdstuk.

5.2 Scenario's voor gemeentelijke verkeerscirculatie

Uitgangssituatie 2013, toekomstscenario 2020 of 2030

Bij de analyse van de toekomstige verkeerscirculatie in Valkenswaard is gebruik gemaakt van het prognosemodel 2030 van het Regiomodel Kempen. Deze keuze is gerechtvaardigd, aangezien volgens de landelijke prognoses voor de groei van het verkeer algemeen wordt uitgegaan van een nog substantiële groei tot 2020, waarna de groei afvlakt en rond 2030 stabiliseert. Wanneer precies de afvlakking van de groei inzet is niet met zekerheid te voorspellen. Daarom wordt in de berekeningen voor dit Mobiliteitsplan uitgegaan van de geprognosticeerde situatie 2030. Uitgangspunten zijn:

- de autonome groei van het verkeer in de regio als gevolg van (de nog steeds) stijgende mobiliteitsbehoefte en de demografische ontwikkelingen;
- de huidige vormgeving en functie van de N69-noord, N69/Luikerweg, Eindhoveneweg en Markt;
- de gereconstrueerde Europalaan mét het bochtje naar rechts²;
- de tot rotonde gereconstrueerde kruising Leenderweg/John F. Kennedylaan;
- géén Westparallel;
- de voltooiing van alle planologisch vastgestelde nieuwbouwlocaties, inclusief Lage Heide en Dommelkwartier.

Verschillende modellen geven verschillende uitkomsten

Er is in dit Mobiliteitsplan gebruik gemaakt van het gemeentelijk verkeersmodel Regio Kempen van Royal Haskoning DHV. Dat is één van de twee modellen die beschikbaar zijn. Valkenswaard gebruikt het gemeentelijk model voor alle lokale verkeersberekeningen, zoals de reconstructie van de Europalaan. De provincie maakt gebruik van het andere model, het regionale 'SRE-model' (SRE 3.0) van Goudappel Coffeng en in beheer bij het SRE.

Beide modellen hebben ieder een eigen rekenmethodiek. Beide hebben bewezen betrouwbaar te zijn, mits ze op de juiste manier worden gebruikt en de uitkomsten goed worden geïnterpreteerd. Het gemeentelijk model is in de eerste plaats gericht op het bepalen van de lokale verkeerscirculatie en kent daarom een hoge mate van detaillering: alle straten binnen de gemeente zijn in het model opgenomen. Bovendien maakt het model gebruik van kleine herkomst- en bestemmingszones zodat de routekeuze op gedetailleerd niveau wordt bepaald. In het SRE-model zijn niet alle wegen opgenomen en de herkomst- en bestemmingszones zijn groter van omvang. Dat leidt tot verschillen in de berekende intensiteiten. Op cordonlijnen en screenlijnen in de regio komen de uitkomsten van beide modellen echter nagenoeg met elkaar overeen. Geconstateerde afwijkingen vallen (ruim) binnen de algemeen geaccepteerde foutenmarge (10%). Omdat het gebruik van twee verkeersmodellen toch tot verwarring kan leiden is de volgende rangvolgorde bepaald:

- voor de regionale verkeersintensiteiten wordt het SRE-model gebruikt;
- voor de lokale verkeersintensiteiten binnen Valkenswaard worden de uitkomsten van het Regio Kempenmodel aangehouden.

Om een goed beeld te krijgen van de effecten van de uiteenlopende verkeersmaatregelen zijn drie scenario's doorgerekend met een oplopend aantal ingrepen in de verkeersstructuur. Basis vormt de situatie 2013. In afbeeldingen 19 en 20 van het verkeersmodel zijn de intensiteiten op het Valkenswaardse wegnnet op dit moment (2013) weergegeven. In tabel 5 is voor een aantal wegen de specifieke intensiteit benoemd.

² Om een goede vergelijking tussen de scenario's mogelijk te maken is het meest noordelijke deel van de reconstructie van de Europalaan (bij de Geenhovensedreef) in de autonome situatie nog niet meegenomen. In werkelijkheid maakt het wel onderdeel uit van de reconstructie



afbeelding 19 en 20: weergave verkeersintensiteiten anno 2013 op Valkenswaardse wegennet op basis van berekening verkeersmodel.

Wegvak	Autoverkeer (mvt/etmaal)	Waarvan vrachtverkeer
N69-Noord	22.000	2.050
Heikantstraat	11.500	800
Eindhovenseweg	9.000	1.600
Luikerweg	15.000	2.250
Dommelseweg	12.000	1.350
Leenderweg-centrum	7.500	1.000
Europalaan-Zuid	4.000	300
Westerhovenseweg(bubeko)	9.500	1.050
Bergstraat	8.500	950
Brouwerijdreef	3.500	500
Tienendreef	15.500	600
Nieuwe Waalreseweg	9.500	550
Zuidelijke Randweg	4.000	1.200
De Vest	7.000	1.550
John-F. Kennedylaan	9.500	1.500
Leenderweg	9.000	850

tabel 5: weergave verkeersintensiteiten anno 2013 op Valkenswaardse wegennet op basis van berekening verkeersmodel voor een aantal wegvakken.

Scenario 1 Autonome ontwikkeling

In scenario 1 is alleen de autonome ontwikkeling van het verkeer tot 2030 meegenomen, zoals hierboven omschreven. Het betreft de toekomstige situatie zonder enige aanpassing van de infrastructuur - behoudens de hierboven genoemde maatregelen - maar mét de autonome groei van het verkeer in de regio, bijvoorbeeld als gevolg van de toename van de bevolking, de bedrijvigheid en vanwege een toenemende mobiliteitsbehoefte. De Westparallel is dus niet meegenomen evenals de nulplusmaatregelen of enig andere maatregel uit het Mobiliteitsplan. De toename wordt uitgedrukt in voertuigkilometers (zie tabel 6).

Voertuigkilometers (voertuig x km)	Etmaal			Groei	
	2013 basis	2030 autonoom	2030 met WP	2013-2030 autonoom	2013-2030 met WP
Personenauto's	207.326	222.469	200.921	7%	-3%
Vrachtauto's	17.368	21.481	9.687	24%	-44%
Totaal motorvoertuigen	224.694	243.950	210.608	9%	-6%

tabel 6: toename aantal voertuigkilometers in Valkenswaard tussen 2013 en 2030 (Verkeersmodel Regio Kempen, 2013)

De autonome groei van het verkeer tot 2030 is nog aanzienlijk. In Valkenswaard gaat het om bijna 10% ten opzichte van 2013. Het overgrote deel van deze groei doet zich voor in de periode tot 2020 en concentreert zich op een beperkt aantal ontsluitingswegen binnen de gemeente. In de regio Zuidoost Brabant is de groei aanmerkelijk hoger, namelijk bijna 20% (bron: verkeersmodel Regio Kempen, 2013). Het grootste deel van deze groei (circa 40%) doet zich voor op de stroomwegen (met name autosnelwegen) en blijft dus buiten Valkenswaard.

In scenario 1 doet zich in Valkenswaard de grootste verkeersgroei voor op de Eindhovenseweg +5.000 mvt³/+60%, de Europalaan-Zuid +3.000/+75%, de Dommelseweg +1.500/+15%, de Bergstraat +2.000/+25% en de Westerhovenseweg buiten de kom (bubeko) +1.500/15%⁴. De groei in Dommelen-Zuid wordt waarschijnlijk voor een belangrijk deel veroorzaakt door de voltooiing van de nieuwbouwlocatie Lage Heide. Op de N69-noord/Eindhovenseweg wordt een groei verwacht van +4.500, op de Heikantstraat groeit het verkeer met circa +2.000 mvt. Ten opzichte van 2013 neemt het verkeer tussen Valkenswaard en Aalst-Waalre met bijna 20% toe. Op de N396/Leenderweg bedraagt de groei +1.500 mvt/+10%. Naar het zuiden (Maastrichterweg en N69-zuid/Luikerweg) stijgt de verkeersintensiteit met +1.500 mvt/+10%.

Er zijn in de autonome situatie ook enkele wegen waar een daling wordt verwacht: de Tienendreef (-1.500/-10%), de Damianusdreef (-1.000/-10%)⁵ en de Leenderweg binnen de bebouwde kom (-1.000/-10%). Op de overige wegvakken in Valkenswaard blijft de verkeersintensiteit min of meer gelijk.

³ mvt = motorvoertuigen

⁴ Aantallen zijn afgerond op 500 motorvoertuigen per etmaal

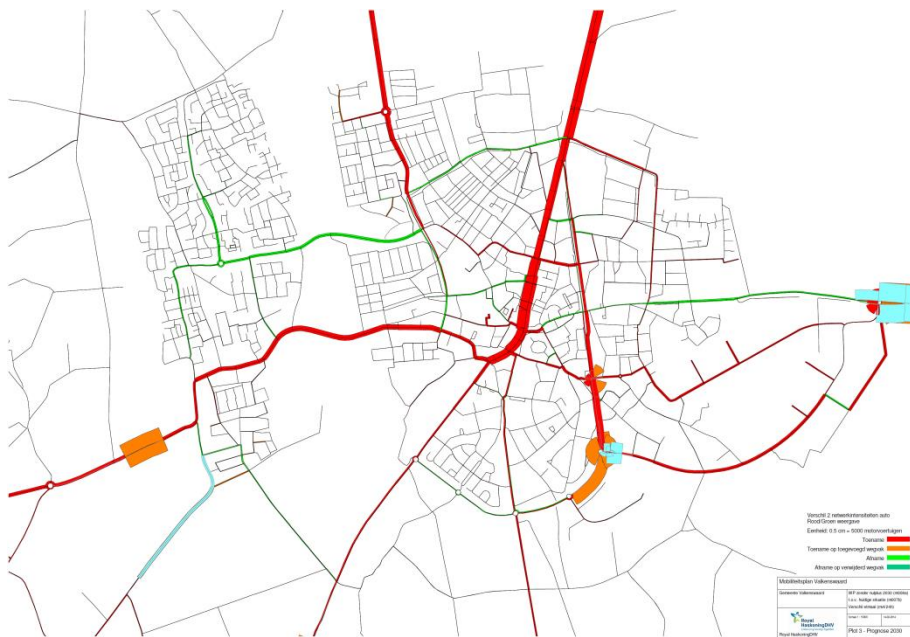
⁵ Intensiteiten Tienendreef en Damianusdreef nemen af omdat volgens de Provinciale bevolkingsprognose voor 2030 in Dommelen-Noord de gemiddelde huishoudgrootte daalt en er geen nieuwbouw plaats vindt waardoor er in 2030 minder mensen wonen dan nu. Verder speelt ook gewijzigde routekeuzen in het verkeersmodel rol.

Conclusies scenario 1

Het verkeer in Valkenswaard blijft tot 2030 nog groeien. Zonder extra ingrepen blijft de Eindhovenseweg druk bereden, ook na afronding van de Europalaan. Deze laatste wordt flink drukker, maar blijft aanzienlijk rustiger dan de Eindhovenseweg.



afbeelding 21: scenario 1 verkeersintensiteiten in Valkenswaard in 2030 bij autonome ontwikkeling (Verkeersmodel Regio Kempen, 2013)



afbeelding 22: scenario 1 verschil verkeersintensiteiten Valkenswaard tussen 2013 en 2030 bij autonome ontwikkeling (Verkeersmodel Regio Kempen, 2013); rood is verkeerstoename, groen is afname; met oranje is aangepast wegvak aangegeven (de dikte van de lijn kan buiten beschouwing worden gelaten).

Scenario 2 Met Westparallel zonder nulplusmaatregelen

In scenario 2 is de Westparallel volgens het vastgestelde Voorkeursalternatief meegenomen in het wegennet, inclusief de geplande aansluitingen bij Dommelen-Zuid (N397) en de Luikerweg. De nulplusmaatregelen zijn niet meegenomen (uitgezonderd de Europalaan).

De effecten van de Westparallel zijn zoals verwacht aanzienlijk. De nieuwe verbinding wordt volgens de modelberekening belast met circa 18.500 motorvoertuigen per etmaal. Ten opzichte van de autonome situatie 2030 worden de meeste gebiedsontsluitingswegen in Valkenswaard - eveneens volgens verwachting - rustiger: de verkeersintensiteit op de noordelijke uitvalswegen Heikantstraat en de N69-noord neemt in totaal met 9.000 mvt/ -25% af. De afname op de Eindhovenseweg-centrum bedraagt -3.500/-25%, op de Luikerweg is dat -4.000/-25%, op de Dommelseweg -2.500/-15%, op de Nieuwe Waalreseweg (-25%) en op de Tienendreef (-15%) elk -2.000. De cijfers voor de Europalaan-Zuid (-20%) en de Mgr. Smetsstraat (-70%) bedragen elk -1.500, op de Venbergseweg -1.000/-70%.

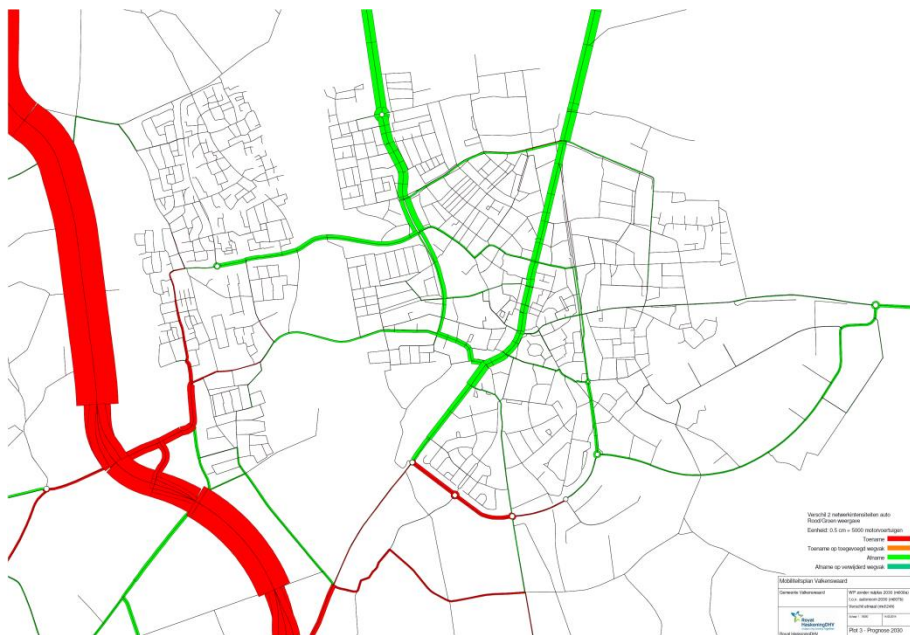


afbeelding 23: scenario 2 verkeersintensiteiten in Valkenswaard in 2030 met Westparallel en zonder nulplusmaatregelen (Verkeersmodel Regio Kempen, 2014)

Sommige wegvakken in Valkenswaard worden in scenario 2 drukker. De grootste toename doet zich voor in het zuiden van Dommelen, nabij de aansluiting op de Westparallel en wordt voor een groot deel veroorzaakt door het achterwege laten van de aansluiting Dommelen-Noord, waardoor veel meer Dommels verkeer dan nu de wijk verlaat via de Westerhovenseweg. Op de Westerhovenseweg buiten de kom bedraagt de toename in scenario 2 +4.000 mvt/+35%. In de bebouwde kom is de toename nog ongeveer +3.000/+25%. Op de Brouwerijdreef neemt de verkeersdruk toe met +1.500/+45%. De toename op de Bergstraat blijkt beperkt (+500/5%). Aan de zuidzijde van Valkenswaard neemt de verkeersintensiteit op de Zuidelijke Randweg toe met +2.000/+50%.

Conclusies scenario 2

De Westparallel zorgt ervoor dat de verkeersdruk in nagenoeg heel Valkenswaard en op de relatie tussen Valkenswaard en Aalst-Waalre afneemt. Tussen Valkenswaard en Aalst-Waalre blijft het echter druk. Alleen in Dommelen-Zuid is op enkele wegen sprake van een significante toename, onder andere als gevolg van het niet realiseren van de aansluiting Dommelen-Noord. Het is duidelijk dat in Dommelen-Zuid aanvullende maatregelen nodig zijn om de toename ongedaan te maken.



afbeelding 24: scenario 2 verschil verkeersintensiteiten in Valkenswaard tussen autonome ontwikkeling 2030 en situatie met Westparallel en zonder nulplusmaatregelen 2030 (Verkeersmodel Regio Kempen, 2013); rood is verkeerstoename, groen is afname.

Scenario 3 Met Westparallel en nulplusmaatregelen

Naast de Westparallel worden in scenario 3 ook de nulplusmaatregelen uit het Gebieds-akkoord N69 in de berekeningen meegenomen. De Westparallel wordt daardoor zwaarder belast dan in scenario 2, namelijk met circa 20.500 mvt. per etmaal. Als gevolg van de nulplusmaatregelen kiest dus ongeveer 10% meer verkeer voor een route via de Westparallel.

Ten opzichte van de autonome ontwikkeling 2030 zijn de belangrijkste effecten in de kom van Valkenswaard dat de Eindhovenseweg verkeersluw wordt ingericht en daarvoor fors minder druk wordt (een afname van -13.500 mvt per etmaal ofwel 95%). Tevens worden de uitvalswegen naar Aalst en Waalre aanzienlijk minder belast. De intensiteit op de Heikantstraat en N69/Eindhovenseweg neemt in totaal af met 11.500 mvt/-30% per etmaal, nog 5% meer afname dan in scenario 2 al het geval is. Ook op de Markt (-10.500 mvt/-60%), op de Dommelseweg -2.500/-20% en op de Luikerweg (-5.000/-30%) is sprake van een forse afname van het verkeer. Verder zijn er afnames te zien op de Tienendreef (-1.000/-5%) en de Leenderweg tussen Europalaan en bebouwde komgrens (-1.000/-10%).

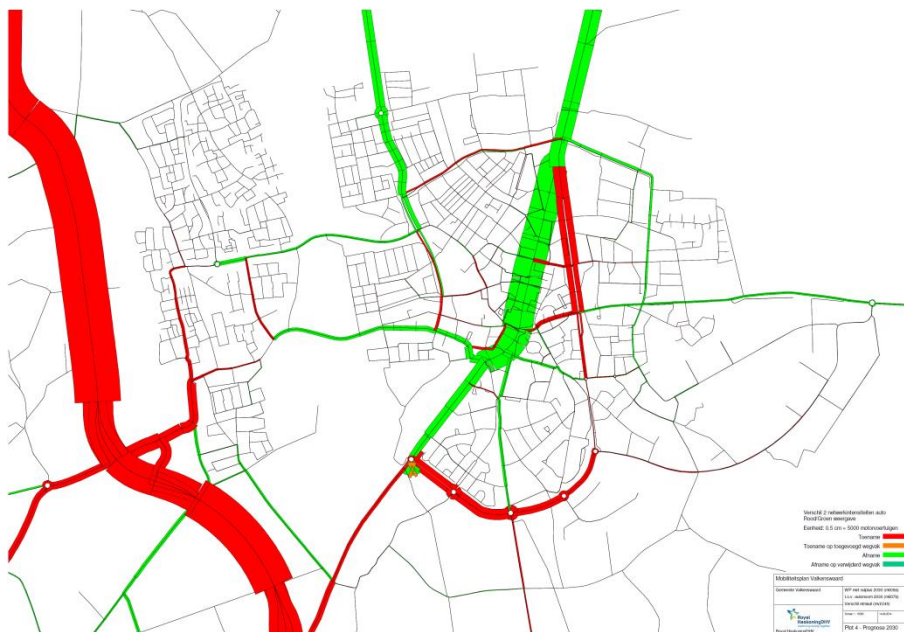


afbeelding 25: scenario 3 verkeersintensiteiten in Valkenswaard in 2030 met Westparallel en met nulplusmaatregelen (Verkeersmodel Regio Kempen, 2014)

Op een aantal wegen stijgt in scenario 3 de verkeersdruk ten opzichte van de autonome situatie 2030. De grootste groei doet zich voor op de Europalaan-Noord (+5.500 mvt/+95%), uiteraard als gevolg van het verkeersluw maken van de Eindhovenseweg. De belasting van de Zuidelijke Randweg stijgt met +4.500 mvt (+135%) en in Dommen-Zuid neemt het verkeer op de Westerhovenseweg (bubeko) (+5.000/+45%), de Westerhovenseweg binnen de kom (+4.000/+35%), de Brouwerijdreef (+1.500/+45%) en de Bergstraat (+500/+5%) toe. De reden voor deze toename is bij scenario 2 al toegelicht.

Conclusies scenario 3

De nulplusmaatregelen versterken het positieve effect van de Westparallel op de verkeersdrukte in Valkenswaard en de uitvalswegen richting Aalst-Waalre. Met name het verkeersluw maken van de Eindhovenseweg heeft veel extra effect voor het weren van doorgaand verkeer uit het Valkenswaard centrum.



afbeelding 26: scenario 3 verschil verkeersintensiteiten in Valkenswaard tussen autonome ontwikkeling 2030 en situatie met Westparallel en met nulplusmaatregelen 2030 (Verkeersmodel Regio Kempen, 2013); rood is verkeerstoename, groen is afname.

5.3 Vrachtverkeer

Omdat vrachtverkeer bij bewoners naar voren komt als belangrijke bron van klachten vanwege geluid-, stank- en trillingshinder, is specifiek ingezoomd op de circulatie van deze verkeersgroep. Op sommige doorgaande wegen door Valkenswaard - niet in het minst de 'oude' N69 - is het aandeel vrachtverkeer substantieel van omvang. Ook het relatief grote aantal vrachtwagens dat dagelijks gebruik maakt van de route Dommelseweg/Bergstraat/Westerhovenseweg/N397 veroorzaakt hinder. Hoewel dat uit de modelberekeningen niet goed is af te leiden, is de intensiteit van het vrachtverkeer ter hoogte van de Westerhovenseweg het hoogst als gevolg van de Dommelsch Brouwerij.

Scenario 1 Autonome ontwikkeling

De verwachting is dat in de autonome ontwikkeling tot 2030 de hoeveelheid vrachtverkeer nog fors toeneemt in de kom van Valkenswaard (met maar liefst 24% en indien ook de Zuidelijke Randweg/De Vest wordt meegeteld zelfs bijna 35%!). Zonder maatregelen zal de hinder van vrachtverkeer dus nog aanzienlijk stijgen. De belangrijke routes in

Valkenswaard zijn de Eindhovenseweg (+800⁶ vrachtwagens per etmaal/+50%), de Luikerweg (+200/+10%), het zuidelijke deel van de Europalaan (+1.200/+395%) en De Vest (+1.300/+80%). Tussen Valkenswaard en Aalst-Waalre neemt het vrachtverkeer nog toe met +1.200/+40%.

Met het oog op de nu al ongezonde leefsituatie op de Eindhovenseweg is het niet verantwoord een verdere stijging van het vrachtverkeer af te wachten. Ongetwijfeld zal door de toename bovendien ook de 'olievlek-werking' over de rest van de gemeente en de regio versterken: nog meer vrachtverkeer zal zoeken naar een alternatieve route.

Conclusies scenario 1

De omvang van het vrachtverkeer stijgt tot 2030 nog aanzienlijk. Zonder maatregelen leidt dit tot verdere druk op de leefbaarheid langs de drukke wegen in Valkenswaard en tot een toename van het sluipverkeer in de regio.



afbeelding 27: scenario 1 vrachtverkeersintensiteiten (in oranje) in Valkenswaard in 2030 bij autonome ontwikkeling (Verkeersmodel Regio Kempen, 2013)

⁶ Aantallen zijn afgerond op 100 vrachtwagens per etmaal



afbeelding 28: scenario 1 verschil vrachtverkeersintensiteiten in Valkenswaard tussen autonome ontwikkeling 2013 en autonome situatie 2030 (Verkeersmodel Regio Kempen, 2013); rood is verkeers-toename, groen is afname. Met oranje is een aangepast wegvak aangegeven (de dikte van de lijn kan buiten beschouwing worden gelaten).

Scenario 2 Met Westparallel zonder nulplusmaatregelen

Met de aanleg van de Westparallel ontstaat een geschikte alternatieve route voor het vrachtverkeer buiten de bebouwde kom om. Het effect hiervan laat zich duidelijk zien: circa 4.000 vrachtwagens per etmaal kiezen de route via de Westparallel. Ten opzichte van de autonome ontwikkeling 2030 neemt hierdoor de vrachtverkeerintensiteit op het Valkenswaardse wegennet (aanzienlijk) af. De grootste afname doet zich voor op de wegen tussen Valkenswaard en Aalst-Waalre (-2.400/-60%), de Eindhoveneweg (-1.200mvt/-50%), de Dommelseweg (-800/-60%), de Luikerweg (-1.000/-40%) en de Europalaan zuidelijk deel (-700/-45%). Er zijn ook routes waar het vrachtverkeer ten opzichte van de autonome situatie 2030 juist toeneemt: de Zuidelijke Randweg (+600/+50%) en de Brouwerijdreef (+300/+40%).

Bijzonder aandachtspunt vormt de situatie op de Zuidelijke Randweg/De Vest. De verwachte groei van het vrachtverkeer op deze route stuit niet op overwegende bezwaren vanuit de leefbaarheid omdat de route grotendeels verloopt via bedrijventerrein de Schaapsloop. Een klein deel van de route loopt langs woonbebouwing, maar daar kun-

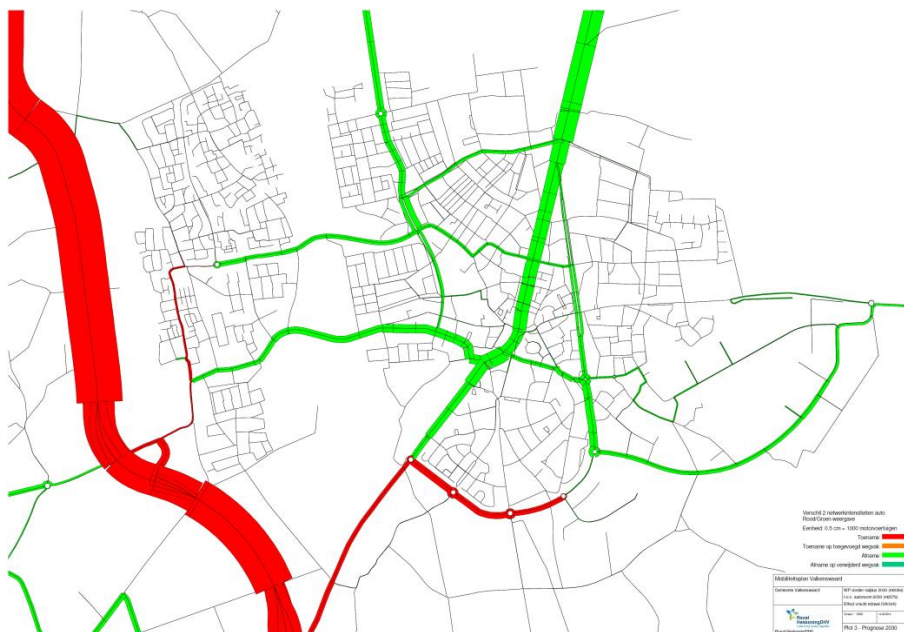
nen adequate hinder beperkende maatregelen worden genomen en/of kunnen reeds bestaande maatregelen verder worden verzwaaard). Mogelijk knelpunt treedt op ten aanzien van de capaciteit van de route via De Vest: de doorstroming is (ook nu al) niet ideaal vanwege het grote aantal bedrijfsaansluitingen op de hoofdrijbaan. De toenemende drukte zal die situatie verder doen verslechteren.



afbeelding 29: scenario 2: vrachtverkeersintensiteiten (in oranje) in Valkenswaard in 2030 met Westparallel en zonder nulplusmaatregelen (Verkeersmodel Regio Kempen, 2013)

Conclusie scenario 2

De Westparallel zorgt voor een forse verbetering van de situatie rond het (doorgaand) vrachtverkeer door Valkenswaard. Desondanks resteert op enkele routes - waaronder de 'oude' N69 - nog steeds vrachtverkeer dat er niet thuis hoort, namelijk vrachtverkeer dat volgens het verkeersmodel geen bestemming heeft in Valkenswaard. De capaciteit van De Vest is vanwege de sterke stijging van het vrachtverkeer een aandachtspunt.



afbeelding 30: scenario 2 verschil vrachtverkeersintensiteiten in Valkenswaard tussen autonome ontwikkeling 2030 en situatie met Westparallel en zonder nulplusmaatregelen 2030 (Verkeersmodel Regio Kempen, 2013); rood is verkeerstoename, groen is afname.

Scenario 3 Met Westparallel en nulplusmaatregelen

In scenario 3 zijn behalve de Westparallel ook de nulplusmaatregelen uit het Gebiedsakkoord N69 meegenomen. Een essentiële maatregel is het instellen van een verbod voor doorgaand vrachtverkeer op de verbindingswegen tussen Valkenswaard en Aalst-Waalre, namelijk de N69/Eindhovenseweg en de Heikantstraat.

Als gevolg van de nulplusmaatregelen kiest een nog groter deel van het vrachtverkeer dan in scenario 2 de route via de Westparallel. Ten opzichte van scenario 2 neemt het aantal vrachtwagenbewegingen op de Westparallel per etmaal met 20% toe tot 5.000. Deze extra 1.000 vrachtwagens verdwijnen één op één uit de straten van Valkenswaard (en Aalst-Waalre). Ten opzichte van de autonome ontwikkeling 2030 komt de totale afname van vrachtverkeer tussen Valkenswaard en Aalst-Waalre uit op -3.700/-90%), de Eindhovenseweg (-2.400/-100%), de Dommelseweg (-800/-55%), de Luikerweg (-1.500/-60%) en de Leenderweg centrum (-200/-85%).

Vooraf door invoering van het vrachtwagenverbod worden enkele wegen in Valkenswaard juist drukker met vrachtverkeer: de Zuidelijke Randweg (+1.600/+125%), De Vest (+200/+5%), de J.F. Kennedylaan (+220/+10%), de Brouwerijdreef (+400/+55%) en de Westerhovenseweg binnen de kom (+130/+10%).

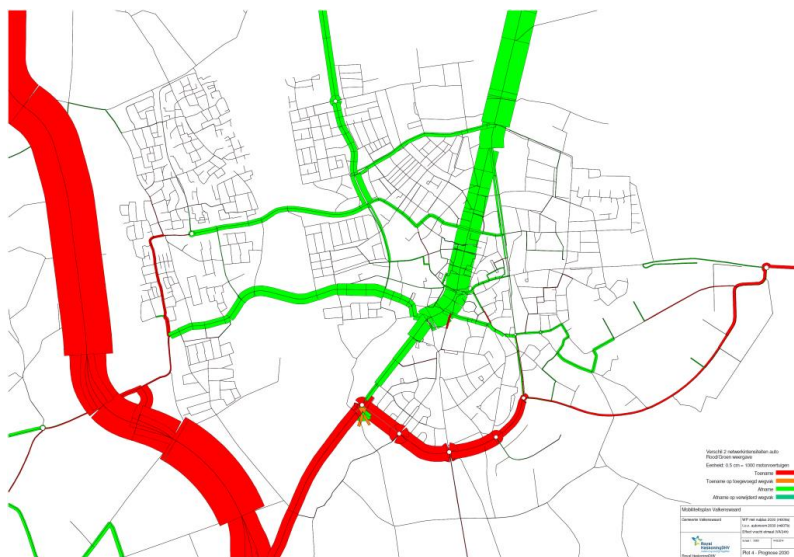


afbeelding 31: scenario 3 vrachtverkeersintensiteiten (in oranje) in Valkenswaard in 2030 met Westparallel en met nulplusmaatregelen (Verkeersmodel Regio Kempen, 2013)

Het verkeersmodel deelt in dit scenario - ondanks het ingestelde vrachtwagenverbod - nog steeds wat vrachtverkeer toe aan de routes tussen Valkenswaard en Aalst-Waalre. Daaruit is af te leiden dat de druk om van de route gebruik te maken erg groot is. Indien voor een vrachtwagenverbod wordt gekozen moet daarom aandacht worden besteed aan de wijze waarop het verbod kan worden gehandhaafd.

Conclusie scenario 3

De nulplusmaatregelen - maar vooral de instelling van een vrachtwagenverbod tussen Valkenswaard en Aalst-Waalre - zorgen ten opzichte van scenario 2 voor een extra positief effect op de hoeveelheid vrachtverkeer door Valkenswaard. De leefbaarheid in Valkenswaard verbetert daardoor aanzienlijk. Het vrachtverkeer concentreert zich op de hoofdwegen aan de west- en zuidzijde van de kern en (nagenoeg) alleen bestemmingsverkeer komt van daaraf de kom binnen gereden. De situatie op de Brouwerijdreef baart zorgen en vraagt om aanvullende maatregelen.



afbeelding 32: scenario 3 verschil vrachtverkeersintensiteiten in Valkenswaard tussen autonome ontwikkeling 2030 en situatie met Westparallel en met nulplusmaatregelen 2030 (Verkeersmodel Regio Kempen, 2013); rood is verkeerstoename, groen is afname.

5.4 Verkeerscirculatie centrum

Westparallel alleen niet genoeg

Om het doorgaand verkeer uit het centrum van Valkenswaard te weren blijkt alleen de aanleg van de Westparallel niet voldoende. Ook mét de Westparallel blijft een substantiële hoeveelheid verkeer de oude route via de Eindhovenseweg volgen (met name op de relatie tussen België en Eindhoven-Centrum (Aalsterweg)). Er moet dus nog meer gebeuren om de gewenste verkeersluwe situatie te bereiken. Eén extra maatregel is al in voorbereiding, namelijk de aanpassing van de noordelijke entree van de bebouwde kom ter hoogte van de Europalaan/Geenhovensedreef (in het kader van de reconstructie Europalaan), waardoor de hoofdroute wordt verlegd van de Eindhovenseweg naar de Europalaan. Het is de vraag of daarmee alle doorgaande verkeer uit de kom kan worden verwijderd.

Circulatiemaatregelen

Extra maatregelen om een verkeersluw centrum te krijgen mogen niet ten koste gaan van de bereikbaarheid van het centrum zelf omdat daardoor de vitaliteit van het centrum in gevaar kan komen. Om een globaal beeld te schetsen van de effectiviteit zijn enkele alternatieve circulatiemaatregelen doorgerekend:

- instelling eenrichtingverkeer Eindhovenseweg-centrum Markt richting zuid (variant 1);

- idem richting noord (variant 2);
- volledige afsluiting van de Eindhovenseweg-centrum en de Markt (variant 3).



afbeelding 33: drie alternatieven voor de centrumcirculatie (linksboven variant 1 eenrichting noord-zuid; rechtsboven variant 2 eenrichting zuid-noord, links-onder variant 3 afgesloten Markt); rood is verkeerstoename, groen is afname.

De resultaten laten zien dat verkeer in alle drie de varianten uitwijkt naar alternatieve routes door het centrum. Eén daarvan is de Europalaan, die daar als onderdeel van de ruit om het centrum ook voor bedoeld is. Maar er is ook een verkeerstoename waarneembaar op wegen, die daarvoor niet bestemd zijn (Peperstraat/Bakkerstraat, de Dijkstraat, de Kerkstraat en de Antwerpsebaan). In variant 3 is te zien dat een (relatief kleine) stroom doorgaand verkeer door de genomen maatregelen de route verlegt naar buiten de kom.

Volledige afsluiting van de Markt zorgt ervoor dat de bereikbaarheid van de centrumvoorzieningen sterk afneemt. Indien alleen op de Eindhovenseweg maatregelen worden getroffen en de Markt in twee richtingen bereikbaar blijft verlegt de noord-zuid verkeersstroom de route naar de Leenderweg in plaats van uit te wijken naar de Europalaan zoals de bedoeling is. In dat geval wordt dus nog steeds geen verkeersluwe situatie bereikt.

Het creëren van een verkeersluw maar tevens goed bereikbaar centrum vraagt om een samenhangend maatregelenpakket. Alleen al in verkeerskundig opzicht zijn er diverse opties, die ieder hun voor- en nadelen hebben. Bovendien is belangrijk dat ook andere argumenten om al of niet over te gaan tot het nemen van verkeersmaatregelen goed in beeld worden gebracht. Die argumenten kunnen voortkomen uit de winkelfunctie, de horecafunctie, het parkeren, de fietsbereikbaarheid en zelfs de discussie over de overdracht van de N69/Eindhovenseweg/Markt/Luikerweg speelt mogelijk een rol.

In dit Mobiliteitsplan wordt geen keuze gemaakt voor een circulatiemodel voor het centrum. In plaats daarvan wordt aansluitend op het Mobiliteitsplan een deelstudie uitgevoerd waarin de mogelijke maatregelen in het kader van de toekomstige verkeerscirculatie in het centrum integraal tegen elkaar worden afgewogen. Het spreekt vanzelf dat de uitgangspunten van het Masterplan Centrum 2014-2020 hierin de basis vormen en dat de studie plaats vindt in nauw overleg met belanghebbenden. Aan de hand van uitkomsten kan vervolgens het wensbeeld worden bepaald en de stappen om tot dat wensbeeld te kunnen komen.

Conclusie centrumcirculatie

Het streven blijft om het centrumgebied van Valkenswaard een verkeersluwe inrichting te geven, zodat de verblijfsfuncties er zich optimaal kunnen ontwikkelen. Hoe deze situatie te bereiken wordt in een deelstudie opgepakt, in nauwe samenspraak met belanghebbenden. Voorwaarde voor de maatregelen is dat de bereikbaarheid van de centrumfuncties niet in gevaar komt.

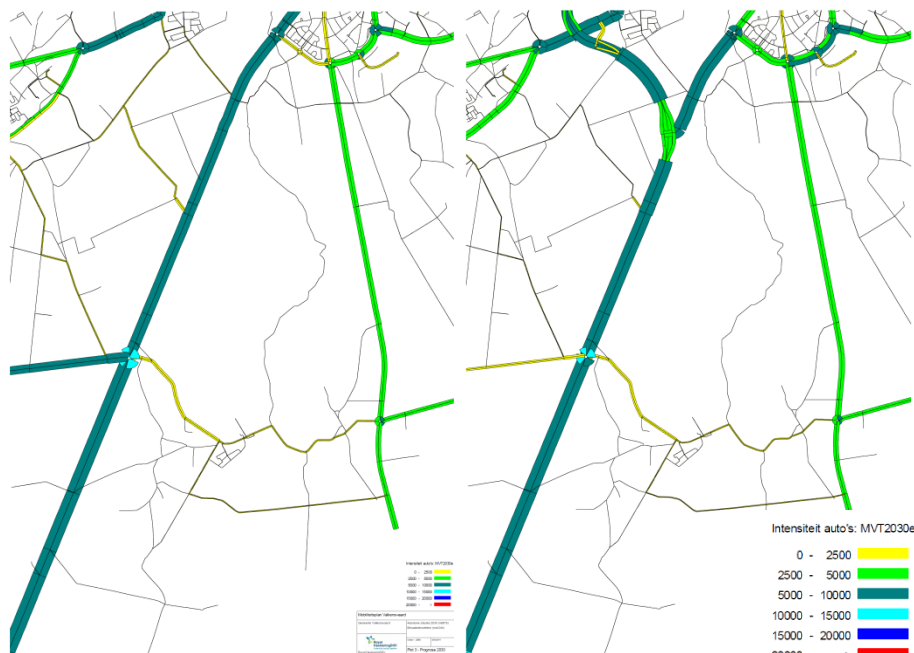
5.5 Verkeerscirculatie buitengebied

Ten aanzien van de verkeerscirculatie in het buitengebied van Valkenswaard is in beeld gebracht wat de gevolgen zijn van de aanleg van de Westparallel en de nulplusmaatregelen voor de verkeersintensiteiten en het aantal vrachtverkeerbewegingen.

Verkeersintensiteit

In de autonome ontwikkeling tot en met 2030 neemt het verkeer op de meeste wegen in het buitengebied toe, hoewel de absolute aantallen veelal beperkt blijven. Enige uitzondering hierop is de Bergeijksedijk, waar het verkeer met meer dan duizend motorvoertuigen per etmaal toeneemt (+1.100/+12%, onderdeel van de route Fressevenweg/N397). Een veel kleinere (eigenlijk verwaarloosbare) toename doet zich voor op Dorpsstraat-oost (+100mvt/+5%), de Peedijk (+200/+18%), de Dorpsstraat-west (+200/+5%) en Kleine Borkel (+300/+20%). Op de Venbergseweg neemt de verkeersdruk af met -400/-20%.

Door de Westparallel en de nulplusmaatregelen neemt de verkeersdruk af. Ook nu het grootste verschil waarneembaar op de Bergeijksedijk (-7.100/-65%). Reden voor deze afname is uiteraard dat de Westparallel een uitstekend alternatief is voor het verkeer op de Bergeijksedijk. Ook op andere wegen in het buitengebied is ten opzichte van de autonome ontwikkeling tot 2030 een (voornamelijk zeer kleine) afname te zien: Dorpsstraat-oost (-200/-5%), de Peedijk (-100/-10%), de Dorpsstraat-west (-400/-5%) en Kleine Borkel (-800/-33%). De afname van de verkeersdruk op de Venbergseweg is met -1.100/-80% nog groter dan in de autonome situatie.



afbeelding 34: links verkeersintensiteiten bij autonome ontwikkeling 2030 buitengebied Valkenswaard, rechts: verkeersintensiteiten 2030 bij aanleg Westparallel en nulplusmaatregelen (Bron Royal Haskoning DHV, 2013)

Vrachtverkeer

In de autonome ontwikkeling tot en met 2030 neemt het aantal vrachtverkeerbewegingen door het buitengebied toe: op de Bergeijksedijk +400/35% (veel doorgaand vrachtverkeer), op de Dorpsstraat-west (+40 vrachtvoertuigen per etmaal/+20%), en op Klein Borkel (+10/+50%). Op de Dorpsstraat-oost, de Peedijk en de Venbergseweg blijft het aantal vrachtwagens volgens met verkeersmodel ongeveer gelijk.

Door de aanleg van de Westparallel en de nulplusmaatregelen wordt het aantal vrachtverkeerbewegingen door het buitengebied lager dan in de autonome situatie 2030: op de Bergeijksedijk (-1.000/-70%), op de Dorpsstraat-oost (-40/-50%), op de Dorpsstraat-west (-70/-30%) en op Klein Borkel (+10/+50%). Op de Venbergseweg blijft het aantal gelijk.



afbeelding 35: links vrachtverkeerintensiteiten bij autonome ontwikkeling 2030 buitengebied Valkenswaard, rechts: vrachtverkeerintensiteiten 2030 bij aanleg Westparallel en nulplusmaatregelen (Bron Royal Haskoning DHV, 2013)

Conclusie buitengebied

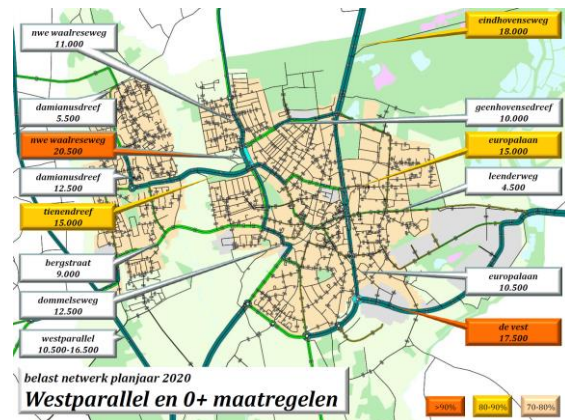
In de autonome ontwikkeling tot en met 2030 neemt het aantal (vracht) verkeersbewegingen in het buitengebied enigszins toe. Alleen op de Bergeijksedijk is de toename substantieel. Na aanleg van de Westparallel is een afname van aantal vrachtwagenbewegingen waarneembaar, met name op enkele sluiproutes.

5.6 Vergelijking verkeerscijfers met verkeersstudie 2012

De gemeenteraad gaf in 2012 aan de uitkomsten van de verkeersstudie "Presentatie resultaten globale doorrekening gemeentelijk Verkeersmodel" (mei 2012, hierna aangeduid als 'Verkeersstudie 2012') te gebruiken als referentie voor de maximaal aanvaardbare verkeersbelastingen op het hoofdwegenet in Valkenswaard. De verkeersstudie 2012 was een beknopt onderzoek van de gemeente om de effecten van de verschillende (toen nog in beeld zijnde) oplossingsrichtingen voor de N69 op het Valkenswaards verkeer met elkaar te kunnen vergelijken.

In de Verkeersstudie 2012 zijn de verkeersintensiteiten berekend voor het planjaar 2020 met behulp van het SRE verkeersmodel 2010 (2.0). Nu is gebruik gemaakt van het nieuwe SRE-model 2013 (3.0) en het verkeersmodel Regio Kempen (eveneens 2013). Voor een zuivere vergelijking van de uitkomsten moet rekening gehouden worden met het volgende:

- In de Verkeersstudie 2012 was de planhorizon 2020, in het Mobiliteitsplan 2014 is het planjaar 2030.
- Er is een aanzienlijk verschil in verwachte economische en demografische groei tussen de modellen 2010 en 2013. Nieuwe inzichten hebben er toe geleid dat zowel de economische als de demografische groei naar beneden zijn bijgesteld, waardoor ook de verwachte verkeersgroei omlaag gaat. Hierdoor zijn de verkeersintensiteiten in het prognosemodel 2030 over het algemeen lager dan in het 'oude' prognosemodel 2020, waarin sprake was van een 'hoog' (ambitieuze) groeiscenario voor Brainport.
- In de verkeersstudie 2012 is uitgegaan van twee aansluitingen vanuit Dommelen op de Westparallel, namelijk bij de Damianusdreef (Dommelen-Noord) en ter hoogte van de Westerhovenseweg (Dommelen-Zuid). Zoals bekend is de eerste in het Voorkeursalternatief komen te vervallen. In de berekeningen voor het Mobiliteitsplan is alleen uitgegaan van de aansluiting bij de Westerhovenseweg.
- In de verkeersstudie 2012 is uitgegaan van afsluiting van de Markt van Valkenswaard. Daardoor kon veel doorgaand verkeer (noord-zuid en oost-west) geen route meer door het centrum volgen. In het Mobiliteitsplan is alleen de Eindhovenseweg verkeerssluw gemaakt, waardoor de route via de Markt open blijft. Dit heeft tot gevolg dat de berekende routekeuze van het verkeer in en om het centrum grote verschillen vertoont met die in 2012.



afbeelding 36: deel uit "Presentatie resultaten globale doorrekening gemeentelijk Verkeersmodel" (mei 2012).

Wegvak	huidige intensiteit	autonome ontwikkeling 2020	autonome ontwikkeling 2030	verschil in groei (%)
Eindhovenseweg	22.000	24.500	26.500	+8%
Geenhovensedreef	9.000	10.000	8.500	-15%
Nieuwe Waalreseweg Z	19.500	24.000	20.500	-15%
Nieuwe Waalreseweg N	11.000	17.000	15.500	-9%
Tienendreef	15.500	18.000	14.000	-22%
Damianusdreef N	500	500	500	0
Bergstraat	10.000	11.000	12.000	+9%
Brouwerijdreef	3.500	5.500	4.500	-18%
Dommelseweg	11.500	14.500	13.500	-7%
De Vest	8.500	13.000	10.000	-23%
Europalaan Noord	9.000	20.000	9.500	-53%
Europalaan Zuid	4.000	9.000	7.500	-17%
Leenderweg	9.500	9.500	8.000	-16%
Meerendreef	5.000	5.500	5.500	0

tabel 7: vergelijking autonome ontwikkeling volgens Verkeersstudie 2012 (2020) en volgens het Mobiliteitsplan 2014 (2030) in motorvoertuigen per etmaal, afgezet tegen de intensiteiten in basisjaar 2013. Het grote verschil op de Europalaan Noord kan worden verklaard door het feit dat in 2012 in de autonome situatie werd uitgegaan van afsluiting van de Markt. Dit is in 2014 niet meegenomen.

Uit tabel 7 blijkt dat de meeste intensiteiten in de toekomstsituatie in de berekeningen in 2014 lager uitvallen dan in de berekeningen in 2012. De lagere groeiverwachting speelt hierin een belangrijke rol. Dat er desondanks twee wegvakken zijn waar de intensiteit juist toeneemt heeft te maken met de toedelingsmethodiek van het model (andere routekeuze).

In tabel 8 zijn de modeluitkomsten voor de situatie met Westparallel en nulplusmaatregelen tegen elkaar afgezet. Wat opvalt, is de wat hogere verkeersdruk op de wegen tussen Valkenswaard en Aalst-Waalre (+1.500). Dit is te verklaren door het achterwege blijven van de aansluiting Dommelen-Noord, waardoor meer verkeer (met name vanuit Dommelen) de 'oude' route blijft volgen. In negatieve zin valt bovendien de toename op de Bergstraat en Brouwerijdreef op. Ook die is het gevolg van het laten vervallen van Dommelen-Noord: meer verkeer (opnieuw vooral uit Dommelen zelf) maakt gebruik van beide wegen om de Westparallel op te komen. Ten slotte laat de Leenderweg (binnen de bebouwde kom) een grote verkeerstoename zien. De verklaring hiervoor is de situatie bij de Markt: in 2012 werd uitgegaan van afsluiting, waardoor het verkeer op de Leenderweg niet meer door kan rijden en dus de route via De Vest en deels de Europalaan Zuid neemt (zie de afname daar).

Wegvak	Verkeersstudie 2012	Mobiliteitsplan 2014	verschil absoluut	%
Eindhovenseweg	18.000	19.000	+1.000	+6%
Geenhovensedreef	10.000	8.500	-1.500	-15%
Nieuwe Waalreseweg Z	20.500	18.000	-2.500	-12%
Nieuwe Waalreseweg N	11.000	11.500	+500	+5%
Tienendreef	15.000	13.000	-2.000	-13%
Damianusdreef N	5.500	500	-5.000	-91%
Bergstraat	9.000	12.000	+3.000	+33%
Brouwerijdreef	5.000	5.500	+500	+10%
Dommelseweg	12.500	9.500	-3.000	-24%
De Vest	17.500	9.500	-8.000	-46%
Europalaan Noord	15.000	14.000	-1.000	-7%
Europalaan Zuid	10.500	7.500	-3.000	-29%
Leenderweg	4.500	7.500	+3.000	+67%

tabel 8: vergelijking toekomstsituatie Westparallel en nulplusmaatregelen in 2020 volgens Verkeersstudie 2012 en toekomstsituatie met Westparallel en nulplusmaatregelen in 2030 volgens Mobiliteitsplan, in motorvoertuigen per etmaal (Bron: Royal-Haskoning DHV 2013).

Uit het bovenstaande wordt geconcludeerd dat op twee locaties in de gemeente de verkeersintensiteiten niet voldoen aan het uitgangspunt van de gemeenteraad:

- in en om het centrum, omdat veel maatregelen die het centrum verkeerssluw moeten maken nog niet zijn meegenomen. Dit wordt opgepakt in de deelstudie Verkeerscirculatie centrum;
- in Dommelen-Zuid, door het achterwege blijven van de aansluiting Dommelen-Noord. Hiervoor wordt in samenwerking met de provincie een studie opgestart naar noodzakelijke aanvullende maatregelen.

Conclusie vergelijking verkeerscijfers

Ten opzichte van de berekeningen in 2012 blijken de nieuwe verkeersberekeningen gunstiger uit te vallen. Dit houdt in de eerste plaats verband met verlaagde groeiverwachting. Daardoor kan de wens van de raad ten aanzien van maximale verkeersbelastingen op de hoofdwegen veelal worden gehonoreerd. Belangrijke uitzondering hierop is de situatie in Dommelen-Zuid, waar op de Bergstraat, Brouwerijdreef en Westerhovenseweg sprake is van significant hogere intensiteiten. Hier zijn dan ook aanvullende maatregelen nodig. De wens van de gemeenteraad om de Westparallel zoveel mogelijk te belasten ter ontlasting van de 'oude route' wordt nog onvoldoende ingevuld, gezien de grote hoeveelheid resterend verkeer op de Eindhovenseweg.

5.7 Conclusie

De modelberekeningen laten zien dat de verkeersdruk op het wegennet van Valkenswaard in de komende periode nog toeneemt met bijna 10%, aanzienlijk minder dan enkele jaren geleden nog gedacht werd. De toename van het vrachtverkeer in Valkenswaard wordt ingeschat op 24%. In regio is de groeiverwachting beduidend hoger. Aangenomen wordt dat de groei zich concentreert op de hoofdwegen (autosnelwegen).

Met het gemeentelijk verkeersmodel zijn verschillende toekomstszenario's doorgerekend. De uitkomsten laten zien dat als gevolg van de aanleg van de Westparallel de verkeersdruk in Valkenswaard over nagenoeg de gehele linie daalt. Daarmee hebben de Westparallel en de nulplusmaatregelen - waaronder een vrachtwagenverbod - een per saldo gunstig effect op de bereikbaarheid en leefbaarheid van Valkenswaard. Uitzondering vormt de situatie in Dommelen-Zuid, waar door de toenemende verkeersdruk de leefbaarheid juist meer onder druk komt te staan. Daarom zijn ter plaatse extra maatregelen nodig. Verkeersmaatregelen in het centrum blijken een groot effect te hebben op de verkeerscirculatie in een substantieel deel van het gemeentelijk wegennet. Daarom moet de afweging van de maatregelen zorgvuldig en op integrale basis plaats te vinden.

6. TOEKOMSTIGE VERKEERSSITUATIE

6.1 Nieuwe wegcategorisering

Wijzigingen in de verkeerscirculatie door de Westparallel

De hoofddoelstelling bij de wegcategorisering is om verkeer zoveel mogelijk af te wikkelen op de hoogst gecategoriseerde wegen en deze wegen op een herkenbare wijze in te richten. Daarmee wordt voorkomen dat wegen die naast een verkeersfunctie ook een verblijfsfunctie hebben (te) zwaar worden belast waardoor de verblijfsfunctie in het gedrang komt.

Door de realisatie van de Westparallel behoeft de gemeentelijke wegcategorisering aanpassing. De Westparallel maakt het namelijk mogelijk om de bestaande N69-route binnen de bebouwde kom (Luikerweg/Markt/Eindhovenseweg) tenminste voor een deel af te schalen van gebiedsontsluitingsweg (GOW) naar erftoegangsweg (ETW). Dat kan bijvoorbeeld door de weg in te richten als centrumstraat waar het langzame verkeer een prominente positie krijgt. De bereikbaarheid en leefbaarheid worden hierdoor aanzienlijk verbeterd. De omleiding van het doorgaand verkeer leidt bovendien in het algemeen tot afnemende drukte op het wegennet in Valkenswaard en tot een verbeterde doorstroming op de tangenten.

Nieuwe wegcategorisering

De nieuwe wegcategorisering maakt onderscheid in wegen binnen en wegen buiten de bebouwde kom. De categorisering voor buiten de bebouwde kom is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- doorgaand verkeer wordt afgewikkeld via de Westparallel en de Luikerweg-Zuid, aangeduid als gebiedsontsluitingsweg I.
- in- en uitgaand verkeer maakt gebruik van de uitvalswegen N396/Leenderweg, N69-Zuid en N397/Westerhovenseweg (aansluiting Westparallel), ingedeeld als gebiedsontsluitingsweg categorie I. De uitvalswegen Eindhovenseweg-Noord, Maastrichterweg en Nieuwe Waalreseweg krijgen de lagere categorie gebiedsontsluitingsweg II.
- alle overige wegen zijn bestemd voor bestemmingsverkeer en worden gecategoriseerd als erftoegangsweg II (60 km/h-zones)

De categorisering voor binnen de bebouwde kom is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

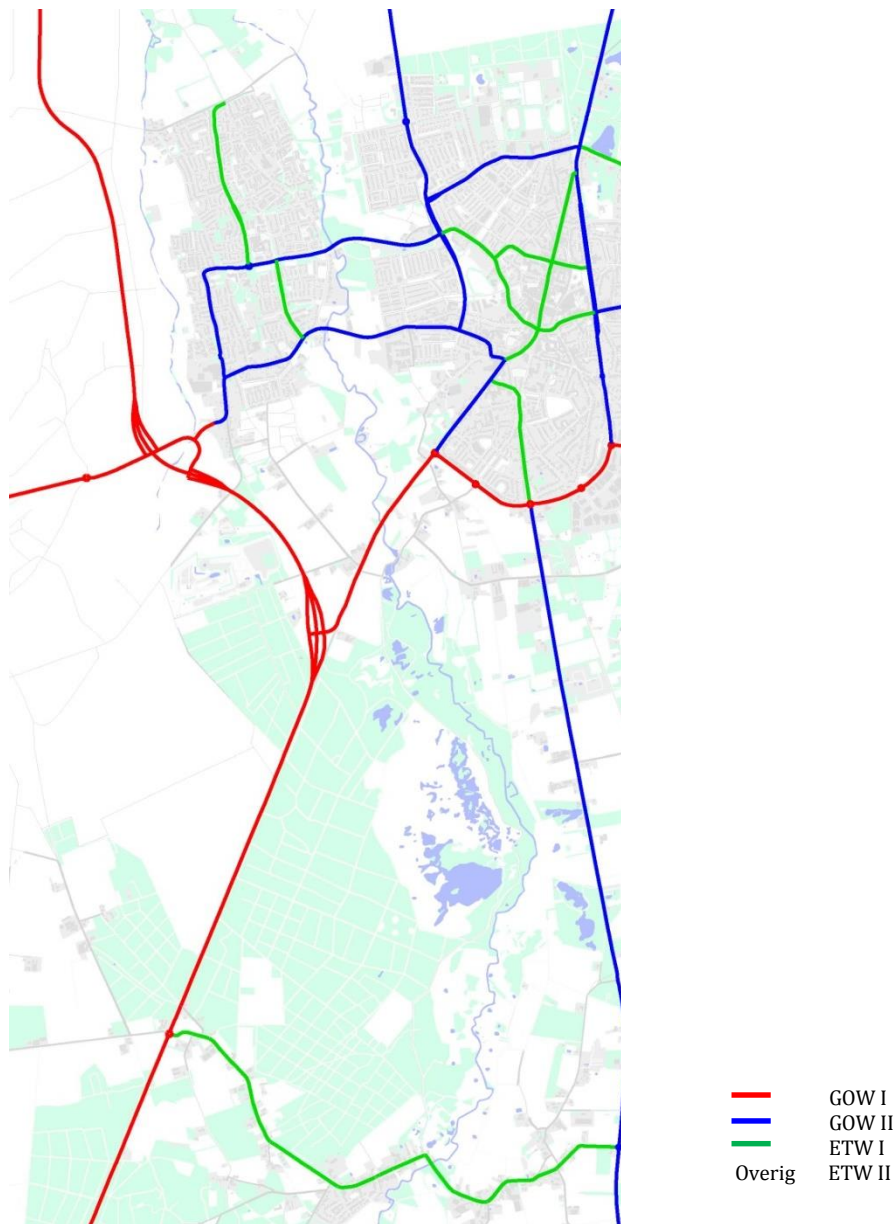
- doorgaand verkeer wordt afgewikkeld via de Zuidelijke Randweg, De Vest en John F. Kennedylaan, aangemerkt als gebiedsontsluitingsweg I.
- als lokaal alternatief voor de afgewaardeerde Eindhovenseweg wordt de 'ruit' rond het centrum via de Europalaan, de Zuidelijke Randweg, de Luikerweg, de Dommelseweg, de Nieuwe Waalreseweg en de Geenhovensedreef afgemaakt, onder meer door realisatie van het 'bochtje naar rechts' en de reconstructie van de

Europalaan en de kruising Luikerweg/Dommelseweg. Deze 'ruit' krijgt de functie van verdeelweg, gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg II.

- het lokale verkeer maakt binnen de kom behalve van de 'ruit' gebruik van de radialen Leenderweg, Luikerweg-Noord, Dommelseweg, Bergstraat, Westerhovenseweg, Tienendreef en Brouwerijdreef, gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg II.
- voor de afwikkeling van het centrumverkeer binnen de 'ruit' worden de Eindhovenseweg, Leenderweg, Luikerweg en Waalreseweg afgewaardeerd tot tenminste erftoegangsweg I (afhankelijk van de uitkomsten van de studie naar de verkeerscirculatie centrum Valkenswaard).
- de afwikkeling van wijk gebonden verkeer vindt plaats via de Damianusdreef, de Norbertusdreef, de Merendreef, de Smelen en de Dorpsstraat en Abdijweg in Borkel en Schaft, alle erftoegangsweg I.
- alle overige wegen zijn bestemd voor bestemmingsverkeer en worden gecategoriseerd als erftoegangsweg II (30 km/h-zones).

Een nadere toelichting is opgenomen in Bijlage 1: 'Voorkeurskenmerken weginrichting'.

Het gehele gemeentelijke wegennet wordt in het kader van de richtlijn duurzaam veilig qua inrichting afgestemd op het gewenste gebruik, rekening houdend met de omgevingskenmerken. Dit betekent dat enkele wegen moeten worden opgewaardeerd en andere wegen (zoals de wegen binnen de 'ruit' om het centrum) kunnen worden afgewaardeerd. Dit leidt op een aantal plaatsen tot knelpunten. Deze worden hieronder nader toegelicht. Wegen binnen en buiten de bebouwde kom worden hierbij gelijktijdig behandeld.



afbeelding 37: nieuwe wegcategorisering

Doorgaand verkeer via gebiedsontsluitingswegen I

In de aangepaste wegcategorisering wordt een aantal wegen aangeduid als gebiedsontsluitingsweg categorie I. Deze wegen zijn primair ingericht voor de vlotte en betrouwbare afwikkeling van doorgaand verkeer. Een vergelijking met de inrichtingseisen voor de gebiedsontsluitingsweg categorie I wijst uit dat enkele als zodanig aangemerkte wegen in hun huidige hoedanigheid niet voldoen:

- De Vest/John F. Kennedylaan: het wegvak telt enkele ongeregelde kruispunten en een groot aantal (bedrijfs)uitritten. Dit leidt tot veel afslagbewegingen, met name ook door vrachtverkeer en er is regelmatig sprake van wachtend vrachtverkeer op de openbare weg. De doorstroming en de verkeersveiligheid (situatie bij aansluiting Europalaan!) komen daardoor onder druk te staan en het verkeersbeeld wordt er onrustig door.
- Luikerweg-Zuid: het wegvak telt één ongeregelde kruising (Venbergseweg/Molenstraat) en een beperkt aantal uitritten. De kruising met de Venbergseweg komt naar voren als knelpunt. Hier steken veel fietsers over op weg naar de Malpie. De huidige situatie wordt als onveilig ervaren (zie hoofdstuk 5).
- de N397/Westerhovenseweg: het wegvak buiten de bebouwde kom voldoet grotendeels aan de inrichtingseisen. De situatie ter plaatse zal door de komst van de Westparallel met de aansluiting Dommelen ingrijpend veranderen. De provincie maakt daarvoor op dit moment de ontwerpen. Daarbij worden de inrichtingseisen voor een gebiedsontsluitingsweg I gehanteerd (volgens de eisen van de provincie).

De overige gebiedsontsluitingswegen I – de Westparallel, de Zuidelijke Randweg, Leenderweg (buiten de bebouwde kom) en N69-Zuid voldoen aan de inrichtingseisen.

Extern verkeer via gebiedsontsluitingswegen II

Voor enkele uitvalswegen buiten de bebouwde kom geldt dat zij qua intensiteit voor de verkeerscirculatie weliswaar belangrijk zijn, maar door specifieke omgevingskenmerken toch in een lagere categorie worden ondergebracht:

- Eindhovenseweg-Noord: het wegvak wordt ingevolge de afspraken in het Gebiedsakkoord N69 weliswaar afgewaardeerd tot 60 km/h maar blijft voor de relatie Valkenswaard-Eindhoven v.v. van groot belang omdat de intensiteit op de weg in de toekomst groot blijft. De afwaardering van de Eindhovenseweg mag daarom niet ten koste gaan van de afwikkelingscapaciteit. Overigens is de verwachte verkeersintensiteit op dit wegvak hoger dan in de voorkeur inrichtingskenmerken is aangegeven.
- Nieuwe Waalresweg: het wegvak buiten de kom wordt op basis van de verkeersberekeningen ook in de toekomst druk gebruikt en blijft van belang voor de relatie tussen Valkenswaard en Eindhoven/Veldhoven. De huidige vormgeving van de weg in het buitengebied en de komtraverse in Waalre maken het echter onwenselijk de weg te bestempelen als gebiedsontsluitingsweg I. Daarom is de weg een categorie lager ingedeeld. De toekomstige verkeersfunctie van de verbinding zal in belangrijke mate afhangen van de wijze waarop de gemeente Waalre met de weg in Waalre-dorp om wil gaan.

- Maastrichterweg: deze weg vormt de verbinding met Hamont-Achel in België. De huidige vormgeving voldoet - behoudens enkele uitritten - grotendeels aan de eisen van een gebiedsontsluitingsweg I. Vanwege de relatief geringe verkeersintensiteit op de weg kan worden volstaan met een indeling gebiedsontsluitingsweg II. Dit biedt de mogelijkheid om - uit oogpunt van verkeersveiligheid - de maximum snelheid in de toekomst naar beneden te brengen.

Extern en intern verkeer via gebiedsontsluitingswegen II

In dit Mobiliteitsplan wordt aan de 'ruit' rond het centrum een belangrijke functie toebedeeld als verdeelweg. De 'ruit' (Geenhovensedreef, Europalaan, Luikerweg, Dommelseweg, Nieuwe Waalreseweg en Zuidelijke Randweg) is - met uitzondering van het gedeelte Zuidelijke Randweg - aangemerkt als gebiedsontsluitingsweg II en daarmee ook duidelijk herkenbaar als de centrale ontsluitingsroute van Valkenswaard. Datzelfde geldt voor de radialen en tangenten in Dommelen. Al deze wegen hebben naast een belangrijke verkeersfunctie door hun ligging binnen de bebouwde kom tevens belangrijke verblijfsfuncties, uiteenlopend van wonen tot winkelen. De 'ruit' vormt ook de belangrijkste ontsluitingsroute voor het centrum. Alle parkeervoorzieningen in het centrum zijn zo direct, logisch en vindbaar mogelijk op de ruit ontsloten.

Van de hierboven genoemde wegen voldoet er een aantal nog niet aan de inrichtingseisen voor een gebiedsontsluitingsweg II:

- Brouwerijdreef: het wegvak dat de Tienendreef met de Westerhovenseweg verbindt is deels uitgevoerd als woonstraat met beperkte fietsvoorzieningen en diverse uitritten en is daarmee in de huidige hoedanigheid onvoldoende geschikt voor de verwerking van veel verkeer. Het huidige profiel is voor fietsers weinig comfortabel en gaat bovendien ten koste van de verkeersveiligheid.
- Bergstraat: het wegvak is wat betreft vormgeving niet volledig in overeenstemming met de voorkeur inrichtingskenmerken, zoals het aantal aansluitingen, vormgeving van kruispunten en fietsvoorzieningen. Knelpunt op de Bergstraat vormt de combinatie van een belangrijke verkeersfunctie en een belangrijke verblijfsfunctie (oude kern Dommelen).
- Dommelseweg: een deel van de Dommelseweg - met name in Valkenswaard - heeft nog het oude provinciale profiel met op één niveau bestrate parkeerstroken en fietspaden. Daarmee voldoet de weg weliswaar aan de minimale inrichtingseisen voor een gebiedsontsluitingsweg II, maar door een andere inrichting kan de snelheid van het autoverkeer worden teruggebracht en het comfort en de veiligheid voor de fietser worden verbeterd.
- Leenderweg (buiten het centrum): voor het wegvak dicht tegen het centrum geldt hetzelfde als bij de Dommelseweg.

Wensbeeld wegencategorisering versus bestaande situatie

Diverse wegen in Valkenswaard moeten worden aangepast ten einde te kunnen voldoen aan de voorkeur inrichtingskenmerken uit de gemeentelijke wegencategorisering. Dit vergt echter een enorme investering, waarvoor de gemeente op dit moment niet de middelen heeft en waarvan het bovendien de vraag is of het kosten tegen de baten opwegen. De voorkeur inrichtingskenmerken moet daarom worden geïnterpreteerd als een wensbeeld dat gebruikt wordt als richtinggevend voor die wegen, die in de toekomst vanwege ouderhoud of anderszins gereconstrueerd of aangepast moeten worden (werk met werk maken).

Evenementen

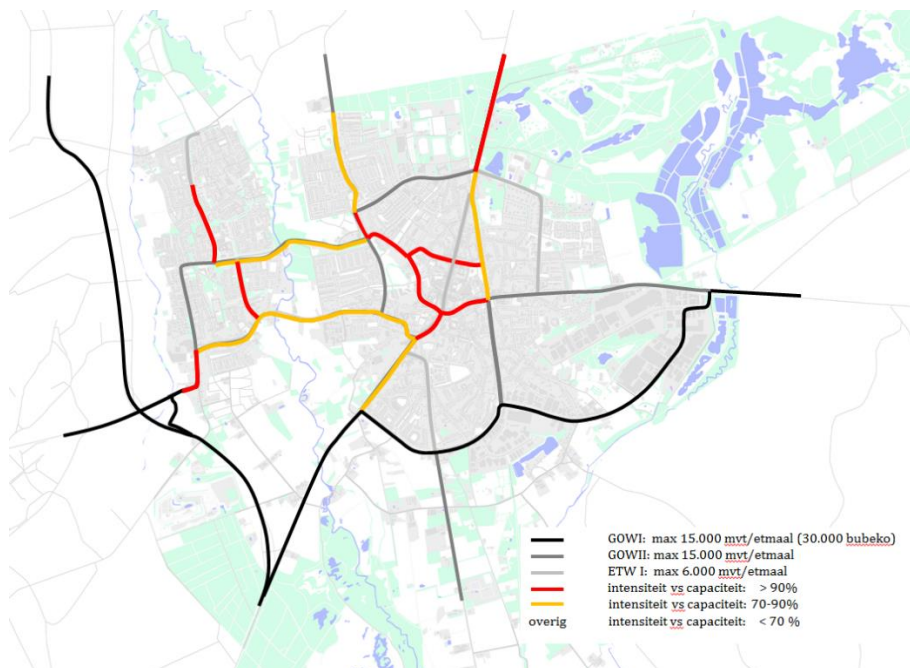
Tijdens (grote) evenementen worden vaak delen van het centrum afgesloten. Nu leidt dit door de afwezigheid van een goede omleidingsroute vaak tot problemen. Met de Westparallel verbetert de situatie aanzienlijk: alle doorgaande verkeer kan via de Westparallel en via de oost-west route om het centrum worden heen geleid. Voor plaatselijk verkeer kan door de afronding van de Europalaan de volledige ruit om het centrum beschikbaar komen. Voor bezoekersverkeer van evenementen wordt overwogen in samenspraak met de organisatie van het betreffende evenement vooraf afspraken te maken over specifieke parkeeroplossingen en het eventueel door middel van de inzet van verkeersregelaars en tijdelijke bebording beter afwikkelen van het aankomend en vertrekkend verkeer.

Eurocircuit

Voor het Eurocircuit verandert de ontsluitingssituatie door de komst van de Westparallel ingrijpend. De Mgr. Smetsstraat zal in de toekomst niet meer beschikbaar zijn als ontsluitingsroute. De gemeente Valkenswaard wil in samenspraak met Eurocircuitorganisatie, de gemeente Bergeijk en de provincie komen tot een nieuwe ontsluitingsroute via de Westparallel en de Victoriedijk.

Landbouwverkeer

Ondanks de wijzigingen in de verkeerscirculatie als gevolg van de aanleg van de Westparallel en de nulplusmaatregelen is het uitgangspunt dat het gemeentelijk wegennet waar nodig goed berijdbaar blijft voor landbouwverkeer. Speciale aandacht gaat hierbij uit naar de situatie op de N69-zuid ter hoogte van Borkel en Schaft.



afbeelding 39: knelpunten in verkeersintensiteit 2030 na uitvoering maatregelen mobiliteitsplan versus capaciteit zoals opgenomen in wegcategorisering. In de rode en oranje gebieden is maximale capaciteit (bijna) bereikt of wordt deze overschreden. (Verkeersgegevens Royal Haskoning DHV, 2013)

Toekomstige verkeersdruk op het wegennet

In afbeelding 39 is weergegeven hoe de verkeersintensiteiten in 2030 (na realisatie van de maatregelen zoals opgenomen in dit plan) zich verhouden tot de wegcapaciteit conform de voorkeur inrichtingskenmerken (bijlage 1). De belangrijkste aandachtspunten betreffen de wegvakken die in de afbeelding in rood zijn aangegeven:

- de Eindhovenseweg richting Aalst, die zoals al aangegeven ondanks de komst van de Westparallel erg druk blijft;
- de Westerhovenseweg binnen de bebouwde kom, waar als gevolg van de aansluiting Dommelen-Zuid het verkeersaanbod flink toeneemt;
- de Damianusdreef, die in de categorisering is afgewaardeerd maar daardoor een te hoge intensiteit krijgt; omdat het echter nagenoeg allemaal bestemmingsverkeer is wordt dit niet gezien als een capaciteitsknelpunt;
- de Norbertusdreef, die in de categorisering is afgewaardeerd maar daardoor een te hoge intensiteit krijgt; een deel van het verkeer is doorgaand van karakter, waarvan moet worden bepaald of het er thuis hoort;

- diverse straten in het centrum (binnen de 'ruit'), die in de categorisering zijn afgewaardeerd maar waarvoor nog geen maatregelen in de berekeningen zijn opgenomen; het merendeel van het verkeer op deze wegen is doorgaand;
- en een deel van de Nieuwe Waalreseweg. PM: is categorisering ETW goed?

Daarnaast is een aantal wegvakken aangegeven in oranje, wat inhoudt dat de gemiddelde verkeersdruk er niet ver meer van de maximale capaciteit af zit. Het toegepaste criterium voor maximale verkeersdruk is voor de gebiedsontsluitingsweg II bepaald op 15.000 mvt/etmaal. Dit aantal is voor enkele gebiedsontsluitingswegen aan de hoge kant (Bergstraat en Brouwerijdreef). Voor deze wegen is er dus al sneller sprake van een knelpunt dan op grond van afbeelding 39 zou kunnen worden geconcludeerd

6.2 Verkeerscirculatie Centrum

Bruisend en leefbaar centrum

Door de komst van de Westparallel wordt het doorgaande verkeer om de kern van Valkenswaard heen geleid. Het lokaal verkeer gaat gebruik maken van de ruit rond het centrum. In het centrum kan daardoor een goede en gezonde balans ontstaan tussen enerzijds de verkeersfunctie voor de bereikbaarheid van centrumvoorzieningen en anderzijds de verblijfsfuncties voor winkelen, wonen en werken. Het wordt mogelijk langzaam verkeer - voetgangers en (brom)fietzers - een meer prominente rol in het straatbeeld te geven. Vaak wordt dit soort ingrepen aangeduid met de term 'verkeersluwe inrichting'. Dat kan echter ten koste gaan van de voor Valkenswaard-centrum zo kenmerkende levendigheid. Vraag is of dit geen afbreuk doet aan het functioneren van de horeca- en winkelfunctie. Ook (auto)verkeer draagt immers in zekere mate aan de levendigheid bij. Daarom heeft afsluiten van het centrum voor autoverkeer niet de voorkeur. Er wordt gekozen voor een zodanige circulatie dat doorgaand verkeer door het centrum ontmoedigd wordt en de centrumvoorzieningen toch met de auto goed bereikbaar blijven.

Passende inrichting

Om het hierboven omschreven wensbeeld voor het centrum te realiseren ligt er voor het gebied binnen de ruit een ontwerpopgave voor een samenhangende verkeerscirculatie, die aan de volgende eisen voldoet:

- primaat voor voetganger en fietser; de auto is 'te gast';
- alle wegen binnen de 30 km/h-zone (ETW I of II);
- niet centrum-gebonden en interlokaal doorgaand verkeer weren;
- vrachtverkeer minimaliseren tot alleen bevoorradingsverkeer;
- een logische en overzichtelijke routing, die ook voor bezoekers van buiten Valkenswaard begrijpelijk is;
- goede vindbaarheid en bereikbaarheid van parkeervoorzieningen (relatie met parkeerverwijzing);
- passend in en aansluitend op het wensbeeld voor het centrum conform het Masterplan Centrum Valkenswaard 2014-2020.

Door toepassing van bijvoorbeeld eenrichting circuits kan optimaal gebruik worden gemaakt van de beperkte beschikbare ruimte in het centrum, blijft de levendigheid in het centrum behouden én kan tegelijkertijd voorkomen worden dat doorgaande routes door het centrum ontstaan.

Aanpassingen aan de verkeerscirculatie in het centrum raken aan vele uiteenlopende belangen. Een zorgvuldige afweging is daarom nodig, waarbij belanghebbenden zoals winkeliers en bewoners rechtstreeks worden betrokken. Nu het Masterplan Centrum Valkenswaard 2014-2020 beschikbaar is en het Centrummanagement een start heeft gemaakt, kan met als kader dit Mobiliteitsplan op korte termijn worden gestart met de verdere uitwerking van de deelstudie voor de verkeerscirculatie in het centrum (zie hoofdstuk 8).

6.3 Vrachtverkeer

Vrachtverkeer veroorzaakt meeste overlast

Vrachtverkeer wordt in Valkenswaard vaak als een probleem ervaren: de hoeveelheid vrachtwagens op de doorgaande routes is groot, met name op de noord-zuid route N69. Maar ook elders in de kern en in het buitengebied ervaren bewoners negatieve effecten van vrachtverkeer, zoals geluid-, trilling- en geurhinder. Door de aanleg van de Westparallel komt er een alternatief voor het vrachtverkeer door de kern beschikbaar. Het is belangrijk dat vrachtverkeer na openstelling van de Westparallel daadwerkelijk van de nieuwe route gebruik gaat maken.

Integrale aanpak

In het streven de leefbaarheid binnen haar grenzen op een zo hoog mogelijk niveau te houden is de gemeente er veel aan gelegen de hinder van het vrachtverkeer voor haar inwoners zo veel mogelijk te beperken. Ook in de regio is dit een belangrijk streven. Tot nu toe is er in de regio echter onvoldoende draagvlak voor het treffen van 'krachtige' maatregelen, zoals de instelling van vrachtwagenverboden en het aanwijzen van vrachtroutes. Belangrijkste reden daarvoor is het ontbreken van een goede alternatieve route. De vrees bestaat dat afsluiting van de ene route leidt tot extra hinder op de andere. Daarmee wordt het probleem niet opgelost maar slechts verplaatst.

Met de komst van de Westparallel verandert deze situatie. Gelijktijdig met de openstelling van de Westparallel zal de regio of het afsluiten van routes voor vrachtverkeer tot de mogelijkheden behoort en ook nodig is. Een goed voorbeeld hiervan zijn de plannen van de gemeente Bergeijk voor de Fressevenweg en Burgemeester Aartsiaan. Deze plannen liggen deels al klaar. De gemeente Valkenswaard vindt het belangrijk dat maatregelen voor het vrachtverkeer zoveel mogelijk in goed onderling overleg tussen de regionale partners worden genomen. Bovendien wil zij er het bedrijfsleven in Valkenswaard en de vervoerders graag vroegtijdig bij betrekken.

De gemeente stelt de volgende aanvullende maatregelen voor het vrachtverkeer voor:

- doorgaand vrachtverkeer door Valkenswaard en Dommelen wordt tegengegaan. Daarom worden er twee hoofdroutes voor het vrachtverkeer (vrachtroutes) aangeboden, namelijk de Westparallel/N69-Zuid voor het noord-zuid verkeer en de N396/Leenderweg/John F. Kennedylaan/De Vest/Zuidelijke Randweg/Luikerweg-Zuid/Westparallel/N397 in de oost-west richting. Doorgaand vrachtverkeer is elders in de gemeente niet gewenst.
- Op de Eindhoveneseweg in het centrum van de gemeente Valkenswaard zal onmiddellijk na de ingebruikname van het alternatieve tracé N69 een verbod worden ingesteld voor doorgaand vrachtverkeer. Ook op de wegen die in het Mobiliteitsplan zijn aangemerkt als onderdeel van "de Ruit" zal voor doorgaand vrachtverkeer gelijktijdig een verbod worden ingevoerd. Uitzondering hierop zijn de Zuidelijke Randweg, de Vest en de J.F. Kennedylaan;
- doorgaand vrachtverkeer door Borkel en Schaft wordt geweerd. Vrachtverkeer met een relatie met Hamont-Achel en verder dient gebruik te maken van de route via de Maastrichterweg en de Zuidelijke Randweg. De kom van Borkel en Schaft wordt daarom voor doorgaand vrachtverkeer afgesloten. De route via Borkel en Schaft wordt in de toekomst nog eens extra onaantrekkelijk gemaakt door het treffen van vrachtverkeer werende maatregelen op de Bergeijksedijk en de Fressevenweg (gemeente Bergeijk). Deze worden nog verder uitgewerkt.
- de routes via Waalre (Heikantstraat) en Aalst (Eindhoveneseweg) worden in nauwe samenspraak met de gemeente Waalre en de regionale partners afgesloten voor doorgaand vrachtverkeer.
- bestemmingsvrachtverkeer wordt geconcentreerd op de aangewezen vrachtroutes als hierboven vermeld. Van daaraf volgt het de kortst mogelijke route tot de bestemming.
- de bedrijventerreinen de Schaapsloop en de Vest blijven goed bereikbaar voor vrachtverkeer via de Zuidelijke Randweg/De Vest/John F. Kennedylaan. De gebiedsontsluitingswegen en de aansluitingen op het regionale wegennet (Luikerweg en Leenderweg) worden geoptimaliseerd waardoor een snellere afwikkeling van vrachtverkeer mogelijk is (onder andere in het kader van nulplusmaatregelen). Bij de Leenderweg zijn de werkzaamheden daarvoor inmiddels afgerond.
- de afwikkeling van het vrachtverkeer van en naar de Dommelsch Bierbrouwerij kan beter. Het dagelijkse vervoer tussen de brouwerij en het distributiecentrum in Eersel veroorzaakt bij omwonenden - met name aan de Westerhovenseweg - hinder. In verband hiermee wordt gestudeerd op een alternatieve ontsluiting via het expeditieterrein van de brouwerij - uiteraard indien planologisch en financieel haalbaar. Deze maatregel kan tevens positief bijdragen aan de verkeersbelasting op de Bergstraat.
- waar mogelijk worden binnen de bebouwde kom inrichtingsmaatregelen getroffen die vrachtverkeer ook in fysieke zin bemoeilijken. Hierbij wordt altijd rekening gehouden met de noodzakelijke bereikbaarheid voor bevoorradersverkeer en hulpdiensten.

In de toekomst moet vrachtverkeer Valkenswaard goed kunnen benaderen, daarbij zo min mogelijk gebruik makend van wegen door de bebouwde kom. Uitzondering vormt de route Zuidelijke Randweg/De Vest/John F. Kennedylaan. Dit is verdedigbaar omdat het grootste deel van deze route over het bedrijventerrein de Schaapsloop/De Vest loopt, waar de hinder van het vrachtverkeer zich veel minder nadrukkelijk manifesteert dan bijvoorbeeld in het centrum. Het is daarbij overigens nodig kritisch te kijken naar het profiel van De Vest, waarover hiervoor al werd vastgesteld dat dat niet voldoet aan de voorkeur inrichtingskenmerken voor een gebiedsontsluitingsweg I. De Zuidelijke Randweg grenst in tegenstelling tot De Vest wel aan woonbebouwing. Daarom zijn op dit wegvak reeds maatregelen genomen om de geluidhinder van het verkeer voor omwonenden terug te dringen. In het kader van de nulplusmaatregelen uit het Gebiedsakoord N69 moeten nog aanvullende maatregelen worden uitgevoerd om het hinderniveau - ook bij een stijgende verkeersintensiteit - laag te houden.

Handhaving

Bij het nemen van maatregelen zoals het instellen van een vrachtwagenverbod wordt stevast gewezen op de moeilijke handhaafbaarheid. Een volledig verbod is bijna nooit mogelijk aangezien bestemmingsverkeer elke locatie toch moet kunnen bereiken. Dat maakt het nemen van fysieke maatregelen lastig uitvoerbaar. Bij het uitwerken van maatregelen voor het vrachtverkeer moet daarom terdege aandacht worden geschonken aan handhaving, waarbij zowel de maatregelen zelf als de locatie van belang zijn.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Bijzondere aandacht gaat uit naar het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit is een onderwerp dat in de eerste plaats regionaal wordt opgepakt. Onderlinge afstemming van maatregelen is van groot belang. In de regio is een 'route gevaarlijke stoffen' aangewezen. Uitgangspunt is dat het vervoer van gevaarlijke stoffen zoveel buiten de woongebieden om plaats vindt. Daarom wordt alle doorgaand vervoer van gevaarlijke stoffen buiten Valkenswaard om geleid. Met dat uitgangspunt in het achterhoofd is het logisch dat de Westparallel onderdeel gaat uitmaken van de aangepaste 'route gevaarlijke stoffen'. Binnen Valkenswaard wordt het vervoer van gevaarlijke stoffen geconcentreerd op de als 'vrachtroutes' aangewezen doorgaande wegen (N396/Leenderweg oostelijk van de kruising met de John F. Kennedylaan, de route John F. Kennedylaan/De Vest/Zuidelijke Randweg, de Luikerweg ten zuiden van de komgrens en de N397/Westerhovenseweg ten westen van de komgrens. Bestemmingsverkeer blijft uiteraard ook op de andere gemeentelijke wegen toegestaan. Net als bij het reguliere vrachtverkeer moet veel aandacht worden besteed aan het handhavingsaspect.

Wie gaat dat betalen?

Vrachtwagenmaatregelen kosten geldt. De hiervoor opgesomde maatregelen kunnen alleen worden uitgevoerd indien de gemeente beschikt over voldoende budget. Vanwege de beperktheid van de gemeentelijke middelen zal dat veel discussie opleveren. De maatregelen zoals hierboven vernoemd zijn daarom in de eerste plaats bedoeld als richtinggevend in die gevallen dat om andere redenen een wegvak toch al moeten worden aangepakt.

6.4 Sluipverkeer

Meestal is sluipverkeer het gevolg van een gebrekkige doorstroming en/of bottlenecks op de doorgaande wegen. Autoverkeer wijkt dan uit naar routes door de verblijfsgebieden. Door deze routes onaantrekkelijk te maken of zelfs af te sluiten is er voor het sluipverkeer geen andere mogelijkheid dan terug te keren naar de doorgaande wegen. Daar wordt het dan nog drukker, hetgeen tot gevolg heeft dat het afwikkelingsniveau verder daalt. Naast het weren van sluipverkeer is het daarom van belang om de doorstroming op de daarvoor bedoelde routes (de gebiedsontsluitingswegen) te bevorderen.

Ondanks het feit dat al een groot deel van de verblijfsgebieden in Valkenswaard is gerealiseerd, is nog niet overal de gewenste situatie bereikt, zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Doel van de gemeente is om (aantoonbaar) sluipverkeer zoveel mogelijk terug te dringen omwille van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de woongebieden. Het tegengaan van sluipverkeer wordt door de gemeente als volgt vormgegeven:

- door de gebiedsontsluitingswegen binnen de gemeente optimaal in te richten zal de verkeersdoorstroming er verbeteren. Met de komst van de Westparallel worden sommige gebiedsontsluitingswegen rustiger, waardoor het sowieso aantrekkelijker wordt er gebruik van te maken. Dit heeft uiteindelijk normaal gesproken een reducerend effect op de omvang van het sluipverkeer.
- de nog niet heringerichte verblijfsgebieden worden alsnog aangepakt. Bij de herinrichting ligt de focus op het voorkomen van sluiproutes of routes waar te hard gereden wordt. Behoud van de interne bereikbaarheid van de wijk moet als randvoorwaarde in de uitwerking van maatregelen worden meegenomen. Uit kostenoverwegingen (subsidiebepalingen) is het nodig om de aanpak van verblijfsgebieden in de tijd te spreiden.
- de meest hardnekkige sluiproutes krijgen een specifieke aanpak, door het treffen van extra fysieke maatregelen. Dit onder de voorwaarde dat de bereikbaarheid er niet bovenmatig door wordt aangetast en dat voldoende financiële middelen beschikbaar zijn. Maatregelen worden in samenspraak met de omwonenden uitgewerkt.

Het volledig afsluiten van routes door verblijfsgebieden wordt in principe alleen overwogen indien minder ingrijpende maatregelen niet baten én de bereikbaarheid - voor hulpdiensten - niet in gevaar komt.

6.5 Autoparkeren

Eén van de aantrekkelijke aspecten van Valkenswaard is haar relatief grote winkelaanbod. Die grote omvang staat momenteel - evenals bij veel andere gemeenten - flink onder druk. De actuele economische ontwikkelingen in combinatie met de toekomstverwachtingen ten aanzien van de winkelbranche hebben er toe geleid dat Valkenswaard haar winkelvoorzieningen meer wil concentreren op een kleiner oppervlak.

Groot of klein, goede bereikbaarheid van de winkelvoorzieningen in het centrum blijft ook in de toekomst onmisbaar. Daarom wordt een doelgericht beleid gevoerd om die bereikbaarheid duurzaam te borgen. In Masterplan Centrum Valkenswaard 2014-2020 worden daartoe de lijnen uitgezet. De belangrijke aandachtspunten zijn hoe in het centrum te komen en hoe er te kunnen parkeervoorzieningen.

Toekomstbestendig parkeren in het centrum

De parkeervoorzieningen in het centrum kunnen beter worden afgestemd op de wensen van de bezoekers dan nu het geval is. Het Valkenswaardse centrum moet parkeervriendelijker worden. Voor het autoparkeren wil dat zeggen dat:

- mede naar aanleiding van de proef blauwe zone voor parkeren op korte termijn een duurzaam en definitief parkeerregime moet worden vastgesteld.
- de parkeervoorzieningen - met name de grotere parkeervelden - beter bereikbaar en beter vindbaar moeten zijn. Daarvoor moet de parkeerwijzing worden verbeterd. Door het afmaken van de 'ruit' rond het centrum wordt de parkeerverwijsroute beter en vooral eenduidiger. Of gelijktijdig moet worden geïnvesteerd in dynamische parkeerinformatie (zoals vol/vrij-indicatie) is nog in studie. Dynamische verwijssystemen kosten niet alleen veel geld, bovendien stelt het extra eisen aan de inrichting van de parkeervelden. De huidige inrichting van de meeste parkeervelden is bijvoorbeeld niet geschikt voor vol/vrij-indicatie, omdat de parkeervelden daarvoor afgesloten moeten zijn met een slagboom.
- waar ruimtelijk en stedenbouwkundig mogelijk wordt op beperkte schaal parkeren langs de straat teruggebracht. In het Valkenswaardse centrum bevinden zich diverse winkels waarvoor het parkeren op grotere afstand slecht uitpakt, zoals winkels met dagelijkse levensbehoeften. Een te grote afstand tussen de parkeerplaats en de winkel doet veel klanten besluiten elders te winkelen, deels uit oogpunt van comfort maar ook door bijvoorbeeld het minder goed ter been zijn. Dit laatste is, zo blijkt uit landelijk onderzoek, voor de klant zelfs belangrijker dan de parkeerkosten. Voor het comfort van de bezoeker en overlevingskansen van dit soort winkels is het daarom goed om parkeergelegenheid 'bij de winkel' te bieden. Klanten blijken voor dit extra comfort graag te willen betalen en door toepassing van relatief hoge parkeertarieven in combinatie met beperkte maximale parkeerduur wordt verkeerd gebruik ontmoedigd. Het is van belang de toepassing van straatparkeren in het centrum steeds zorgvuldig af te wegen tegen het gewenste straatbeeld. Invoering houdt gelijke tred met de herinrichting van de openbare ruimte.
- het vergunningenbeleid voor bewoners, ondernemers en werknemers wordt aangepast. De huidige spreiding van het vergunninghoudersparkeren leidt bij veel centrumbezoekers (met name van buiten Valkenswaard) tot verwarring. Bovendien is het gebruik van de gereserveerde parkeerplaatsen verre van optimaal, hetgeen tot gevolg heeft dat gedurende de dag veel parkeerplaatsen onbenut blijven. Ten slotte worden de voorwaarden voor uitgifte van parkeervergunningen aangescherpt om te voorkomen dat er te veel vergunningen in omloop komen. De vergunningenapplicatie van de gemeente moet op korte termijn worden vervangen omdat deze is afgeschreven.
- een groot deel van de huidige betaalautomaten in het centrum is toe aan vervanging. Feitelijk is 'vervanging' in dit geval niet het juiste woord: de huidige apparatuur is nog gebaseerd op 'vooraf betalen'. Dit systeem wordt als weinig klantvriendelijk beoordeeld, mede omdat vooraf betalen leidt tot het 'kopen' van te veel parkeertijd of juist te weinig met het risico van een parkeerbon (naheffing). Een klantvriendelijker concept is 'betalen achteraf', maar daarvoor is andere apparatuur nodig en moeten de parkeerterreinen worden heringericht tot afgesloten parkeervelden met slagbomen. De huidige betaalautomaten zijn ook erg diefstalgevoelig, waardoor met regelmaat parkeeropbrengsten worden ontvreemd. Nieuwe apparatuur moet dit probleem oplossen. Ook is het mogelijk het betalen met contant geld uit te sluiten (zoals verschillende gemeenten al doen), maar dit wordt over het algemeen als klantvriendelijk gezien.
- de hierboven omschreven nadelen van het contant betalen vooraf kan worden voorkomen met nieuwe betalingstechnieken. Die hebben dit nadeel niet, maar tot op heden wordt van die technieken nog maar mondjesmaat gebruik gemaakt. Desondanks liggen er mogelijkheden om het betalen met de chipknip, de pinpas, GSM- en belparkeren en real-time parkeerkaarten te promoten. Met name de laatste betaalmethodes worden als klantvriendelijk beoordeeld.
- door de opkomst van het elektrisch rijden moet de realisatie van oplaadvoorzieningen en andere faciliteiten voor hybride- en elektrische voertuigen worden overwogen.

Bijzondere aandacht is nodig voor de gemeentelijke parkeernormering. Reden is de voortgaande intensivering van het ruimtegebruik, met name in het centrum. Parkeernormering biedt de gemeente de mogelijkheid een parkeereis toe te passen bij nieuwbouwprojecten of nieuwe ontwikkelingen. Daarmee wordt voorkomen dat nieuwe ontwikkelingen in de directe omgeving tot capaciteitsproblemen voor het parkeren leiden. Ook Valkenswaard werkt met een parkeernormering. Het blijkt echter steeds weer een uitdaging om een goede balans te vinden tussen de wensen ten aanzien van parkeren enerzijds en de draagkracht van de ontwikkeling in kwestie anderzijds. Het hanteren van een parkeereis is een duidelijk signaal naar initiatiefnemers, waaruit blijkt dat parkeren geld kost. De bestaande parkeernormering voor Valkenswaard moet daartoe op korte termijn worden geactualiseerd. Een aandachtspunt hierbij is de mogelijkheid voor combinatiegebruik van parkeercapaciteit. Maar ook het tegengaan van mogelijk misbruik, bijvoorbeeld door nieuwe woningen te categoriseren als seniorenwoningen (met een lagere parkeernorm), wordt in de actualisering meegenomen.

Ten slotte moet in de nieuwe parkeernormering aandacht worden besteed aan de mogelijkheden voor gebouwde parkeervoorzieningen in het centrum. Met name de rol die de gemeente daar wil maar vooral kan nemen komt aan de orde.

Gemeentelijke parkeerorganisatie

Om het parkeerbeleid op eenduidige en betrouwbare wijze te kunnen uitvoeren is er grote behoefte aan een efficiënter inrichting van de parkeerorganisatie binnen de gemeente. Dit kwam eveneens uit de parkeerevaluatie als een verbeterpunt naar voren. Aanpassing is mogelijk door de verschillende parkeertaken te bundelen binnen een beperkt aantal teams en/of door één algemene parkeercoördinator aan te stellen. Omwille van de kostenbeheersing verdient het de voorkeur de parkeercoördinator (deeltaak) door herschikking van taken vrij te spelen binnen de bestaande formatie.

Wie gaat dat betalen?

Het bijzondere van het parkeerbeleid is dat het voor de gemeente geld oplevert. Hoeveel dat is hangt niet alleen af van de hoeveelheid gebruikers maar ook van een deugdelijke organisatie. In Valkenswaard lopen de inkomsten uit betaald parkeren al jaren licht terug, zeker ook vanwege de gebrekkige organisatie. Dat is extra lastig aangezien in de gemeentelijke begroting jaarlijks gerekend wordt met de inkomsten. Aanpassing van het parkeerbeleid vraagt daarom om separate financiering. Die financiering kan in theorie worden ontleend aan een hogere parkeeropbrengst, maar dan moet kunnen worden aangetoond dat de maatregelen ook leiden tot hogere inkomsten. In dat geval kan het systeem 'zichzelf bedruipen'.

Naar een klantvriendelijk parkeerbeleid

Bovenstaande voornemens betekenen tezamen een fundamentele herpositionering van het Valkenswaardse parkeerbeleid: het uitgangspunt blijft dat met betaald parkeren in het centrum het parkeren wordt gereguleerd en bewoners van het centrum voldoende parkeergelegenheid wordt geboden. Het betaald parkeren moet echter ook klantvriendelijk zijn, zodat de centrumfuncties er niet onder lijden. De herpositionering kan niet zonder te beschikken over een goed beeld van het huidige gebruik van de parkeervoorzieningen in het centrum. Bovendien moet er een duidelijke relatie worden gelegd met het wensbeeld voor het centrum zoals dat in het Masterplan centrum Valkenswaard 2014-2020 is vastgelegd. Parkeren heeft immers een substantiële invloed op het functioneren van het centrum en de inrichting van de openbare ruimte. Daarom wordt in vervolg op dit Mobiliteitsplan een aparte deelstudie Parkeren Centrum Valkenswaard opgestart. De totstandkoming hiervan wordt een op een gekoppeld aan de uitwerking van het Masterplan Centrum. De deelstudie Parkeren Centrum Valkenswaard, inclusief bijbehorend uitvoeringsplan zal ten laatste voor 31 maart 2015 ter besluitvorming worden aangeboden aan de raad;

Geadviseerd wordt om tijdens grote evenementen de te grote vraag naar parkeergelegenheid in het centrum in ieder geval deels weg te nemen door het bieden van parkeeralternatieven met behulp van aanvullende parkeerverwijzing.

6.6 Fietsverkeer

Fietsen is een gezonde, milieuvriendelijke en goedkope manier van verplaatsen, die bovendien relatief weinig ruimte inneemt. Vooral voor korte verplaatsingen (tot ongeveer 5 km) wordt veel gebruik gemaakt van de fiets. Toch vindt nog een groot deel van dit soort verplaatsingen met de auto plaats. Dat is de reden dat het aantal fietsverplaatsingen potentieel nog flink moet kunnen stijgen. De opkomst van de e-bike leidt er toe dat ook grotere afstanden (tot 15 km) binnen het bereik van de fiets komen. Om het gebruik van de fiets te bevorderen is er al veel geïnvesteerd in betere fietsvoorzieningen. Toch is het aandeel fietsverplaatsingen binnen de modal split sinds 2000 landelijk gezien nauwelijks gewijzigd (bron: Fietsbeleid).

Verbeteringen

Zeker gezien het feit dat Valkenswaard een relatief compacte gemeente is, waar vrijwel alle voorzieningen in een straal van 5 km bereikbaar zijn, vormt de fiets voor interne verplaatsingen een zeer reëel en aantrekkelijk alternatief voor de auto. Weliswaar wordt in Valkenswaard verhoudingsgewijs al veel gefietst, er valt nog veel te winnen. Er zijn in Nederland gemeenten waar het fietsaandeel tot boven de 30% is gestegen. Om het fietsgebruik in Valkenswaard aantrekkelijker te maken is het van belang om het huidige fietsnetwerk en de fietsvoorzieningen op die onderdelen waar dat nodig en mogelijk is verder te verbeteren. Met name interessant zijn de situaties waarbij de kans relatief groot is dat de fietser en auto en vrachtverkeer met elkaar in conflict komen, zoals het centrumgebied, de omgeving van scholen, de bedrijventerreinen - waaronder de route Schaapsloop - De Vest - en de gebiedsontsluitingswegen. Door bijvoorbeeld verkeersregelininstallaties gunstiger af te stellen voor de fietser wordt de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto vergroot.

Criterium	Eisen fietsroute
Samenhang	de fietsinfrastructuur vormt een samenhangend geheel en sluit aan op de herkomsten en bestemmingen.
Directheid	de fietsroutes dienen zo direct mogelijk te zijn.
Verkeersveiligheid	de fietsinfrastructuur is veilig voor alle weggebruikers.
Comfort	de fietsinfrastructuur maakt een vlotte en comfortabele doorstroming voor de fietser mogelijk.
Aantrekkelijkheid	de vormgeving van de infrastructuur voor de fiets is goed in de omgeving ingepast, zodat het aantrekkelijk is om te fietsen.

tabel 9: toetsingscriteria fietsnetwerk en fietsvoorzieningen (Fietsbeleidsplan Valkenswaard, 2006)

Ten aanzien van veiligheid en comfort is opvallend dat het huidige fietsnetwerk niet overal voldoende uniform en herkenbaar is. Dat is met name in het centrum het geval, vaak verklaarbaar door ruimtegebrek: het vele doorgaande autoverkeer dat nu nog de kom doorkruist neemt relatief veel ruimte in, die daardoor niet kan worden gebruikt voor fietsvoorzieningen. Met de komst van de Westparallel wordt hierin verandering gebracht. Binnen de 'ruit' om het centrum kan bij de inrichting van de openbare ruimte

het prismaat gelegd worden bij de fietser en de voetganger. Dit zal in de komende jaren steeds duidelijker worden in het straatbeeld.

Naast comfort en veiligheid spelen bij fietsgebruik ook de weersomstandigheden een rol. Bij slecht weer is fietsen minder aangenaam, waardoor meer mensen de auto gebruiken. Mogelijk kan het combineren van de fiets met openbaar vervoer hierin verbetering brengen. Daardoor wordt de fiets (met het openbaar vervoer) voor de kortere vervoersbewegingen weer een volwaardig alternatief voor de auto. In Valkenswaard zijn er met name kansen voor externe verplaatsingen. Op de relatie Valkenswaard-Aalst-Eindhoven is de openbaar vervoerlijn van hoge kwaliteit, waardoor voor dagelijks woon-werk en woon-school verkeer op deze relatie de combinatie fiets/openbaar vervoer - mits goed uitgevoerd - een goed alternatief kan vormen voor de auto. De gemeente draagt daarin bij door ov-haltes voor de fiets beter bereikbaar te maken en de haltes uit te rusten met voldoende comfortabele en veilige stallingsmogelijkheden.

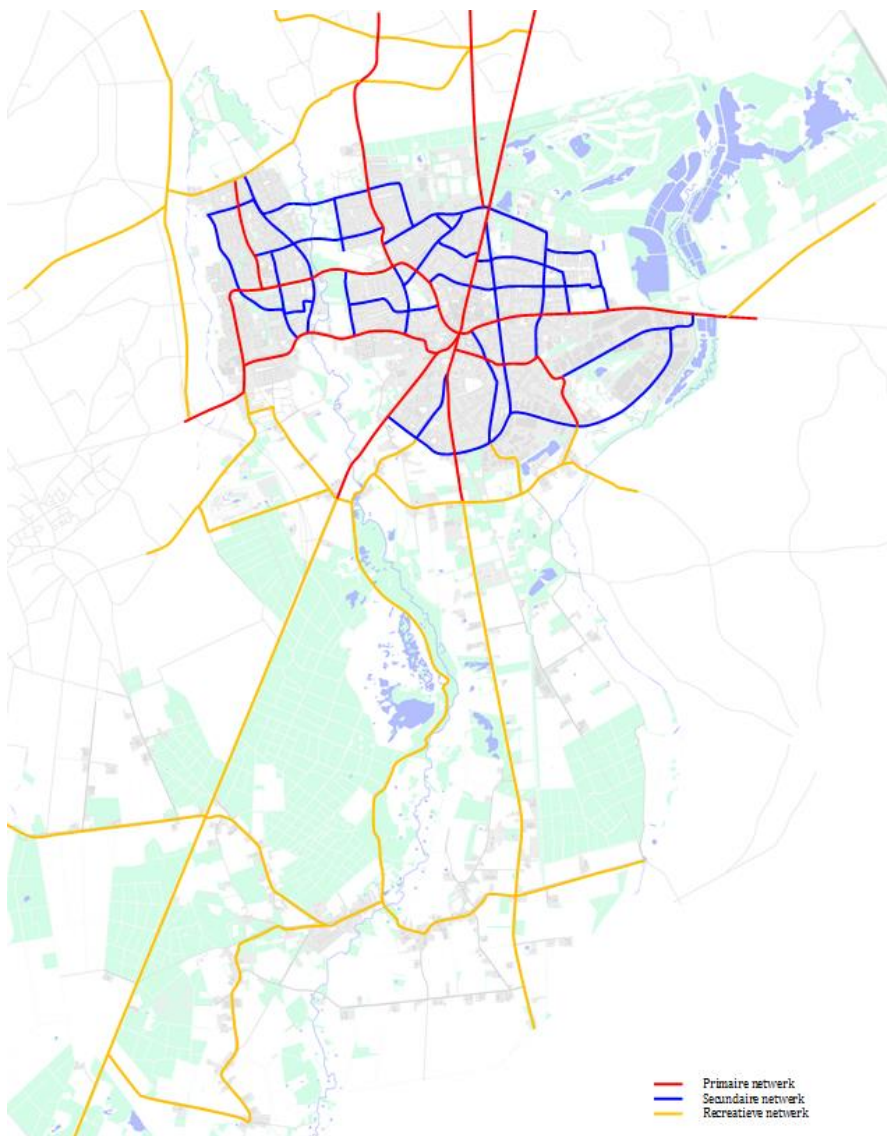
Recreatief fietsverkeer

Valkenswaard is door haar ligging te midden van waardevolle natuurgebieden zoals de Malpie en het Leenderbos en door haar bruisende centrum een aantrekkelijke gemeente voor recreanten. Valkenswaard heeft in dit opzicht ook een recreatieve functie voor het Eindhovense stedelijke gebied. In de zomerperiode is dat goed merkbaar aan het drukke fietsverkeer, met name op de buitenwegen in de omgeving van Borkel en Schaft en rond de Malpie. Fietsen is één van de belangrijke attracties die Valkenswaard toeristen te bieden heeft. De recreatieve fietser stelt andere eisen aan het fietsnetwerk dan de utilitaire gebruiker. Er ligt minder nadruk op snelheid en directheid, er wordt meer belang gesteld in veiligheid en ongestoord kunnen fietsen. Hoewel de gemeente reeds beschikt over een goed recreatief fietsnetwerk kan nog meer aan de wensen van de recreant

tegemoet worden gekomen, bijvoorbeeld door een betere aansluiting op het SRE fietsnetwerk, het veiliger maken van sommige oversteekpunten bij drukke wegen en het weren van (vracht)verkeer van wegen in het buitengebied. Daarnaast kunnen stallingsmogelijkheden worden gecreëerd bij de ingang van natuurgebieden en - waar mogelijk - het uitzetten van liefst autovrije fietsroutes in het buitengebied. Bij stallingsmogelijkheden kan tevens gedacht worden aan extra faciliteiten voor de e-bike.

Aangepaste structuur: netwerk in drie niveaus

In dit Mobiliteitsplan wordt uitgegaan van een ten opzichte van het Verkeersbeleidsplan 1996 aangepaste categorisering (afbeelding 40 en tabel 10), die beter aansluit bij zowel de genoemde inrichtingseisen als de nieuwe gemeentelijke wegcategorisering (paragraaf 6.1). Uitgangspunt bij de nieuwe fietscategorisering is een voor de fietser duidelijk herkenbaar primair netwerk dat alle belangrijke voorzieningen - zowel binnen als buiten de gemeente - zo direct, veilig en ongestoord mogelijk met elkaar verbindt. Dit netwerk is uniform ingericht en duidelijk herkenbaar ten opzichte van de overige infrastructuur. Zoals te zien in afbeelding 40 kent het primaire netwerk een radiale structuur. Het secundaire netwerk functioneert als buurtontsluiting en aanvoerroute naar het primaire net. Het is fijnmaziger en ontsluit daar door een groter deel van de bebouwde kom. Bovendien zorgt de fijnmazigheid ervoor dat omrijdbewegingen (waar fietsers per slot van rekening een hekel aan hebben) tot het minimum worden beperkt. Het recreatieve fietsnetwerk ligt bijna volledig buiten de bebouwde kom en sluit aan op het regionale (SRE)-fietsnetwerk. De routes onderscheiden zich van de hiervoor genoemde netwerken doordat het niet ingericht is om voorzieningen met elkaar te verbinden maar in de eerste plaats een toeristisch aantrekkelijke functie hebben. De vormgeving is sterk afhankelijk van de omgeving. Voor het recreatieve fietsnetwerk zijn beleving en veiligheid de belangrijkste criteria.



afbeelding 40: aangepaste categorisering fietsnetwerk Valkenswaard

Niveau	Doel	Inrichtingsrichtlijn
Primair netwerk	Verbinding hoofdbestemmingen binnen en buiten Valkenswaard	Conform wegcategorisering Uniformiteit in materiaalgebruik Voorrang voor fietsverkeer (tenzij gebiedsontsluitingsweg [GOW]) Kruisen van GOW met rotonde, VRI of oversteek met middengeleider
Secundair netwerk	Aanvoer naar secundair en primair netwerk	Maatwerk, conform wegcategorisering
Recreatief netwerk	Fijnmazige ontsluiting recreatiegebieden	Maatwerk, conform wegcategorisering Streven naar autoluw of -vrij.

tabel 10: aangescherpte categorisering fietsnetwerk Valkenswaard

Stalling

Een belangrijk potentieel voordeel van het fietsgebruik is de mogelijkheid zich te verplaatsen van 'van deur tot deur' of 'deur tot halte'. Anders dan bijvoorbeeld bij de auto kan de fietser zijn fiets meestal parkeren (stallen) in de directe nabijheid van zijn bestemming, bij wijze van spreken voor de deur. In het bijzonder in het centrum is het zaak om dit voordeel optimaal te benutten. Daarvoor zijn voldoende stallingsmogelijkheden nodig in de onmiddellijke nabijheid van de belangrijke bestemmingen. Indien dergelijke mogelijkheden ontbreken, kan overlast ontstaan van losstaande (en vaak losliggende) fietsen. De gemeente wil met een gericht stallingsbeleid het fietsgebruik - met name voor het centrumbezoek - bevorderen en bijdragen aan een aantrekkelijk straatbeeld. Daarbij hanteert zij de volgende uitgangspunten:

- voor *kortstondige* stallingen (minder dan één uur) - bijvoorbeeld voor winkelbezoek - moet het stallen snel kunnen gebeuren, in de onmiddellijke nabijheid van de plaats van bestemming, bijvoorbeeld met eenvoudige stallingen met een goede aanbindsmogelijkheid om diefstal tegen te gaan. Om te voorkomen dat een rommelig straatbeeld ontstaat moeten de stallingen worden meegenomen in het integrale ontwerp van de straatprofielen in het centrum. Concentratie van fietsenstallingen op een beperkt aantal plekken is uit beheeroogpunt weliswaar positief, maar doet het 'van deur tot deur'-voordeel van de fiets te niet.
- voor *middellange* stallingen (meerdere uren) op drukke locaties - bijvoorbeeld in het centrum - gaat de voorkeur uit naar overdekte en bewaakte stallingen. Rond het kernwinkelgebied kan met (bewaakte) stallingen op strategische plaatsen voorzien worden in een potentiële behoefte. Omdat het centrumbezoek langer duurt is de fietser bereid verder te lopen vanaf de stalling naar de plaats van bestemming. Van essentieel belang is echter dat de stallingen goed zijn gelokaliseerd ten opzichte van de centrumvoorzieningen en het fietsnetwerk en bovendien goed vindbaar is.
- voor *middellange* stallingen op rustiger plaatsen - bijvoorbeeld bij sportvelden - kan worden volstaan met eenvoudige stalling met aanbindsmogelijkheden. In veel gevallen zal de realisering van stallingsvoorzieningen op deze plekken moeten

plaatsvinden in nauwe samenspraak met de eigenaar of beheerder van de betreffende bestemming.

- voor *langdurige* stallingen (dagdelen) - bijvoorbeeld bij ov-haltes en/of carpoolplaatsen en werklocaties - is diefstalpreventie van groot belang. Op dergelijke locaties zijn minimaal overdekte stallingen met aanbindermogelijkheden nodig. Beter is nog fietskluizen toe te passen. In het centrum kan uiteraard gebruik worden gemaakt van de bewaakte stalling.
- De opkomst van de e-bike vraagt om extra voorzieningen voor deze gebruikersgroep. Hiermee moet bij het ontwerpen van stallingen terdege rekening worden gehouden.

Eerdere ervaringen met bewaakte fietsenstalling

Op het prinses Irene Brigadeplein in het centrum is enkele jaren geleden door de gemeente een bewaakte stalling ingericht, die vanwege te hoge kosten maar vooral ook vanwege een te beperkt gebruik weer is opgeheven. De locatie en slechte vindbaarheid hebben daarin waarschijnlijk een grote rol gespeeld. Te veel voorbeelden elders in het land laten zien dat een bewaakte stalling goed kan werken.

De gemeente kan er voor kiezen haar actieve rol op het gebied van stallingen te onderstrepen door budget te reserveren voor het tot stand brengen en in stand houden van stallingsvoorzieningen. Hiervoor zijn op echter geen middelen gereserveerd. De kosten die met het realiseren en exploiteren van stallingen gemoeid zijn kunnen eventueel ook worden doorberekend aan de gebruiker, bijvoorbeeld in de vorm van stallingsgeld. Dit kan er echter toe leiden dat het gebruik terug loopt of dat in plaats daarvan in de directe omgeving 'illegaal' wordt gestald. In dat geval missen de investeringen hun doel. Uit kostenoverwegingen is het in ieder geval verstandig te streven naar één centraal gelegen stalling.

In de afgelopen jaren is een breed scala aan 'innovatieve' stallingsmogelijkheden op de markt gekomen (en deels ook weer gegaan). De ervaringen hiermee zijn tot op heden vaak teleurstellend. Ook in Valkenswaard is in het verleden geïnvesteerd in een systeem dat in de praktijk veel te weinig wordt gebruikt. Vaak blijken de standaardoplossingen het best te werken en bovendien de minste kosten met zich mee te brengen. Daarom zet de gemeente in de eerste plaats in op bekende en vooral beproefde stallingstechnieken.

Maatregelen en financiering

De maatregelen die nodig zijn om het hierboven omschreven wensbeeld voor de fiets te realiseren zullen in de komende periode worden uitgevoerd, op voorwaarde dat voldoende financiële middelen beschikbaar zijn en de maatregelen hoog worden geprioriteerd. Daar waar fietsmaatregelen kunnen worden meegenomen met andere reeds geplande werkzaamheden verdient dat de voorkeur (werk met werk maken). Daarnaast is het zaak dat de gemeente actief inzet op het oplossen van de belangrijkste knelpunten, met name ten aanzien van veiligheid. Zoals reeds aan de orde is gesteld in het Fietsbeleidsplan 2006 en in de verkeersveiligheidsanalyse van dit Mobiliteitsplan blijft de veiligheid van de fietser in Valkenswaard een belangrijk aandachtspunt. Omdat het van

belang is de oorzaken van deze onveiligheid in beeld te brengen wordt als vervolg op dit Mobiliteitsplan een nader onderzoek verricht naar de verkeersveiligheid van de fietser in Valkenswaard (zie hoofdstuk 8: Deelstudies).

6.7 Openbaar vervoer

Openbaar vervoer speelt met name in gemeenten met een omvang vergelijkbaar met die van Valkenswaard binnen het totaal van de dagelijkse verplaatsingen slechts een bescheiden rol. Vooral het intensieve gebruik van de fiets is van oudsher een grote concurrent voor het openbaar vervoer als het gaat om verplaatsingen over korte afstand. Daardoor is het reizigerspotentieel voor de korte afstand altijd relatief beperkt, hetgeen zich nadrukkelijk doet gelden in het aantal ov-lijnen en de rijfrequentie, zeker in vergelijking met de situatie in sommige buurlanden. Op de middellange en lange afstand is de concurrentiepositie van het openbaar vervoer beter. Hier speelt echter het gebruik van de eigen auto het openbaar vervoer veel parten. De grootste vervoersprestatie wordt geleverd door het treinvervoer. Maar ook dat heeft een bescheiden omvang ten opzichte van het autoverkeer.

Verschillende functies, verschillende eisen

De uitgangspositie voor het openbaar vervoer onder andere in Valkenswaard is ongunstig. Dat zorgt al jaren voor een zware financiële druk. Om de tarieven desondanks enigszins in de hand te kunnen houden moet op bijna alle openbaar vervoerlijnen geld worden bijgepast om ze betaalbaar te houden. Dat gebeurt met subsidie, waarop echter fors wordt gekort, zoals de bezuinigingen op de Brede Doeluitkering. Vooral lijnen en/of ritten met gemiddeld weinig reizigers worden gezien als logische bezuiniging. Dit speelt zowel in het landelijk gebied als in de steden, bijvoorbeeld tijdens 'stille uren'. Dit soort lijnen en ritten verdwijnt daardoor met regelmaat. Het is evident dat door het uitdunnen van het lijnennetwerk en het terugdringen van de frequentie de vervoerswaarde van het gehele netwerk steeds verder wordt uitgehold, waardoor er weer minder reizigers van gebruik maken en de inkomsten dus weer dalen. Zo dreigt een vicieuze cirkel te ontstaan. Gelukkig konden door diverse efficiëntieverbeteringen de kosten van het openbaar vervoer in de afgelopen periode flink worden teruggedroefd. Inmiddels is de rek er echter grotendeels uit en kan niet worden ontkomen aan beperking van het service-niveau (denk aan de recente omzetting van lijn 177 naar buurtbuslijn 477).

In het licht van de financiële problemen is het goed onderscheid te maken in twee facetten van het openbaar vervoer:

- de *sociale functie* van openbaar vervoer ofwel 'het door de overheid bieden van een vervoervoorziening voor mensen die geen acceptabel alternatief hebben om zich te verplaatsen', bijvoorbeeld om sociale isolatie tegen te gaan. Uitgangspunt van de sociale functie is dat in principe alle bewoners van Valkenswaard zich moeten kunnen verplaatsen. Ook mensen die niet beschikken over een auto of - vanwege een beperking van hun mobiliteit - geen gebruik kunnen maken van de fiets of te voet moeten de mogelijkheid hebben om met de bus tegen een (relatief

kleine) vergoeding op de plaats van bestemming te komen, ook als die wat verder weg ligt. De sociale functie vereist voor het openbaar vervoer een fijnmazige ontsluiting van de omgeving, zodat vanuit iedere locatie kan worden gereisd. De gebruiker is slechts beperkt in staat te zorgen voor voor- en/of natransport. Daarom wordt vaak gewerkt met buurt- en belbussen, maar ook verzamel- en regiotaxi's spelen hierin een rol. Snelheid is voor de sociale functie van minder belang dan de mogelijkheid om 'van deur tot deur' te reizen.

- de *vervoersfunctie* van openbaar vervoer ofwel 'het door de overheid of particulieren bieden van een vervoersvoorziening voor de (min of meer) dagelijkse verplaatsingsbehoefte van de mensen', bijvoorbeeld in verband met werk of school. Het sterk repeterende karakter van de verplaatsing maakt het belangrijk dat het openbaar vervoer is ingericht op snelheid en een hoge frequentie heeft om voldoende keuzevrijheid over de dag te bieden. De vervoersfunctie is afhankelijk van grote, gelijkgerichte reizigersstromen om goed te kunnen functioneren. Zo is een hoge frequentie alleen mogelijk indien sprake is van een groot reizigersaanbod op één en dezelfde lijn. Efficiëntie en betrouwbaarheid zijn voor de vervoersfunctie kernwoorden. Een fijnmazige ontsluiting van de omgeving is weliswaar gewenst doch niet noodzakelijk. De meeste reizigers zijn in staat (en bereid) zelf voor enig voor- en natransport te zorgen, bijvoorbeeld met de fiets of de auto. Daarom leidt de vervoersfunctie van het openbaar vervoer tot een gebundeld netwerk, afgestemd op de hoofdstromen.

De aanhoudende bezuinigingen op het openbaar vervoer zouden in de eerste plaats de sociale functie van het openbaar vervoer ondergraven: weinig gebruikte lijnen komen immers als eerste in aanmerking om te verdwijnen, terwijl goed gebruikte lijnen met een belangrijke vervoersfunctie ongemoeid blijven. Daar komt nog bij dat (extra) tariefstijgingen om bezuinigingen op te vangen vooral de reizigers met een kleine portemonnee treffen. De sociale functie dreigt daarmee in gevaar te komen. Dat is extra problematisch, omdat door de nog steeds voortgaande schaalvergroting in de maatschappij diverse voorzieningen, zoals ziekenhuizen en scholen, die vroeger nog om de hoek lagen nu geconcentreerd worden op een plek in de regio, die niet meer op fietsbare afstand ligt. Daardoor wordt de behoefte aan openbaar vervoer over grotere afstand, met name voor de gebruiker met de kleine portemonnee, geleidelijk aan steeds groter.

Uit onderzoek valt af te leiden dat het echter zo'n vaart niet loopt. De groep reizigers waarvoor de sociale functie van het openbaar vervoer essentieel is, blijkt slechts beperkt van omvang (KpVV Bericht Informatiebulletin over actuele verkeer- en vervoerontwikkelingen, maart 2012). De meeste mensen hebben voldoende alternatieven om zich te verplaatsen als het ov-net minder fijnmazig wordt. De sociale functie van het ov hangt dus veel minder nauw samen met de fijnmazigheid van het net dan vaak wordt gedacht. Zowel in stedelijk als landelijk gebied kunnen buslijnen daarom worden 'gestrekt', wat rijtijden en exploitatiekosten vermindert. De hogere snelheid kan zelfs leiden tot meer doorgaande reizigers en meer opbrengst, waardoor op de exploitatie kan worden bespaard.

Verbeteringen

Het is voor zowel de sociale functie als de vervoersfunctie van belang dat de gemeente Valkenswaard haar openbaar vervoer netwerk op orde houdt en inzet op een zo hoog mogelijke kwaliteit. Daarmee draagt ze bij aan de bereikbaarheid van de gemeente en de leefbaarheid, omdat het autoverkeer er door afneemt. De directe invloed van de gemeente op het openbaar vervoer is echter slechts beperkt. Valkenswaard is in hoge mate afhankelijk van het SRE die optreedt als regionale vervoersautoriteit. Het SRE is (nog) de opdrachtgever van de vervoerbedrijven via de aanbesteding van openbaar vervoerconcessies. Dit is geregeld in de Wet Personenvervoer 2000. In de toekomst wordt deze taak waarschijnlijk aan de provincie.

Maar ook de gemeente heeft een bijdrage. Zij is als wegbeheerder verantwoordelijk voor halteplaatsen (inclusief meubilair) en het regelen van prioriteit bij verkeerslichten. Bij de aanbestedingsprocedures hebben gemeenten inspraakrecht. De gemeente heeft de mogelijkheid om nieuwe initiatieven bij het SRE aan te vragen. Afhankelijk van de potentie van zo'n initiatief en de mogelijkheid om met dienstregelingen te schuiven, kan hiervoor een gemeentelijke bijdrage nodig zijn. Om het voorzieningenniveau voor openbaar vervoer voor Valkenswaard in de komende jaren op peil te houden is het zaak het ov-gebruik zoveel mogelijk te stimuleren. Hier ligt een belangrijke taak bij de regionale openbaar vervoerautoriteit, onder andere ten aanzien van lijnvoering en frequentie, haltevoorzieningen, reizigersinformatie en tarifiering. De gemeente wil waar mogelijk een bijdrage leveren:

- de gemeente neemt het belang van openbaar vervoerbereikbaarheid in nieuwe ontwikkelingen expliciet mee. Voor elke ontwikkeling moet worden aangegeven welke rol het openbaar vervoer er in kan spelen, hoe dat vormgegeven kan worden en of het - in verhouding tot de aard en omvang van de ontwikkeling in kwestie - realistisch is.
- de gemeente verleent binnen de mogelijkheden die ze heeft haar medewerking aan (infrastructurele) maatregelen om de snelheid en betrouwbaarheid van buslijnen verder te verbeteren. Dat is bijvoorbeeld mogelijk door extra ruimte te bieden aan aparte voorzieningen, zoals vrije busstroken en verkeerslichten beïnvloeding.
- de gemeente heeft de intentie mee te werken aan de voorbereiding van een vrije HOV-voorziening op de N69-corridor tussen Eindhoven en Valkenswaard, met een optionele doortrekking naar België, voor zover dit een positieve bijdrage heeft voor de bereikbaarheid van Valkenswaard in het algemeen en het Valkenswaardse centrum in het bijzonder, mits een en ander ruimtelijk inpasbaar is. Tevens stelt zij als voorwaarde dat de kosten en de baten van dit project met elkaar in een goede verhouding staan. De omvang van de investering is zodanig groot, dat de gemeente zelf niet noemenswaardig kan bijdragen in de dekking ervan. Dit laatste is in de eerste plaats een regionale zaak, die nu bij het SRE en in de toekomst wellicht bij de provincie ligt.
- de gemeente helpt mee met het realiseren van een goede en veilige bereikbaarheid van de ov-haltes met de fiets en te voet, waarbij zij waar mogelijk bij haltes

voorzieningen organiseert ten behoeve van het diefstalveilig stallen van fietsen, reizigersinformatie en het parkeren van auto's (P+R).

- in overleg met het SRE, de bedrijven op de Schaapsloop en de Vest en de wijkra-den wil de gemeente verkennen in hoeverre er mogelijkheden zijn voor een bus-lijn over de bedrijventerreinen, eventueel in combinatie met woonwijken.

Financiering: wie betaalt wat?

De gemeente heeft zelf nauwelijks middelen om substantieel in het openbaar vervoer te investeren, zodat de invulling van bovengenoemde wensen vaak een kwestie zal zijn van passen en meten en veel overleg met de hogere overheden (vervoersautoriteit). Wel zegt de gemeente haar ondersteuning toe op het gebied van de noodzakelijke planolo-gische procedures en wil ze graag met de regio meedenken over kansen voor het openbaar vervoer in Valkenswaard en omgeving.

De gemeente zal in 2015 een openbaar vervoerplan opstellen. Daarin wordt nader inge-gaan op de nulplusmaatregel HOV die in het Gebiedsakkoord met de regio is overeenge-komen. Streven is dit op zo kort mogelijke termijn te organiseren om de resultaten tijdig beschikbaar te hebben voor de aankomende concessieverlening voor het openbaar vervoer in de regio voor de komende jaren. In het openbaar vervoerplan kunnen de wensen van onze gemeente op het gebied van het openbaar vervoer aan de vervoersau-toriteit meegeven.

6.8 Voetgangersverkeer en minder validen

Voetgangers krijgen meestal niet de aandacht die ze verdienen. Vaak wordt er vanuit gegaan dat het wel goed zit. Niets is minder waar: de vanzelfsprekendheid van het zich kunnen voortbewegen als voetganger is in werkelijkheid verre van vanzelfsprekend. Weinig gemeenten hebben specifiek beleid voor voetgangersverkeer. Toch verplaatsen we ons in de regel het meest te voet en bijna overal. Voor verplaatsingen in de openbare ruimte staat de gemeente als beheerder aan de lat. Bij de inrichting van de openbare

ruimte horen de voetgangersvoorzieningen er meestal 'standaard' bij. Het is echter maar de vraag of de standaard inrichting nog wel voldoende aansluit bij de (toekomstige) behoeften van voetgangers. Steeds vaker zijn rollators, rolstoelen en scootmobielen waarneembaar in het straatbeeld. Een gevolg van het streven om ook mensen met een handicap zo veel mogelijk en zo lang mogelijk zelfstandig te laten functioneren in de maatschappij en zo uit een sociaal isolement te houden. Voor de gemeente Valkens-waard is het de uitdaging om het deze mensen door een adequate inrichting van de openbare ruimte zo gemakkelijk mogelijk te maken. Dat geldt voor het centrumgebied, waar verhoudingsgewijs veel voetgangersverkeer plaats vindt, maar ook bij woonservi-cegebieden, medische voorzieningen, routes naar openbaar vervoerhaltes, speelterreinen en schoolomgevingen.

Verbeteringen

De voetganger is zeer kwetsbaar in het verkeer. De kwaliteit van de voetgangersruimte is in hoge mate bepalend voor gevoel van comfort bij de gebruiker. Door voetgangers-ruimte in te klemmen tussen druk verkeer, ontstaat een gevoel van onbehagen en onveiligheid, waardoor de voetganger geneigd is een andere route te kiezen of een andere wijze van verplaatsen. Het belang van voetgangersverkeer wordt nog eens onderstreept door het feit dat bij praktisch iedere verplaatsing - ongeacht de vervoerswijze (auto, (brom)fiets of openbaar vervoer) - ook een bepaalde afstand te voet wordt afgelegd. Voetgangersverkeer is dus de meest gebruikte vorm van voor- en natransport, of dat nou in combinatie gaat met de eigen auto, openbaar vervoer of de fiets.

Daar waar voetgangers gemotoriseerd verkeer ontmoeten - kruisen of zelfs er langs af lopen - leidt dat vaak tot conflicten. De voetganger is in die conflicten altijd de zwakke partij. Conflicten met gemotoriseerd verkeer beperken zich niet tot verkeersveiligheid, maar doen zich ook voor op het gebied van oponthoud (wachten om te kunnen overste-ken), geluid- en stankhinder, trillingen en zelfs visuele hinder. Deze problemen kunnen opgelost c.q. verzacht worden door:

- doorgaand (vracht)verkeer zoveel mogelijk te weren van locaties waar veel voetgangers zich plachten op te houden, zoals in het centrum;

- het overige gemotoriseerde verkeer op deze locaties met fysieke middelen te dwingen de snelheid aan te passen aan de verblijfsfunctie, zodanig dat bij eventuele conflicten de ernst sterk afneemt;
- voor de voetganger adequate oversteekvoorzieningen te realiseren, waarbij de prioriteit voor de voetganger groter wordt naarmate de locatie intensiever door voetgangers wordt gebruikt, zoals in het centrum;
- duidelijke regels te formuleren voor het plaatsen van obstakels op het trottoir, zoals lantaarnpalen, bomen, paaltjes, bloem- en boombakken, zitjes en reclame-uitingen, zodat deze de voetganger niet nodeloos hinderen;
- de voetgangersruimte in het centrum op aantrekkelijke wijze in te richten, zodat de voetganger er zich thuis voelt en er graag wil verblijven; extra aandacht gaat daarbij uit naar de uitnodigende inrichting van de aanlooproutes die het winkelgebied en de parkeervelden met elkaar verbinden;
- in woongebieden de buitenruimte zodanig in te richten dat voor de weggebruiker direct duidelijk is dat de voetganger het primaat heeft en auto's er te gast zijn.

Het gebruikscomfort wordt waar nodig verder verhoogd voor (visueel) gehandicapten, rolstoel- en rollatorgebruikers en voetgangers met kinderwagens door de toepassing van speciale voorzieningen.

Bij de aanleg en het onderhoud van infrastructuur en de (her)inrichting van gebieden wordt bij het ontwerp nadrukkelijk rekening gehouden met de behoeften van voetgangers en minder validen. Ook hier geldt dat uit oogpunt van kostenefficiëntie maatregelen zoveel mogelijk meeliften met regulier onderhoud.

6.9 Evaluatie

Een toelichting op de voortschrijdende ontwikkelingen in het kader van het mobiliteitsplan zal jaarlijks (uitzondering 2015) vóór de behandeling van de nota kaders voor vaststelling aan de raad worden aangeboden. De raad zal op de hoogte gebracht worden van de meest actuele stand van zaken. De vastgestelde uitgangspunten blijven hierbij leidend. Het mobiliteitsplan zal met een cyclus van maximaal 4 jaar worden geactualiseerd aan de hand van de veranderde uitgangspunten en inzichten.

Criterium	Eisen looproute	Inrichting
Directheid	directe en logische verbindingen naar voorzieningen als scholen, (wijk)winkelcentra, bushaltes, zorginstellingen etc. Met name het openbaar vervoer is sterk afhankelijk van de directheid van de routes naar de halten. Met goede looproutes is het 'invloedsgebied' van een halte te vergroten.	Trottoirs bij oversteekplaatsen en wegaansluitingen dienen goed toegankelijk te zijn voor onder andere rolstoelgebruikers (plaatselijk verlaagde trottoirband)
Veiligheid	Belangrijke looproutes dienen zo weinig mogelijk hoofdroutes (en gebiedsontsluitingswegen) te doorkruisen.	Routes dienen te worden voorzien van een eigen, afgescheiden en duidelijk herkenbare ruimte voor de voetganger. Routes voor kwetsbare groepen vallen zo veel mogelijk buiten de hoofdwegenstructuur.
	Oversteekvoorzieningen worden afgestemd op de gebruikersgroepen. Met name basisschoolkinderen, ouderen en gehandicapten vragen om een op hun kunnen afgestemde oversteekvoorziening.	Op routes voor basisschoolkinderen en ouderen (route tussen woonvoorziening en halte en winkels) dienen oversteken op hoofdwegen te worden beveiligd
	Routes dienen sociaal veilig te zijn.	Goede openbare verlichting, waar mogelijk sociale controle
Comfort		Routes dienen verhard, vlak, voldoende breed en obstakelvrij (geen bloembakken, verkeersborden, parkeermeters of iets dergelijks midden op het trottoir) uitgevoerd te worden. Routes dienen aantrekkelijk, voldoende verlicht en indien mogelijk beschermt te zijn.

tabel 11: criteria voetgangersroutes en voetgangersvoorzieningen Valkenswaard.

7. EDUCATIE EN HANDHAVING

7.1 Verkeerseducatie als middel voor veiliger verkeer

Verkeersveilig gedrag kan worden aangeleerd. Door deel te nemen aan gerichte programma's voor (ouders van) schoolkinderen, middelbare scholieren, ouderen en andere risicogroepen kan het bewustzijn over het eigen gedrag alsmede begrip voor het verkeersgedrag van anderen worden bevorderd. Permanente verkeerseducatie blijft daarmee een belangrijk instrument.

Verkeerseducatie is primair gericht op het terugbrengen van de verkeersonveiligheid, zodat het aantal verkeersslachtoffers daalt. Er zijn echter ook nog andere doelen die via verkeerseducatie gehaald worden. Verkeerseducatie kan zorgen voor een betere betrokkenheid van omwonenden bij hun verkeersomgeving, ouders bij de 'verkeers'-opvoeding van hun kinderen en verkeersdeelnemers op het gebied van veiligheid, sociale controle, milieu en doorstroming. Campagnes gericht op het Nieuwe Rijden of het gebruik van de spitsstrook zijn in de eerste plaats gericht op het propageren van een duurzamere rijstijl waarmee doorstroming en milieu bevoordeeld worden.

Vanuit Duurzaam Veilig Verkeer wordt ingezet op 3 pijlers (aandachtsvelden): de Mens, de Weg en het Voertuig. Elk vraagt om een eigen specifieke inzet. Bij educatie staat de Mens centraal. Verkeersdeelnemers - en dat zijn we feitelijk allemaal - moeten over voldoende kennis, vaardigheid en motivatie beschikken om veilig aan het verkeer deel te (kunnen) nemen. Door hen dat op een adequate wijze bij te brengen, kunnen veel problemen in het verkeer worden voorkomen en wordt het een stuk veiliger.

Verkeersonderwijs op scholen

Verkeerseducatie begint al op jonge leeftijd. Niet voor niets is in de afgelopen jaren veel moeite gedaan om verkeersonderwijs op basisscholen goed vorm te geven. Er zijn diverse verkeer educatieve programma's voor de jonge verkeersdeelnemer. Niet alleen geldt in dit verband 'jong geleerd is oud gedaan', bovendien staan kinderen tot 14 jaar te boek als kwetsbare verkeersdeelnemers. Ze zijn nog bezig om de vaardigheden te ontwikkelen waarmee ze uiteindelijk op verantwoorde wijze zelfstandig aan het verkeer kunnen deelnemen. Maar ondertussen nemen ze al deel aan het verkeer. Tot ongeveer 14 jaar neemt de fietsvaardigheid bij kinderen toe. Hoe meer de kinderen fietsen, hoe groter hun vaardigheid wordt.

Gelukkig is er ten aanzien van de verkeersveiligheid voor kinderen in de voorbije jaren veel ten goede veranderd. Vergeleken met andere leeftijdsgroepen overlijden er in Nederland betrekkelijk weinig kinderen van 0-14 jaar in het verkeer, namelijk circa 35 doden en 685 ziekenhuisgewonden (met de aantekening dat de registratie van ziekenhuisgewonden verre van compleet is). Natuurlijk zijn deze aantallen nog steeds veel te hoog, maar gelukkig zit er al jaren een dalende trend in - groter dan die van andere

leeftijdsgroepen. Een combinatie van maatregelen op het gebied van infrastructuur, voertuigen, beveiligingsmiddelen en educatie heeft hieraan bijgedragen.

Andere vormen van verkeerseducatie

Behalve onderwijs aan kinderen zijn er nog meer mogelijkheden om het verkeerseducatie bij te dragen aan een veiliger verkeer. Zo leidt het geven van verkeersinstructie aan specifieke groepen verkeersdeelnemers er toe dat deze beter zijn toegerust op hun verkeersstaak. Denk daarbij aan educatie over rijden in slechte weersomstandigheden (slipcursussen), rijden met scoot- en/of brommobielen voor ouderen en verkeersinstructie voor 'nieuwe' Nederlanders.

Met name onderwijs aan de oudere verkeersdeelnemer staat op dit moment in de belangstelling. Met de vergrijzing van de bevolking neemt het aantal senioren in het verkeer verder toe en helaas is dat af te leiden uit de ongeval statistieken: het valt op dat er in de afgelopen jaren een groot aantal oudere fietsers in het verkeer is omgekomen. Onder hen nam het aantal dodelijke verkeersslachtoffers zeer sterk toe. In 2011 lag het aantal verkeersdoden onder 65-plussers op 269. Dit zijn er 60 meer dan in 2010. De toename van het totaal aantal verkeersdoden in Nederland komt daarmee geheel voor rekening van deze ouderen.

Vaak wordt voor het bereiken van bovengenoemde doelgroepen primair gefocust op voorlichting, omdat de boodschap daarmee (veel) meer mensen bereikt. Nadeel van voorlichting is dat er geen persoonlijk contact plaats vindt en de boodschap daardoor vaak minder krachtig doorklinkt.

Gezamenlijke uitvoering

Verkeerseducatie is niet alleen een zaak van de gemeente. In tegendeel, de gemeente werkt nauw samen met enkele organisaties die zich specifiek richten op verkeerseducatie. Zo is de Afdeling Valkenswaard van Veilig Verkeer Nederland in de gemeente Valkenswaard actief met het bevorderen van de verkeersveiligheid en het uitvoeren van verkeersveiligheid projecten. VVN Valkenswaard maakt jaarlijks een Werkplan en een Activiteitenkalender, die worden overlegd en afgestemd met de gemeente voor het verkrijgen van subsidie.

Een greep uit het werkplan van VVN Valkenswaard:

- schriftelijk en praktisch verkeersexamen en fietscontrole voor 4-12 jaar
- verkeersquiz voor basisschool leerlingen van groep 7/8
- ondersteuning verkeersouders en BVL.
- verkeerseducatie op scholen voor 4-12 jaar
- project Veilig op weg en Dode hoek grote voertuigen
- controle fietsverlichting in voortgezet onderwijs, op basisscholen en sportclubs.
- BROEM Verkeersvaardigheidsproject voor senior-automobilisten
- fietslessen en cursus Veilig fietsen voor senioren en nieuwe Nederlanders
- scootmobiel training voor senioren en personen met een beperking (in samenwerking met gemeente)
- diverse acties via afficheborden langs de weg

- uitlenen en onderhoud fietsbehendighedsbaan, schoolpleinpakket en fietsverlichtingskoffers
- verkeersvoorlichting voor alle weggebruikers bewoners en buurt.

Steeds vaker wordt VVN Valkenswaard door de gemeente betrokken bij het ontwerp en aanleg van wegen en nieuwe verkeerssituaties.

Verkeersveiligheid en fietsbelangen gaan hand in hand. De Fietzersbond is een 'natuurlijke bondgenoot' in de verkeerseducatie. Dit komt vooral tot uiting in de jaarlijkse fietsverlichtingsactie. De samenwerking met de politie is er vooral met de buurtbrigadiers. De afstemming over verkeersacties en -projecten staat onder druk vanwege de hoge werkdruk en prioriteitenstelling hieraan niet toe te komen. Het waarborgen van mobiliteit voor mensen met een beperking is een primaire zorg voor het Gehandicaptenplatform. In samenwerking met de gemeente en de Scootmobielclub is gewerkt aan een vernieuwde opzet van een VVN – Scootmobiel training.

7.2 Verkeershandhaving als middel voor veiliger verkeer

Het is noodzakelijk dat de mens de benodigde kennis en vaardigheden bezit om veilig aan het verkeer te kunnen deelnemen. Maar daarmee houdt het niet op. Hij moet ook nog de juiste houding aannemen als verkeersdeelnemer. Om dit voor elkaar te krijgen zijn er verkeersregels (wetten), richtlijnen en aanbevelingen gemaakt die door verschillende instanties in het land worden gecontroleerd en waarbij bij niet juiste naleving ervan correctie of bestraffing plaats vindt. Regels zonder handhaving sorteren immers maar weinig effect.

Handhaving als voorwaarde voor verkeersmaatregelen

De gemeente heeft als wegbeheerder met grote regelmaat te maken met handhaving ('enforcement'). Om de doelen op het gebied van verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid te kunnen halen moet steeds een afweging worden gemaakt tussen maatregelen die (fysiek) af te dwingen zijn en maatregelen die moeten worden gehandhaafd. De voorkeur gaat (bijna) altijd uit naar de eerste mogelijkheid. Probleem daarbij is dat niet elke maatregel goed fysiek afdwingbaar is en bovendien dat de kosten waarmee dat gepaard gaat maar al te vaak te hoog zijn in vergelijking met de beschikbare middelen en/of de ernst van het probleem. In dat geval moet dus teruggevallen kunnen worden op handhaving.

Maatregelen die niet fysiek afdwingbaar zijn en waarvan duidelijk is dat ze niet voldoende gehandhaafd kunnen worden hebben meestal nauwelijks effect en worden daarom vaak achterwege gelaten. Daarmee is het geconstateerde verkeersprobleem echter nog niet opgelost. Discussies over handhavingproblemen zorgen daarom nog al eens voor de nodige spanning. Bewoners met klachten over onveilige of hinderlijke verkeerssituaties hebben maar weinig begrip voor het feit dat de bevoegde instantie - de

politie - aangeeft niet te kunnen handhaven, waardoor ogenschijnlijk voor de hand liggende maatregelen niet getroffen worden.

Handhaving als taak van de politie

De zorg voor controle en handhaving op de naleving van de verkeerswetgeving door de weggebruikers ligt voor het belangrijkste deel bij de politie. Zij zorgt, aangestuurd door het Openbaar Ministerie (OM) en het openbaar bestuur, voor de zo goed mogelijke invulling van de handhavingsactiviteiten. De handhavingscapaciteit is echter slechts beperkt. Daarom legt de politie prioriteiten in de verkeershandhaving, waarbij richtinggevend zijn:

- de direct aanwijsbare gevaarzetting welke wordt vastgesteld aan de hand van ongevalsanalyses (objectieve verkeersonveiligheid);
- aangegeven onveiligheidsgevoelens (subjectieve onveiligheid) van mensen (bijvoorbeeld klachten uit de woonwijk over te hard rijden etc.);
- aanwijsbaar risico verhogend gedrag (bv. door gebruik alcohol/drugs);
- de onderwerpen uit de landelijk vastgestelde "Campagnekalender".

Naast de algemene controle en handhaving op de verkeersregels houdt de politie op de naleving van enkele speerpunten in het verkeersveiligheidsbeleid: helmgebruik brom- en motorfietsers, gebruik veiligheidsgordel en beveiligingsmiddelen, roodlichtnegatie, alcohol en drugs achter het stuur, snelheidshandhaving en algemeen verkeersonveilig gedrag (hufteraanpak). Ook levert ze verkeersadvies en ondersteuning aan derden bij de invulling van de politieverkeerstaak. Denk daarbij aan het nemen van verkeersbesluiten door wegbeheerders, inzet bij evenementen en calamiteiten, controles op bijzondere transporten en gebruik van speciale meet- en controle middelen.



In Valkenswaard wordt de inzet voor de verkeershandhaving verzorgd door de regionale politiekorps Brabant Zuidoost. Het daarbij te volgen beleid wordt vastgesteld door het Openbaar Ministerie in samenspraak met de korpsen, de wegbeheerders en andere partners.

BOA's: handhaving door de gemeente zelf

De gemeente Valkenswaard beschikt over drie Buitengewoon Opsporings Ambtenaren, kortweg BOA 's. Deze hebben opsporingsbevoegdheid en zijn actief in de 'openbare ruimte' van de gehele gemeente, vooral op plaatsen die voor het publiek toegankelijk zijn. Zij houden zich bezig met opsporen van 'overlastfeiten' zoals parkeeroverlast, fietsers in het voetgangersgebied, hondenpoep op de stoep (nationale ergernis nummer 1), foutgeparkeerde aanhangers/voertuigen in groenstroken en treden daar (preventief) tegen op. Onder meer door het aanspreken van mensen op hun gedrag en zo nodig door het uitdelen van een bekeuring. Want de BOA's beschikken ook over die bevoegdheid.

8. MEERJARIG UITVOERINGSPROGRAMMA

8.1 Inleiding

In dit Mobiliteitsplan schetst Valkenswaard op welke wijze de gemeente in de komende jaren om wenst te gaan met verkeer. De beleidsmatige benadering maakt het mogelijk om het verkeer- en vervoeraspect in gemeentelijke plannen op eenduidige wijze in te vullen. Het verkeer- en vervoerbeleid is in de eerste plaats faciliterend. Het is duidelijk dat in plannen vaak maatwerk moet worden geleverd, waarbij niet is uit te sluiten dat sommige beleidsdoelstellingen niet (volledig) kunnen worden gerealiseerd. Los van allerhande inhoudelijke argumenten zal ook de financierbaarheid van de maatregelen een belangrijk afwegingselement blijken. Mede met het oog op de gemeentelijke financiën is het wensbeeld niet altijd betaalbaar en moet er dus gezocht worden naar compromissen. Dit is niet bezwaarlijk zolang altijd een integrale eindafweging wordt gemaakt en de plannen drie van de hoofddoelstellingen in het verkeer- en vervoerbeleid niet onderuit halen, namelijk:

- tenminste handhaving van de kwaliteit van de *bereikbaarheid*
- tenminste handhaving van het niveau van de *leefbaarheid*
- verbetering van de *verkeersveiligheid*.

Om het verkeer- en vervoerbeleid goed in concrete maatregelen vast te leggen is een meerjarig uitvoeringsprogramma opgesteld. Dit is een dynamisch document wat ieder jaar opnieuw wordt herijkt. In het uitvoeringsprogramma worden in termen van kwaliteit, tijd, budget en prioriteit de verschillende te nemen verkeersmaatregelen beschreven. Alvorens concrete maatregelen te kunnen benoemen is voor een aantal thema's en gebieden als vervolg op dit Mobiliteitsplan eerst echter een verdere concretiseringsslag nodig. Daarvoor is in het meerjarig uitvoeringsprogramma een aantal specifieke deelstudies meegenomen. Het Mobiliteitsplan geldt voor deze deelstudies als uitgangspunt en beleidskader.

8.2 Financiën: wensen (nog) zonder dekking

Beschikbaarheid van financiële middelen, gemeenteraad bepaalt!

De financiële positie van de gemeente biedt nauwelijks ruimte voor het doen van grote investeringen in de bereikbaarheid. Dit betekent dat de visie in dit Mobiliteitsplan in ieder geval niet op korte termijn en in sommige gevallen zelfs niet op langere termijn kan worden gerealiseerd. In die zin zijn de in het meerjarig uitvoeringsprogramma genoemde looptijden voor de individuele maatregelen voornamelijk te beschouwen als wensbeeld. Dezelfde beperking geldt voor de inzet van personele capaciteit. Bij de uitwerking van de plannen voor het uitvoeringsprogramma zal dus steeds moeten worden beoordeeld wat de mogelijke realisatietermijn is en hoe voldoende dekking van de kos-

ten geregeld kan worden. Dit alles staat in scherp contrast met de vele wensen die er ten aanzien van verkeer en vervoer leven. Weliswaar kan een deel daarvan (deels) worden bekostigd door derden bijvoorbeeld door subsidies, toch resteert in vrijwel alle gevallen nog een aanzienlijke investering voor de gemeente zelf. In het meerjaren projectenoverzicht is met behulp van een prioritering al een schifting gemaakt tussen maatregelen die (op korte termijn) moeten worden uitgevoerd en die in de verdere toekomst wenselijk zijn (zie hoofdstuk 8.5).

Bij het verkrijgen van dekking voor het kunnen uitvoeren van verkeersmaatregelen wordt primair ingezet op het benutten van zoveel mogelijk subsidiemogelijkheden van derden, zodat de eigen investeringen worden geminimaliseerd. Voor sommige projecten, zoals de herinrichting van de Eindhovenseweg en de aanpassing van de verkeerscirculatie in het centrum zal de bekostiging echter vrijwel zeker voor een substantieel deel van de gemeente zelf moeten komen. Een belangrijke vraag die daarbij telkens moet worden gesteld is ten behoeve van welk doel de maatregel primair plaats vindt. In genoemde voorbeelden is het belang van een prettig verblijfsklimaat in het centrum waarschijnlijk belangrijker (en duurder te realiseren) dan het zuiver verkeerskundig tegengaan van doorgaand verkeer, wat feitelijk ook door het plaatsen van enkele afsluitpalen kan worden bewerkstelligd.

Diverse reguliere gemeentelijke taken zoals het opstellen en uitvoeren van beleid en het toetsen van plannen op mobiliteitseffecten worden in de reguliere bedrijfsvoering van de gemeentelijke organisatie meegenomen. Sommige projecten, met name in de sfeer van concrete verkeers- of infrastructurele maatregelen, zullen extra investeringen vergen waarvoor in de begroting - eventueel op termijn - ruimte moet worden geschapen. De krapte in de financiële mogelijkheden vereist in dit opzicht een secure afweging, gebaseerd op een deugdelijke kosten-baten analyse. De besluitvorming hierover vindt plaats op het moment dat de betreffende maatregel wordt voorgedragen aan het gemeentebestuur voor nadere uitwerking.

Beschikbaarheid van capaciteit

Op dit moment telt de gemeentelijke organisatie één fte op het gebied van verkeer en vervoer. Indien dit leidt tot capaciteitsproblemen wordt veelal tijdelijke capaciteit ingehuurd. Meestal functioneert dit goed, zeker waar het gaat om duidelijk afgebakende projecten. Als de omvang van de externe inhuur echter te groot wordt, ontstaat het gevaar dat de integraliteitsdoelstelling in het gemeentelijk beleid in het gedrang komt. Gezien het grote aantal (potentiële) projecten met een verkeerskundige dimensie dat voor de komende jaren op de planning staat is dat gevaar zeker niet denkbeeldig. Voor behoud van de integrale benadering is het nodig dat een continu gemeente breed overzicht wordt behouden over alle activiteiten waarin verkeer en vervoer een rol speelt:

- bewaken van het verkeer en vervoeraspect in het gemeentelijk beleid;
- coördinatie van de verkeerskundige inbreng in gemeentelijke projecten;
- mede coördinatie van onderhoudstrajecten;
- initiëren en begeleiden van subsidietrajecten voor beleids- en infraprojecten;

- regionale coördinatie van het verkeer- en vervoerbeleid;
- afhandeling van vragen en klachten van bewoners en ondernemers;
- begeleiding van college en raad in verkeer- en vervoersaangelegenheden.

De huidige formatie voor verkeer en vervoer van één fte biedt te weinig ruimte om al de bovengenoemde taken naar behoren op te pakken. Daarvoor zijn deze taken simpelweg te omvangrijk en te talrijk. Het is daarom gewenst de formatie voor verkeer- en vervoer in de organisatie voor de komende jaren uit te breiden, zodat adequaat kan worden ingespeeld op het omvangrijke werkpakket.

Extra formatieplaatsen kosten geld. Op dit moment biedt de gemeentebegroting geen ruimte voor de aanstelling van een extra verkeer- en vervoersmedewerker. Alleen indien ruimte kan worden gecreëerd in de begroting kan de formatie daadwerkelijk worden uitgebreid. Tot die tijd moet er echter terdege rekening mee worden gehouden dat de werkzaamheden op het gebied van verkeer en vervoer binnen Valkenswaard steeds in het gedrang zijn.

8.3 Samenhang met beheer en onderhoud

Het is voor de gemeente als wegbeheerder een constante uitdaging om het realiseren van verkeersmaatregelen te laten samenvallen met beheer en onderhoud. Zo wordt het mogelijk om 'werk met werk' te maken en dat kan veel geld schelen. Op het eerste gezicht lijkt een onderlinge afstemming van verkeersmaatregelen en beheer en onderhoud een simpele opgave. De praktijk is echter anders: beheer en onderhoud kent zijn eigen planning, die niet alleen door de gemeentelijk wegbeheerder wordt bepaald. Ook nutsbedrijven zijn bijvoorbeeld met regelmaat aan het werk aan het wegennet en zij hantieren daarbij vaak andere prioriteiten dan de gemeente. Nieuwe ontwikkelingen langs de straat - zoals bouwprojecten - kunnen de onderlinge afstemming van planningen behoorlijk bemoeilijken. Daar komt nog bij dat elke wegafsluiting gevolgen heeft voor belanghebbenden. In sommige gevallen zijn dat alleen de direct aanwonenden, maar zeker bij grotere projecten kan de bereikbaarheid van delen van de gemeente in gevaar komen, waardoor vele belangen - bijvoorbeeld voor winkeliers of ondernemers - onevenredig worden geschaad. Hiermee houdt de gemeente bij het inplannen van werkzaamheden terdege rekening, zowel waar het gaat om de communicatie vooraf aan en tijdens de werkzaamheden als ten aanzien van het bieden van tijdelijke voorzieningen en planning van de werkzaamheden.

Binnen de gemeentelijke organisatie is inmiddels een werkverband tussen BOR en ROE opgezet, waarin de verschillende werkzaamheden van de gemeente en van derden op structurele wijze op elkaar worden afgestemd, zodat optimaal kan worden meegelift in onderhoudsprogramma's en de belanghebbende nietodeloos hinder ondervindt. Dat gebeurt door het opstellen van een voortschrijdende 'werk aan de weg'-kalender voor de korte termijn (1 jaar) met een doorkijk naar de lange termijn: de integrale planning

ROE/BOR 2014/2023. Ten behoeve van de samenstelling van deze planning wordt nagegaan:

- van welke onderhoudssituatie (verharding, straatmeubilair, openbaar groen etc.) ter plaatse sprake is en wat de (verwachte) resterende levensduur is;
- welke verkeers- of herinrichtingsmaatregelen zijn gepland;
- of rioleringswerkzaamheden moeten worden uitgevoerd;
- of nutsbedrijven ter plaatse werkzaamheden hebben gepland;
- welke risico's uitstel van onderhoud met zich meebrengt;
- welke andere wegwerkzaamheden in de omgeving (binnen de gemeente en binnen de regio) spelen en wat de gevolgen daarvan zijn voor de verkeerscirculatie en de bereikbaarheid;
- of financiële middelen, subsidiemogelijkheden of (gedeeltelijke) financiering van derden beschikbaar zijn om de werkzaamheden uit te voeren;
- welke prioriteiten worden gesteld door raad en/of college;
- welke (tijd)afspraken zijn gemaakt met derden (overheden, particulieren);
- of derden in de directe omgeving (bouw)ontwikkelingen hebben gepland.

Voor een deel is deze informatie al in beeld, voor een deel moet ze echter nog in beeld worden gebracht. Onder regie van BOR wordt in de komende periode verder gewerkt aan het verder invullen van de integrale planning ROE/BOR, onder andere door het meerjarig uitvoeringsprogramma in dit Mobiliteitsplan erin te integreren. Hiermee maakt de planning ROE/BOR inzichtelijk wat de financiële en capaciteitsgevolgen zijn van de verschillende projecten, geredeneerd vanuit het beheer- en verkeer- en vervoersaspect. Het programma zal met regelmaat worden aangepast aan de actuele stand van zaken en de nieuwste inzichten.

Essentieel voor een bruikbare 'werk aan de weg'-kalender is dat hij steeds wordt gemonitord op voortgang. De kalender is een dynamisch document, dat steeds moet kunnen inspelen op de actualiteit. Daarom wordt de kalender meermaals per jaar (bijvoorbeeld één keer per kwartaal) doorgenomen door de betrokken teams en waar nodig aangepast aan veranderde omstandigheden of inzichten. De lange termijn kalender dient ook met regelmaat te worden geactualiseerd, maar de frequentie daarvan kan veel lager, bijvoorbeeld één maal per jaar.

8.4 Deelstudies

Dit Mobiliteitsplan heeft niet de intentie per direct alle verkeerskwesties in Valkenswaard op te lossen. Daarmee zou onvoldoende recht worden gedaan aan de vaak complexe achtergrond van verkeerskwesties en zou bovendien voorbij worden gegaan aan de financiële draagkracht van de gemeentekas. Door desondanks de verkeerskwesties vanuit een integraal perspectief te benaderen kunnen duurzame oplossingen worden verkregen, ook indien nog niet direct kunnen worden gerealiseerd. Daarom is er voor gekozen een aantal deelstudies te benoemen inzake vraagstukken, die op (korte) termijn

in onderzoek worden genomen, uiteraard op basis van de uitgangspunten die in dit Mobiliteitsplan zijn vastgelegd.

a. Uitwerking Westparallel (loopt)

Onder regie van de provincie Noord-Brabant vindt op dit moment de uitwerking plaats van het voorkeursalternatief (VKA) voor de Westparallel. Dat gebeurt in regionaal verband, samen met de gemeenten Bergeijk, Waalre en Veldhoven en instanties als Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Brabantse Milieu Federatie, ZLTO en EVO. De uitwerking startte eind 2013, direct na de vaststelling van het VKA door Geëerde Staten. Volgens de planning dient uiterlijk in het laatste kwartaal van 2014 een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) te zijn vastgesteld door Provinciale Staten, gebaseerd op een uitgewerkt tracé. In het VKA zijn ongelijkvloerse aansluitingen meegenomen ter hoogte van Dommelen-Zuid (N397/Westerhovenseweg) en ter hoogte van de 'oude' N69 ten zuiden van Valkenswaard (N69/Luikerweg).

De kosten voor deze deelstudie voor de gemeente betreffen de regiekosten. Eind 2012 werd daarvoor de gemeenteraad een krediet beschikbaar gesteld. Ondanks de opgelopen vertraging in het proces is dit krediet waarschijnlijk toereikend om in 2014 de uitwerking af te kunnen ronden.

b. Verkeerssituatie Dommelen-Zuid (loopt)

Door het achterwege laten van de aansluiting Dommelen-Noord in het VKA wordt de verkeerscirculatie in Dommelen ongunstig beïnvloed. De wél meegenomen aansluiting Dommelen-Zuid zorgt er voor dat sommige wegen in Dommelen-Zuid meer verkeer krijgen te verwerken als gewenst. Daarom zijn de provincie en de gemeente Valkenswaard gestart met het ontwikkelen van aanvullende maatregelen die de toename van de verkeersdruk in Dommelen-Zuid liefst volledig, doch in ieder geval zo veel mogelijk ongedaan maken en de eventueel daaruit voortvloeiende hinder minimaliseren dan wel wegnemen. Er wordt gewerkt met een intensieve bewoners- en belanghebbendenparticipatie, zodat voldoende draagvlak voor de maatregelen kan ontstaan. Hoewel er een belangrijke relatie bestaat met de uitwerking van de Westparallel wordt de verkeerssituatie Dommelen-Zuid gezien als separate studie. De werkzaamheden zijn begin 2014 gestart. Het proces loopt zoveel mogelijk parallel met dat van de Westparallel.

De voorbereidingskosten zijn voor rekening van de provincie, met uitzondering van de kosten van de eigen personele inzet van de gemeente. Ook ten aanzien van de uitvoering van de maatregelen draagt de provincie financieel substantieel bij. Het is echter niet uit te sluiten dat ook de gemeente financieel moet bijdragen aan uitvoeringsmaatregelen. Hoe hoog die bijdrage is hangt af van de omvang van die maatregelen en met name van de afspraken over de precieze kostenverdeling tussen de provincie en de gemeente.

c. Uitwerking nulplusmaatregelen (loopt)

In het kader van het Gebiedsakkoord Grenscorridor N69 heeft de gemeente Valkenswaard ingestemd met het nemen van een aantal zogenaamde nulplusmaatregelen om de verkeerscirculatie in de regio - deels voor en deels na de komst van de Westparallel - in goede banen te leiden. De voorbereiding van deze maatregelen is al gestart, de uitvoering is gefaseerd tot na 2023. Belangrijk is dat alle nulplusmaatregelen integraal en binnen de uitgangspunten van dit Mobiliteitsplan worden voorbereid en uitgevoerd.

Eén van de nulplusmaatregelen betreft het deel van de N69 tussen de Belgische grens en Valkenswaard-zuid. Daarvoor heeft de provincie een probleemverkenning opgesteld, waarin diverse knelpunten naar bovenkomen die deels nu al aanwezig zijn en deels ontstaan zodra de Westparallel wordt opengesteld. Om die voor te zijn wordt nu gestart met de planstudie. De provincie voert de regie. De gemeente Valkenswaard heeft veel belangen in dit proces, waaronder de afwikkeling van het landbouwverkeer in de omgeving van Borkel en Schaft. De gemeente wil hiervoor een duurzame, verkeersveilige oplossing. De kosten voor de planstudie liggen bij de provincie. De gemeente bekostigt de eigen inbreng. Het is nog niet duidelijk of toekomstige uitvoeringsmaatregelen leiden tot financiële bijdragen vanuit Valkenswaard (tevens nulplusmaatregel).

De overige nulplusmaatregelen worden primair gefinancierd door de gemeente. Daarbij wordt zoveel mogelijk ingezet op het verkrijgen van subsidies. De stand van zaken wordt periodiek geactualiseerd en toegezonden aan college en gemeenteraad.

d. Verkeerscirculatie vracht- en bevoorradingsverkeer

De problemen als gevolg van vrachtverkeer zijn in Valkenswaard talrijk. Zoals de circulatieberekeningen laten zien nemen deze knelpunten zonder ingrijpen de komende decennia verder toe. Daarom is er behoefte aan een specifieke circulatie voor deze verkeersgroep, zodanig dat de hinder ervan wordt geminimaliseerd. De komst van de Westparallel biedt daarvoor mogelijkheden. Maar zonder extra maatregelen wordt het doel - geen doorgaand vrachtverkeer waar dat niet hoort - waarschijnlijk niet gehaald. Daarom is het nodig dat de gemeente aanvullende maatregelen neemt, die in deze deelstudie verder worden uitgewerkt. Daarbij is het belangrijk dat maatregelen goed worden afgestemd met buurgemeenten en politie (vanwege handhaving).

In basis is de verkeerscirculatie voor vracht- en bevoorradingsverkeer onderdeel van het nulplus maatregelenpakket. Dit onderdeel wordt op dit moment door de regio opgepakt. In dit specifieke geval gaat het echter om de lokale uitwerking ervan. Deze uitwerking vindt daarom plaats op kosten van de gemeente (studiekosten). De financiering van de uitvoeringsmaatregelen zullen grotendeels worden meegenomen in de kosten voor de inrichting van 60 km/h-zones in het buitengebied, met name de Heikantstraat en N69/Eindhovenseweg.

e. Verkeerscirculatieplan centrum

Eén van de belangrijkste en meest ingrijpende vervolgonderzoeken die op stapel staan is de uitwerking van de verkeerscirculatie in het centrum van Valkenswaard. Door de komst van de Westparallel kan de 'oude' N69 in het centrum worden afgewaardeerd en kan een verkeerssysteem worden toegepast dat beter aansluit bij de functies van een centrum. Dat verkeerssysteem wordt steeds aangeduid met 'verkeersluw', maar dat begrip blijkt in de praktijk op verschillende manieren uitlegbaar. Een integrale benadering met aandacht voor het grote aantal belangen verdient de voorkeur. Daarom is er een koppeling met het Masterplan centrum Valkenswaard 2014-2020. In dit plan is de ambitie omschreven om in te grijpen in het verkeerssysteem zodat het centrum in de toekomst vitaal blijft. Verkeer speelt in het centrum een - belangrijke, maar vooral ook - faciliterende rol. Om daaraan in de toekomst goed invulling te kunnen geven is in het Mobiliteitsplan een aantal richtinggevend kaders opgenomen waaraan het verkeerscirculatieplan centrum moet voldoen.

De verkeerscirculatie in het centrum is een complexe opgave, aangezien de circulatie nauw samenhangt met de toekomst van de leefbaarheid in het centrum en de kansen voor de centrumfuncties (winkels, horeca, instellingen, wonen, werken). In het verkeerscirculatieplan centrum wordt tevens de bijstelling van het parkeren van auto's en het stallen van fietsen en bromfietsen meegenomen. Reden hiervoor is dat deze aspecten niet los van elkaar kunnen worden gezien.

De kosten voor het opstellen van het verkeerscirculatieplan centrum komen voor rekening van de gemeente, eventueel gebruik makend van budgetten voor het Masterplan Centrum. Grootste kostenpost is het communicatiedeel, zodat belangen voldoende prominent kunnen worden meegenomen in het proces. De kosten voor uitvoeringsmaatregelen zijn in dit stadium nog niet in beeld te brengen. Het ligt voor de hand dat de mate van ingrijpen en het gewenste kwaliteitsniveau voor het grootste deel de benodigde financiële middelen bepalen. Zoals gezegd kunnen de kosten van de zuiver verkeerskundige maatregelen beperkt blijven. Vanuit beeldkwaliteit kunnen echter aanvullende eisen worden gesteld die de kosten fors hoger kunnen maken. Op het moment dat helder is welke maatregelen nodig worden geacht kan hierover een duidelijker beeld worden geschetst.

f. Fietsnetwerk 2.0

De voorzieningen voor de fiets in Valkenswaard kunnen op onderdelen nog verbeteren. Vanuit het duurzaamheidsperspectief, de verkeersveiligheid en het bevorderen van lokale bereikbaarheid kijkt de gemeente als wegbeheerder kritisch naar de kwaliteit van de voorzieningen. Daartoe zijn in het meerjarig projectenoverzicht al concrete maatregelen opgenomen. Daarnaast wordt een deelstudie gewijd aan verdere verbeteringsmogelijkheden, voortbordurend op de in dit Mobiliteitsplan opgenomen uitgangspunten. Bijzondere aandacht krijgt het relatief hoge aantal fietsongevallen in de gemeente en de verkeersveiligheid voor de fietser in het centrum, nabij scholen, op de bedrijventerreinen en bij drukke gebiedsontsluitingswegen. Ook de opkomst

van de e-bike en voorzieningen voor recreatief fietsverkeer worden hierin meegenomen.

De kosten voor het uitvoeren van de deelstudie komen voor rekening van de gemeente. De daaruit voortvloeiende uitvoeringsmaatregelen worden in de deelstudie inzichtelijk gemaakt. Veel fietsmaatregelen zullen als 'werk met werk maken' gekoppeld worden aan ingrepen die toch al nodig zijn. Bovendien zijn er eventueel subsidiemogelijkheden.

g. Herziening parkeerbeleid

Er zijn voldoende redenen om het parkeerbeleid kritisch tegen het licht te houden. In nauwe samenhang met het Masterplan Centrum moet bepaald worden hoe het parkeerbeleid voor het centrum het best klantvriendelijk kan worden ingericht. Daarbij komen de parkeervoorzieningen, het vergunningenbeleid, de wijze van betaling, de parkeernormering en het organisatieaspect aan de orde. Ook is er aandacht voor de rol van de gemeente in de ontwikkeling van gebouwde parkeervoorzieningen in het centrum. De kosten om de herziening van het parkeerbeleid komen voor rekening van de gemeente. Het betreft voorlopig alleen studiekosten. Bezien moet worden of de kosten (deels) kunnen worden gedekt uit parkeerinkomsten. Daarvoor is het nodig deze laatste te verhogen. Er zijn signalen dat dit mogelijk is, niet door tariefverhogingen maar door verbetering van de organisatiestructuur.

h. Verkeerscirculatie Lage Heide en omgeving

De komst van de Westparallel zorgt er voor dat de verkeerscirculatie ten westen van de uitbreidingslocatie Lage Heide flink verandert. Zo heeft de afsluiting van de Mgr. Smetsstraat voor gemotoriseerd verkeer een negatief effect op de ontsluiting van het Eurocircuit e.o. Daarom willen de gemeente Bergeijk en Valkenswaard samen studeren op een alternatieve circulatie in het gebied. Ook de provincie wordt betrokken.

De plankosten zullen verdeeld worden over respectievelijk de gemeente Bergeijk en de gemeente Valkenswaard en de provincie. Voor de uitvoeringsmaatregelen is reeds voorzien in een subsidiabele bijdrage vanuit het SRE ter grootte van 50% (uiteraard met een plafond). De andere helft komt ten laste van beide gemeenten.

8.5 Meerjaren projectenoverzicht: ambitie en prioriteiten

In het meerjarig uitvoeringsprogramma zijn de infrastructurele maatregelen en deelstudies opgenomen die nodig zijn om het beleid zoals opgenomen in dit Mobiliteitsplan uit te voeren. De projecten in het programma zijn onderverdeeld in vijf categorieën: provinciaal wegennet, gemeentelijk wegennet, beleid en onderzoek, fietsnetwerk en voorzieningen en openbaar vervoer. Ook de kosten en de dekking van de deelstudies en de maatregelen zijn hierin beschreven. Voor wat betreft de nulplusmaatregelen is daarbij primair uitgegaan van de zuiver verkeerskundig noodzakelijke ingreep, waarbij is uitge-

gaan van soberheid en doelmatigheid. Enkel voor de herinrichting van de Eindhovenseweg is een hoger ambitieniveau met betrekking tot het bestratingsmateriaal gehanteerd, dat past bij het Valkenswaardse centrumgebied. Voor alle andere projecten zijn eveneens kostenramingen opgenomen die ook enkel zijn gebaseerd op de verkeerskundige benodigde ingrepen. De ramingen bevatten kosten van verwerving, planschades en schadevergoedingen, notariss- en makelaarskosten, overdrachtsbelasting, engineering, heffingen en leges, verzekeringen, geluidsmaatregelen en fasering.

Daarnaast is, door middel van percentages als opslagen op de berekende bouwsom, rekening gehouden met de eventuele aanpassingen aan kabels en leidingen. Het risico op bodemvervuiling en zinkassen is in kaart gebracht op basis van plaatselijke kennis maar zonder een specifieke meting. Wanneer daadwerkelijk bodemvervuiling voorkomt dan is er een aanzienlijke kans op substantiële meerkosten.

Aan de maatregelen zijn mede gelet op de afspraken in het kader van het Gebiedsakkoord en hetgeen hiervoor is aangegeven over de gemeentelijke financiën prioriteiten toegekend. De prioritering is opgebouwd uit drie klassen:

prioriteit 1: Uit te voeren projecten

Het betreft projecten die per definitie worden uitgevoerd. Uitvoering is voor deze projecten zeker omdat de gemeente zich hiervoor jegens andere overheden of volgens raadsbesluit (contractueel) heeft vastgelegd. In sommige gevallen is geen uiterste oplevertermijn vastgesteld, waardoor het project in de tijd kan worden opgeschoven. De financiële dekking van deze projecten is - hetzij uit gemeentelijke middelen hetzij middelen van derden - tenminste gedeeltelijk geregeld of toegezegd. De financiering dient - voor wat betreft het gemeentelijke deel - opgenomen te worden in de gemeentelijke begroting of er dient een reservering te worden gemaakt.

prioriteit 2: Gewenste projecten

Het betreft projecten die gewenst zijn, maar nog niet voor uitvoering in aanmerking komen. Deze projecten moeten nog nader worden uitgewerkt. De financiële dekking moet nog volledig (of nagenoeg volledig) worden geregeld. Er is nog geen zicht op financiering van derden, er is ook geen financiering toegezegd. De gemeente heeft geen contractuele verplichtingen. In veel gevallen komen projecten met prioriteit 2 in beeld in het kader van 'werk met werk maken'.

prioriteit 3: Te overwegen projecten

Het betreft slechts voornemens voor de lange(re) termijn waarvan nut, noodzaak en haalbaarheid nog nader in beeld moeten worden gebracht. Financiering is nog niet geregeld, er zijn geen contractuele verplichtingen.

In het meerjaren projectenoverzicht is voor de maatregelen met de prioriteit 1 steeds aangegeven welke kosten er mee gemoeid zijn en hoe de financiering er uit ziet. Bij dit laatste is uitgegaan van maximale subsidiëring. Voor maatregelen met prioriteit 2 en 3 is alleen een inschatting van de projectkosten weergegeven, de financiering komt aan de orde zodra de maatregel specifiek aan de orde komt.

8.6 Meerjarig projectenoverzicht

Nummer	Categorie	Prioriteit	Project	Omschrijving	TOTALE kosten (incl. voorbereidingskosten, risico en onvoorzien, excl. BTW)	Dekking projectkosten door			Nog niet gedekte gemeentelijke kosten	Uitvoering	Opmerkingen
						Subsidie	Gemeente	Derden			
1	P	1	Realisatie Westparallel	Definitieve trasering Westparallel met 2 x 1 rijstroken, ontwerpnelheid 80 km/h, inclusief mitigerende en compenserende maatregelen, vastgelegd in Provinciaal Inpassingsplan	€ 140.000.000			100% Provincie		2015-2018	
2	P	1	Aansluitingen Westparallel	Aansluiting Westparallel op gemeentelijk wegennet ter hoogte van de Luikerweg en ter hoogte van de Westerhovenseweg.	Opgenomen in begroting Realisatie Westparallel.			100% Provincie		2015-2018	
3	P	1	Overdracht N69 Eindhoven-seweg/Luikerweg		Niet van toepassing			100% Provincie (op termijn mogelijk reconstructiekosten)			
4	F	1	Fietspad Oude Spoorbaan-tracé	Realisatie van een fietspad over de Oude Spoorbaan tussen Valkenswaard en de High Tech Campus in Eindhoven, dat er toe moet leiden dat meer gebruik wordt gemaakt van de fiets ten koste van het autogebruik.	€ 2.110.000	Bijdrage SRE € 285.000,- Overige kosten(c.a. € 1.057.000,-) voor realisatie, promotie, communicatie en natuurcompensatie via subsidie 'Fietsfile vrij'.	€ 98.000,-	Bijdrage gemeente Waalre € 670.000,-		Gereed in 2015 of zo spoedig mogelijk opvolgend	Bijdrage Valkenswaard reeds voldaan. In geval van meerkosten wordt eerst de raad geraadpleegd.
5	B	1	Dynamisch verkeermanagement	Verbetering van de doorstroming van het verkeer op de N69 door middel van het geven van routeadvies met behulp van reistijden op traject Luikerweg tot de Randweg Eindhoven. Dit routeadvies wordt dynamisch weergegeven voor de bestaande route via de kernen van Valkenswaard en Waalre. Daarnaast voor het alternatief via de N396 en de A2.	€ 167.000			100% Provincie		PM	Betreft diverse maatregelen, waar het Valkenswaardse deel onderdeel van uitmaakt.
6	G	1	Herinrichting Europalaan	Herinrichting Europalaan, waarbij doorstroming van lokaal verkeer en verkeersveiligheid worden verbeterd.	€ 7.732.000	€ 1.665.000,- bestaande uit: VROM BSV € 315.000,-, SRE/BDU € 350.000,-, BSL € 500.000,- en SRE/BBZoB € 500.000,-	€ 2.067.000,- in bestemmingsreserve Europalaan. € 3.000.000,- via algemene reserve	WB'69 €1.000.000,-		2014-2015-2016	Aanvang werkzaamheden na positieve RvS-uitspraak.
7	G	1	Reconstructie kruising Luikerweg/Zuidelijke Randweg	Reconstructie van de kruising Luikerweg/Zuidelijke Randweg zodanig dat de doorstroming op de lokale wegen in Valkenswaard verbetert.	€ 620.000	Maximaal € 105.000,- via SRE/BBZoB.	Minimaal € 105.000,-, waarvan € 40.000,- voorbereidingskrediet (reeds beschikbaar)	€ 410.000,- Provincie volgens WVT (nog niet toegezegd)		Start 2015	Wegvakentheorie Kostenverdeling: 2/3 Provincie, 1/3 gemeente.

8	G	1	Reconstructie Zuidelijke Randweg/Molenstraat	Reconstructie van de kruising Zuidelijke Randweg/Molenstraat zodanig dat de doorstroming en veiligheid op de lokale wegen in Valkenswaard verbetert. Door de verlegging van de lokale hoofdroute van Valkenswaard naar de Europalaan neemt het verkeer op de Zuidelijke Randweg toe. De Molenstraat is een recreatieve fietsroute naar de Venbergse Watermolen waar het autoverkeer hinder oplevert voor fietsers.	€ 35.000	Maximaal € 17.500,- via SRE/BLV (max 50%)	Minimaal € 17.500,- , waarvan € 10.000,- voorbereidingskrediet (reeds beschikbaar) en € 5.000,- onderhoudsbudget			Start 2015	
9	G	1	Reconstructie kruising De Vest/Zeelberg	Reconstructie van de kruising De Vest/Zeelberg zodanig dat de doorstroming en verkeersveiligheid op de lokale wegen in Valkenswaard verbetert.	€ 80.000	maximaal € 40.000,- via SRE/BLV Of SRE/BBZoB (50%)	Minimaal € 40.000,- waarvan € 15.000,- voorbereidingskrediet (reeds beschikbaar) en € 10.000,- onderhoudsbudget			Start 2015	
10	G	Afgerond	Reconstructie kruising John F.Kennedylaan/Leenderweg	Verkeerroute richting centrum ondergeschikt aan route doorgaand verkeer en industrieterrein Schaapsloop I.	€ 800.000	SRE/N69: € 100.000,- SRE/BBZoB (subsidie toegezegd)	100% via budget Revitalisering Schaapsloop (€ 2.140.000,-) waarvan € 800.000,- voor dit project.	WB' 69: € 400.000,-		2014	Afgerond
11	G	1	Reconstructie kruising Luikerweg/Dommelseweg	Reconstructie van de kruising Luikerweg/Dommelseweg zodanig dat de doorstroming op de lokale wegen in Valkenswaard verbetert. Verschuiving van verkeersstromen naar de Europalaan en de Westparallel geeft deze kruising een lokale functie.	€ 450.000	Maximaal € 75.000,- via SRE/BBZoB	Minimaal € 75.000,- waarvan € 10.000,- onderhoudsbudget	€ 300.000,- Provincie volgens WVT (nog niet toegezegd)		Start 2017	Wegvakken theorie Kostenverdeling: 2/3 Provincie, 1/3 gemeente. Voorbereidingskosten circa 67.500,- (=15%), opgenomen in de totale kosten. Samenhang met Masterplan Centrum, verbeteren omgeving Flora-park.
12	G	1	Reconstructie kruising Nieuwe Waalreseweg/Dommelseweg	Reconstructie van de kruising Dommelseweg/Nieuwe Waalreseweg zodanig dat de doorstroming en veiligheid op de lokale wegen in Valkenswaard verbetert.	€ 450.000	maximaal € 225.000,- via SRE/BLV Of SRE/BBZoB (50%)	Minimaal € 225.000,- , waarvan 70.000,- voorbereidingskrediet nog niet beschikbaar) en € 30.000,- onderhoudsbudget			2015/2017 (na aanpassing rotonde Luikerweg en Europalaan)	
13	P	1	Herinrichting N69-Zuid Luikerweg tot Belgische grens	Een herinrichting van het bestaande wegvak N69 tussen de Westparallel en de Belgische grens (Luikerweg) met als doel een verbetering van de doorstroming waarbij aandacht is voor langzaam verkeer.	PM		Eventuele bijdrage gemeente i.v.m. wegvakken theorie nog niet bekend.	100% Provincie (afhankelijk van eventuele bijdragen gemeente i.v.m. WVT		2015-2018	Indien reconstructie kruisingen: Gebruik wegvakken theorie.
14	G	1	Geluidsreducerend asfalt Zuidelijke Randweg.	De Zuidelijke Randweg krijgt in de toekomst meer verkeer te verwerken door wijzigingen in de verkeersstructuur in de omgeving. Door het treffen van geluidsreducerende maatregelen wordt de hinder als gevolg van verkeersgeluid voor de omliggende woonbebouwing beperkt.	€ 475.000		€ 475.000,-			Vanaf 2014	Op korte termijn wordt gekeken naar goedkope oplossingen voor geluidsbeperking op de omliggende woonbebouwing.

15	G	1	Inrichting verblijfsgebieden binnen bebouwde kom	Verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom zijn duurzaam veilig ingericht door middel van het plaatsen van 30km/h zone borden en eventueel het nemen van fysieke maatregelen. Hierdoor wordt sluipverkeer in verblijfsgebieden geweerd.	€ 180.000	€ 90.000,- via SRE/BLV(50%)	Minimaal € 90.000,-, waarvan € 15.000,- voorbereidingskrediet reeds beschikbaar)			Vanaf 2014	Uitgangspunt is sobere en doelmatige inrichting
16	G	2	Inrichting N69 tussen Europalaan en Dommelseweg	Door de aanleg van de Westparallel en de reconstructie van de Europalaan kan de verkeersfunctie van de N69/Eindhoveneweg komen te vervallen en kan de weg worden heringericht met de nadruk op de verblijfsfuncties. De bestaande N69 is een barrière in het centrum en levert negatieve effecten op het vlak van leefbaarheid. De huidige inrichting draagt niet bij aan verbetering van de centrumfuncties.	€ 6.700.000	bijdrage via SRE/BLV (PM)	PM	(Eventuele bijdrage provincie via overdracht N69)	€ 6.700.000,- (waarvan 15% voorbereidingskosten) nog niet gedekt;	Na overdracht N69	Herinrichting centrumtracé is onderdeel van Masterplan Centrum
17	G	1	Inrichting 60 km/h wegen buitengebied	Het duurzaam veilig inrichten van verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom doormiddel het plaatsen van 60km/h zone borden en eventueel het nemen van fysieke maatregelen.	€ 180.000	€ 90.000,- via SRE/BLV(50%)	Minimaal € 90.000,-, waarvan € 25.000,- voorbereidingskrediet nog niet beschikbaar)			2014-2016	
18	G	1	Inrichting N69 als 60 km/h verblijfsgebied buitengebied	Het duurzaam veilig inrichten van de bestaande N69 tussen de kernen van Aalst en Valkenswaard door middel het plaatsen van 60km/h zone borden en eventueel het nemen van fysieke maatregelen mede gericht op het voorkomen van sluipverkeer.	€ 85.000	€ 42.000,- via SRE/BLV(50%)	€ 43.000,-(waarvan 15% voorbereidingskosten)			Vanaf 2014	
19	B	1	Regionale maatregelen vrachtverkeer	Door regionale maatregelen voor het vrachtverkeer wordt getracht hinder van doorgaand vrachtverkeer te beperken zodat leefbaarheid verbeterd. De hinder doet zich vooral voor in Valkenswaard en Aalst. De maatregelen mogen niet leiden tot verplaatsing van de hinder naar elders in de regio.	€ 100.000,-			100% Provincie		2014-2018	
20	B	1	Actualisatie parkeerbeleid	Met de aanpassingen van het parkeerbeleid wordt getracht het aantal autobezoeken aan het centrum van Valkenswaard te verminderen ten gunste van bezoek met openbaar vervoer en fiets. Deze maatregel is flankerend in relatie tot de modal split (minder gebruik van auto en meer gebruik van openbaar vervoer en fiets).	€ 40.000		€ 40.000,-			2014-2015	o.b.v. raming Parkeerbeleid centrum in afstemming met Masterplan Centrum
21	B	2	Onderzoek venstertijden vrachtverkeer	In relatie met eventueel te nemen regionale maatregelen voor het vrachtverkeer in onder meer het centrum van Valkenswaard wordt onderzocht of het nodig is venstertijden voor bevoorrading van onder meer winkels in te voeren.	Opgenomen in begroting regionale maatregelen Vrachtwagenverkeer					2014	
22	G	2	P+R terrein in combinatie met carpoolplekken	Door het realiseren van een P+R terrein met carpoolplekken wordt getracht het gebruik van het openbaar vervoer en het carpoolen te bevorderen, waardoor de omvang van het dagelijkse autoverkeer afneemt.	€ 410.000	Cofinanciering SRE 25%	PM	Provincie e.a. financierders PM	€ 410.000,- (waarvan 15% voorbereidingskosten) nog niet gedekt;	Vanaf 2023	

23	O	2	HOV infrastructuur Valkenswaard	Door aanleg van voorzieningen ten behoeve van hoogwaardig openbaar vervoer tussen Eindhoven CS en Valkenswaard moet het gebruik van het openbaar vervoer worden gestimuleerd ten koste van autoverplaatsingen.	€ 6.240.000	Cofinanciering SRE 25%	PM	Provincie e.a. financierders PM	€ 6.240.000,- (waarvan 15% voorbereidingskosten) nog niet gedekt;	Start 2022	Uitwerking tracé in afstemming met Masterplan Centrum
24	G	2	Reconstructie kruising Luikerweg - Venbergseweg	Het wegvak telt één ongeregelde kruising (Venbergseweg/Molenstraat) en een beperkt aantal uitritten. De kruising met de Venbergseweg komt naar voren als knelpunt. Hier steken in de regel veel fietsers over op weg naar de Malpie. De huidige situatie wordt als onveilig ervaren	€ 640.000	€ 320.000,- via SRE/BLV toegezegd.	€ 320.000,- gemeente volgens WVT (nog niet toegezegd)		Nog € 320.000,- benodigd.	Na aanleg Westparallel	Toegezegde subsidie SRE gebaseerd op gemeentelijke financiering project. Indien WVT wordt toegepast wordt de hoogte van het subsidiebedrag waarschijnlijk aangepast. Wegvak-kentheorie mogelijk met kostenverdeling: 2/3 Provincie, 1/3 gemeente.
25	G	3	Herinrichting De Vest/John F. Kennedylaan	Herinrichting van De Vest - John F. Kennedylaan op bedrijventerrein Schaapsloop naar een weg met een grotere verkeersfunctie. Door de aanleg van een parallelstructuur wordt de verkeersonveiligheid en verminderde doorstroming verbeterd.	€ 17.390.000	PM	PM	PM	PM	PM	Gemeente Valkenswaard heeft geen middelen. Alleen uitvoerbaar indien de regio verreweg het grootste deel van de kosten op zich neemt.
26	G	3	Herinrichting Brouwerij-dreef	Het wegvak dat de Tienendreef met de Westerhovenseweg verbindt is deels uitgevoerd als woonstraat met beperkte fietsvoorzieningen en diverse uitritten en is daarmee in de huidige hoedanigheid onvoldoende geschikt voor de verwerking van veel verkeer. Het huidige profiel is voor fietsers weinig comfortabel en gaat bovendien ten koste van de verkeersveiligheid. Ook de verkeersveiligheid van de oversteken naar o.a. de Westerhovenseweg worden meegenomen. De verdere uitwerking wordt meegenomen in de studie Verkeerscirculatie Dommelen-Zuid.	€ 3.850.000	PM	PM	PM	PM	2015-2018	Eventueel onderdeel maatregelen Dommelen-Zuid. In dat geval volledig voor rekening provincie.
27	G	3	Herinrichting Bergstraat	Het wegvak is wat betreft vormgeving niet volledig in overeenstemming met de voorkeur inrichtingskenmerken, zoals het aantal aansluitingen, vormgeving van kruispunten en fietsvoorzieningen. Knelpunt op de Bergstraat vormt de combinatie van een belangrijke verkeersfunctie en een belangrijke verblijfsfunctie (oude kern Dommelen). De verdere uitwerking wordt meegenomen in de studie Verkeerscirculatie Dommelen-Zuid.	€ 3.515.000	PM	PM	PM		2015-2018	Eventueel onderdeel maatregelen Dommelen-Zuid. In dat geval volledig voor rekening provincie.

28	G	3	Herinrichting Dommelseweg	Enkele wegvakken - met name in Valkenswaard - hebben nog het oude provinciale profiel met op één niveau bestrate parkeerstroken en fietspaden. Daarmee voldoen deze wegvakken weliswaar aan de minimale inrichtingseisen voor een gebiedsontsluitingsweg II, maar door een andere inrichting kan de snelheid van het autoverkeer worden teruggebracht en het comfort en de veiligheid voor de fietser worden verbeterd. Maatregel komt pas aan de orde indien wegvak vanwege andere redenen moet worden aangepakt.	€ 2.030.000	PM	PM	PM	PM	PM	Uitvoering in principe volledig voor kosten gemeente. Subsidiemogelijkheden niet bekend.
29	G	3	Herinrichting Leenderweg (wegvak bebouwde kom tot Europalaan)	Het wegvak binnen de bebouwde kom heeft het oude provinciale profiel met op één niveau bestrate parkeerstroken en fietspaden. Daarmee voldoet dit wegvak weliswaar aan de minimale inrichtingseisen voor een gebiedsontsluitingsweg II, maar door een andere inrichting kan de snelheid van het autoverkeer worden teruggebracht en het comfort en de veiligheid voor de fietser worden verbeterd. Maatregel komt pas aan de orde indien wegvak vanwege andere redenen moet worden aangepakt.	€ 850.000	PM	PM	PM	PM	PM	Uitvoering in principe volledig voor kosten gemeente. Subsidiemogelijkheden niet bekend.
30	B	Loopt	Verkeersstudie Dommelen-Zuid	Het in samenspraak met de werkgroep Dommelen-Zuid formuleren van een advies over oplossingen voor de negatieve verkeerseffecten van de aansluiting van de Westparallel op de Westerhovenseweg voor Dommelen-Zuid	€ 50.000			100% Provincie		2014	Betreft alleen proceskosten. Uitvoering van maatregelen nog niet begroot.
31	B	1	Verkeerscirculatieplan Centrum	Het in samenspraak met de belanghebbenden centrum Valkenswaard formuleren van een advies over oplossingen voor de natieve verkeerseffecten van de huidige N69 op het centrum van Valkenswaard.	€ 25.000		€ 25.000			2014/2015	o.b.v. raming Verkeerscirculatieplan centrum onder regie van Masterplan Centrum (ivm bredere belangenafweging)
32	B	1	Verkeerscirculatie Lage Heideweg e.o. (Eurocircuit)	Het opstellen van een verkeerscirculatieplan voor de bereikbaarheid van het Eurocircuit. Naar aanleiding van de aanleg hinder als gevolg van de nieuwe Westparallel.	€ 1.140.000	€ 575.000,- SRE toegezegd	€ 575.000,-	PM		Gelijktijdig/direct na aanleg Westparallel	ER bestaat een mogelijkheid dat dit project integraal onderdeel wordt van de aanleg Westparallel (flankerende maatregelen), waardoor alle kosten door de provincie gedragen worden.
33	B	2	Verkeerscirculatieplan vracht- en bevoorradersverkeer	Het opstellen van een verkeerscirculatieplan voor vracht- en bevoorradersverkeer dat samenhangt met de regionale maatregelen voor vrachtverkeer.	€ 10.000		€ 10.000			2014-2015	o.b.v. raming
34	F	3	Fietsvoorzieningen Venbergseweg. Realiseren vrijliggende fietsvoorziening.	Realiseren vrijliggende fietsvoorziening.	€ 950.000	PM	PM	PM	PM	Na Westparallel en i.s.m. kruising Luikerweg – Venbergseweg.	
35	F	3	Fietsverbinding tussen westelijke woonwijken	Nieuwe verbinding realiseren.	€ 265.000		PM	PM	PM	nog niet bekend	

36	F	3	Verbeteren fietsvoorzieningen JF Kennedylaan (vrij liggende voorziening realiseren)	Wegdek ter hoogte van de Leenderweg vernieuwen. Vrij liggende voorziening realiseren (GOW)	€ 675.000	PM	PM	PM	PM	loopt gelijk op met onderhoud JF Kennedylaan	Uitvoering alleen mogelijk i.s.m. onderhoud JF Kennedylaan
37	F	3	Verbinding centrum Valkenswaard- Achelse Kluis	Realiseren nieuwe fietsverbinding.	€ 1.200.000	PM	PM	PM	PM	PM	
38	F	3	Fietsbeleidsplan	Actualisatie van het huidige fietsbeleid. Daarbij wordt aangesloten op de aangepaste categorisering van het fietsnetwerk Valkenswaard.	€ 15.000	PM	PM	PM	PM	PM	

Legenda	
Categorieën	
P	Provinciaal wegennet
G	Gemeentelijk wegennet
B	Beleid en onderzoek
F	Fietsnetwerk en voorzieningen
O	Openbaar vervoer
Prioriteiten	
Prioriteit 1	Per definitie uitvoeren, indien nog niet beschikbaar direct krediet vaststellen
Prioriteit 2	Te overwegen maar eerst verder uitwerken c.q. middelen verkrijgen
Prioriteit 3	Enkel voornemen. Nut en noodzaak + haalbaarheid moeten nader worden onderzocht.

BIJLAGE 1: WEGCATEGORISERING

1.1 VOORKEURSKENMERKEN WEGINRICHTING BINNEN BEBOUWDE KOM

	Gebiedsontsluitingsweg Type I	Gebiedsontsluitingsweg Type II	Erftoegangsweg Type I	Erftoegangsweg Type II
EIGENSCHAPPEN				
Beschrijving	Drukke invalsweg met beperkt aantal aansluitingen	Gebiedsontsluitingsweg of traverse (bijvoorbeeld door- gaande route door kern)	Verblijfsgebied binnen bebouwde kom met geringe verkeersfunctie, busroutes, obstakelvrije route hulpdiensten	Verblijfsgebied binnen bebouwde kom
Maximale snelheid	50/70 km/h	50 km/h	30 km/h	30 km/h of stapvoets
Intensiteit	Max 20.000 mvt/etmaal	Max 15.000 mvt/etmaal	Max 6.000 mvt/etmaal	Max 2.000 mvt/etmaal
Gebruik	Uitsluitend verkeersfunctie, incidenteel erftoegang, mogelijk busroute,	Sterke verkeersfunctie, beperkte erftoegang, mogelijk busroute,	Beperkte verkeersfunctie, erftoegang, mogelijke busroute, traverse met sterke winkelfunctie	Uitsluitend erftoegang, geen verkeersfunctie
Hulpdiensten	Aanrijroute	Aanrijroute	Ontsluitingsroute	Toegankelijk
INRICHTING				
Rijbaan	2x2 of 2x1 rijstroken	2x1 rijstroken	Beperkte breedte, passeren mogelijk	Beperkt breedte, passeren niet altijd mogelijk
Scheiding rijrichtingen	Middenberm of verhoogde overrijdbare berm	Overrijdbaar	Geen rijbaanscheiding, geen markering in lengterich- ting	Geen rijbaanscheiding, geen markering in lengterichting
Verharding	Asfalt/beton	Asfalt/klinkers	Asfalt/klinkers	Klinkers
Voorrang	Voorrangsweg	Voorrangsweg	Gelijkwaardige kruisingen, indien nodig voorrangs- kruispunten (bijvoorbeeld bij busroute)	Gelijkwaardige kruisingen
Kruisingen	Beperkt aantal. Kruisingen met andere verkeersader ongelijkvloers, met rotonde of VRI, oversteken voor voetganger en fietser alleen bij over- steekplaatsen	Beperkt aantal. Kruisingen met andere verkeersader met rotonde of VRI. Ondegeschikte aansluitingen met voor- rangskruising	Gelijkwaardig, waar gelijkwaardigheid niet logisch is (informeel voorrangsgedrag) of ongewenst (bus) voorrang regelen met bijvoorbeeld doorlopend trottoir.	Waar nodig lage snelheid op kruisingen fysiek afdwin- gen.
Fietser	Niet op hoofdrijbaan, Vrijliggend fietspad, alternatieve route of parallelstruc- tuur	Fietspad, vrijliggend of aanliggend fietspad	Op rijbaan, fietsstroken/fietsuggestiestroken mogelijk (eventu- eel enkelzijdig fietspad in twee richtingen)	Op rijbaan
Bromfietser	Niet op hoofdrijbaan, Vrijliggend fietspad, alternatieve route of parallelstruc- tuur	Op hoofdrijbaan, tenzij alternatieve route voor fietser korter is en dit leidt tot illegaal gebruik fietspad door bromfietsen	Op hoofdrijbaan	Op hoofdrijbaan
Voetganger	Niet op rijbaan	Niet op rijbaan	Niet op rijbaan	Mogelijk op rijbaan
Oversteekvoorzieningen	Ongelijkvloers, gelijkvloers via rotonde of VRI	Gelijkvloers via rotonde, VRI of met middenopstelplaats	Gelijkvloers	Gelijkvloers
Parkeren	Niet op rijbaan	Niet op rijbaan, eventueel in parkeervakken	Op rijbaan of in vakken	Op rijbaan of in vakken
Bushaltes	In haven	Bij voorkeur in haven, op rijbaan alleen bij fietspaden	Op rijbaan indien l < 4.000 mvt/etmaal	Geen openbaar vervoer
Pechvoorzieningen	Berijdbare berm, pechstrook of -haven	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig
Bewegwijzering	Altijd aanwezig inclusief voorbewegwijzering	Eventueel aanwezig, straatnamen	Straatnamen	Straatnamen
Zij/kantmarkering	Verhoogde band en/of kantmarkering	Verhoogde band	Eventueel verhoogde band	Eventueel verhoogde band
KRUISINGEN				
Gebiedsontsluitingsweg type I	Ongelijkvloers of Voorrangskruispunt met VRI of rotonde	Ongelijkvloers of rotonde of VRI	Voorrangskruispunt, bij voorkeur met uitritconstruc- tie of VRI	n.v.t.
Gebiedsontsluitingsweg type II	Ongelijkvloers of rotonde of VRI	Rotonde of VRI of voorrangskruispunt met snelheid beperkende maatregelen	Voorrangskruispunt met snelheid beperkende maatregelen of uitritconstructie of rotonde	Voorrangskruispunt, bij voorkeur met uitritconstructie
Erftoegangsweg type I	Voorrangskruispunt, bij voorkeur met uitritconstructie of VRI	Voorrangskruispunt met snelheid beperkende maatregelen of uitritconstructie of rotonde	Gelijkwaardig kruispunt, waar gelijkwaardigheid niet logisch is of ongewenst voorrang regelen	Gelijkwaardig kruispunt, waar gelijkwaardigheid niet logisch is of ongewenst voorrang regelen
Erftoegangsweg type II	n.v.t.	Voorrangskruispunt, bij voorkeur met uitritconstructie	Gelijkwaardig kruispunt, waar gelijkwaardigheid niet logisch is of ongewenst voorrang regelen	Gelijkwaardig kruispunt (voorrang van rechts) eventueel met snelheid verlagende maatregelen (bijv. plateau)
Primaire fietsroute	Ongelijkvloers of rotonde of VRI	Gelijkvloers met rotonde of VRI of met middengeleider i.c.m. snelheid beperkende maatregelen Eventueel voorrangregeling voor fietser	Gelijkvloers met rotonde of VRI of met middengelei- der i.c.m. snelheid beperkende maatregelen Eventueel voorrangregeling voor fietser	Gelijkvloers eventueel snelheid beperkende maatregelen en evt. voorrangregeling voor fietsen
Secundaire fietsroute	Ongelijkvloers of rotonde of VRI	Gelijkvloers met rotonde of VRI of met middengeleider i.c.m. snelheid beperkende maatregelen	Gelijkvloers met middengeleider i.c.m. snelheid beperkende maatregelen	Gelijkvloers eventueel snelheid beperkende maatregelen
Tertiaire/recreatieve fietsroute	Ongelijkvloers of rotonde of VRI	Gelijkvloers met rotonde of VRI of met middengeleider	Gelijkvloers eventueel met middengeleider eventueel i.c.m. snelheid beperkende maatregelen	Gelijkvloers eventueel snelheid beperkende maatregelen
Openbaar vervoerbaan	Ongelijkvloers of gelijkvloers met volledig bewaakte of geregelde overgang	Ongelijkvloers of gelijkvloers met volledig bewaakte of geregelde overgang	Gelijkvloers (evt. met snelheid beperkende maatreg- len) en voorrangregeling	Gelijkvloers (evt. met snelheid beperkende maatregelen) en voorrangregeling

1.2 VOORKEURSKENMERKEN WEGINRICHTING BUITEN BEBOUWDE KOM

	Gebiedsontsluitingsweg Type I	Gebiedsontsluitingsweg Type II	Erftoegangsweg Type I	Erftoegangsweg Type II
EIGENSCHAPPEN				
Beschrijving	Belangrijke gebiedsontsluitingsweg met incidenteel aansluitingen	Secundaire gebiedsontsluitingsweg met beperkt aantal aansluitingen	Erftoegang met verblijfsfunctie en beperkte verkeersfunctie	Erftoegang met verblijfsfunctie
Maximale snelheid	80 km/h	60/80 km/h	60 km/h	60 km/h
Intensiteit	Max 30.000 mvt/etmaal	Max 15.000 mvt/etmaal	Max 4.000 mvt/etmaal	Max 2.000 mvt/etmaal
Gebruik	Uitsluitend verkeersfunctie, geen erftoegang, mogelijke busroute	Uitsluitend verkeersfunctie, beperkt erftoegang, mogelijke busroute	Beperkte verkeersfunctie, mogelijke busroute	Uitsluitend erftoegang
Hulpdiensten	Aanrijroute	Aanrijroute	Ontsluitingsroute	Ontsluitingsroute
INRICHTING				
Rijbaan	2x1 rijstroken (2x2 indien nodig, ook 'inhaalvlakken' mogelijk)	2x1 rijstroken	Beperkte breedte, mogelijk met doorgetrokken kantmarkering om rijbaanbreedte visueel te beperken	Beperkte breedte, mogelijk met doorgetrokken kantmarkering om rijbaanbreedte virtueel te beperken
Scheiding rijrichtingen	Middenberm, verhoogde overrijdbare berm en/of dubbele middenstrepen (bij 2x2: grasberm)	Dubbele middenstrepen (inhaalverbod)	Geen, ook geen asmarkering	Geen, ook geen asmarkering
Verharding	Asfalt/beton	Asfalt/beton	Asfalt/klinkers	Asfalt/klinkers
Voorrang	Voorrangsweg	Voorrangsweg	Gelijkwaardige kruisingen, indien nodig voorrangskruispunten, maar nooit voorrangsweg	Gelijkwaardige kruisingen
Kruisingen	Zo weinig mogelijk, Ongelijkvloers of rotonde of VRI Ongelijkvloerse kruisingen indien omrijafstanden voor fietsers en landbouwverkeer onacceptabel zijn.	Beperkt aantal Gelijkvloers, rotondes of VRI of voorrangskruising	Waar nodig Gelijkvloers, eventueel rotonde of voorrangskruising op plaatsen waar gelijkwaardigheid niet logisch is (informeel voorrangsgedrag) eventueel plateau	Waar nodig Gelijkvloers, eventueel voorrangskruising op plaatsen waar gelijkwaardigheid niet logisch is (informeel voorrangsgedrag) eventueel plateau
Snelheidsremmers	Nee	Incidenteel, bijvoorbeeld bij oversteekvoorzieningen en bushaltes	Fysiek waar nodig	Fysiek waar nodig
Fietser	Niet op hoofdrijbaan alternatieve route of parallelstructuur (vrijliggend fietspad)	Niet op hoofdrijbaan alternatieve route of parallelstructuur (vrijliggend fietspad, minimaal fietsstroken)	Op rijbaan, fiets(suggestie)stroken, eventueel fietspad	Op rijbaan
Bromfietser	Niet op hoofdrijbaan alternatieve route of parallelstructuur (vrijliggend fietspad)	Niet op hoofdrijbaan alternatieve route of parallelstructuur (vrijliggend fietspad, minimaal fietsstroken)	Op rijbaan, indien aanwezig op fietspad	Op rijbaan
Voetganger	Niet op rijbaan	Niet op rijbaan	Op rijbaan indien geen voetgangersruimte aanwezig	Op rijbaan
Oversteekvoorzieningen	Ongelijkvloers	Ongelijkvloers of gelijkvloers (rotonde of VRI) eventueel middenopstelplaats	Gelijkvloers	Gelijkvloers
Parkeren	Niet, uitgezonderd parkeerhavens	Niet, uitgezonderd parkeerhavens	Op rijbaan of aanliggend	Op rijbaan of aanliggend
Bushaltes	Incidenteel, alleen in haven	Mogelijk, alleen in haven	Op rijbaan of aanliggend	Op rijbaan
Pechvoorzieningen	Pechstrook of -haven	Pechstrook, pechhaven of berijdbare berm	Op rijbaan of berijdbare berm	Op rijbaan
Obstakelvrije zone	6,00 meter (minimaal 4,50 meter)	6,00 meter (minimaal 4,50 meter)	Liefst 2,00 meter	Liefst 2,00 meter
Bewegwijzering	Altijd aanwezig inclusief voorbewegwijzering	Altijd aanwezig, eventueel voorbewegwijzering	Eventueel bewegwijzering, straatnamen	Straatnamen
Kantstrepen	Onderbroken 3-3 (0,15)	Onderbroken 3-3 (0,15)	Kantmarkeringen Bij fietssuggestiestrook: 1 - 1 (0,10) Bij vrijliggend fietspad: 1 - 3 (0,10) Als visuele versmalling 1 - 3 (0,10)	Bij voorkeur geen markeringen, kantstrepen mogelijk bij verharding van 4,50 meter of meer.
KRUISINGEN				
Stroomweg wegtype I: nationale stroomweg	Ongelijkvloers Haarlemmermeer of half klaverblad	Ongelijkvloers Haarlemmermeer of half klaverblad	n.v.t.	n.v.t.
Stroomweg wegtype II: regionale stroomweg	Ongelijkvloers Haarlemmermeer of half klaverblad	Ongelijkvloers Haarlemmermeer of half klaverblad	n.v.t.	n.v.t.
Gebiedsontsluitingsweg type I	Ongelijkvloers of rotonde of voorrangskruispunt met VRI eventueel snelheidsbeperking	Rotonde of voorrangskruispunt met VRI, eventueel snelheidsbeperking	Rotonde of voorrangskruispunt eventueel met VRI en snelheidsbeperking	n.v.t.
Gebiedsontsluitingsweg type II	Rotonde of voorrangskruispunt met VRI, eventueel snelheidsbeperking	Rotonde of voorrangskruispunt eventueel met VRI en snelheidsbeperking	Rotonde of voorrangskruispunt eventueel met VRI en snelheidsbeperking	Voorrangskruispunt

Erftoegangsweg type I	Rotonde of voorrangskruispunt eventueel met VRI en snelheidsbeperking	Rotonde of voorrangskruispunt eventueel met VRI en snelheidsbeperking	Gelijkvloers met snelheidsremmers eventueel voorrangsregeling	Gelijkvloers eventueel met voorrangsregeling, eventueel met snelheidsremmers
Erftoegangsweg type II	n.v.t.	Voorrangskruispunt	Gelijkvloers eventueel met voorrangsregeling, eventueel met snelheidsremmers	Gelijkwaardig kruispunt eventueel met snelheidsremmers
Primaire fietsroute	Ongelijkvloers of rotonde of voorrangskruispunt met VRI	Ongelijkvloers of voorrangskruispunt en snelheidsbeperking	Gelijkvloers met snelheidsremmers eventueel voorrang voor fietsen	Gelijkvloers eventueel met snelheidsremmers, eventueel voorrang voor fietsen
Recreatieve fietsroute	Rotonde of voorrangskruispunt met VRI en/of middenopstelplaats	Rotonde of voorrangskruispunt met VRI en/of middenopstelplaats	Gelijkvloers met snelheidsremmers eventueel voorrang voor fietsen	Gelijkvloers eventueel met snelheidsremmers, eventueel voorrang voor fietsen
Openbaar vervoerbaan	Ongelijkvloers of bewaakte overgang	Ongelijkvloers of bewaakte overgang	Ongelijkvloers of geregeld	Ongelijkvloers of geregeld

BIJLAGE 2: VERKEERSPLOTS

2.1 Autoverkeer intensiteiten per scenario



Weergave verkeersintensiteiten anno 2013 op Valkenswaarde Wegennet op basis van berekening verkeersmodel.



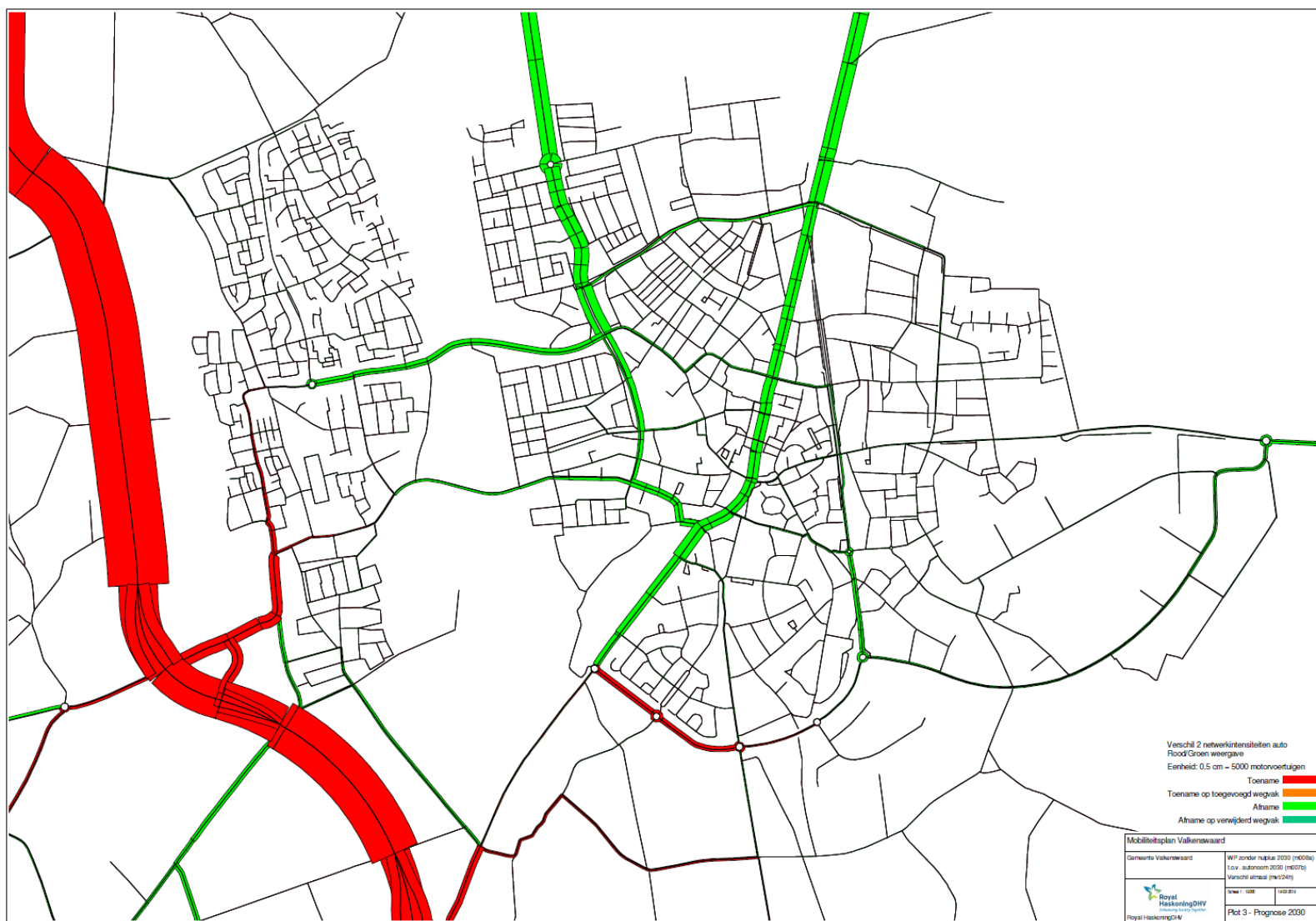
Scenario 1 verkeersintensiteiten in Valkenswaard in 2030 bij autonome ontwikkeling



Scenario 1 verschil verkeersintensiteiten Valkenswaard tussen 2013 en 2030 bij autonome ontwikkeling. Rood is verkeerstoename, groen is afname met oranje is aangepast wegvak aangegeven.



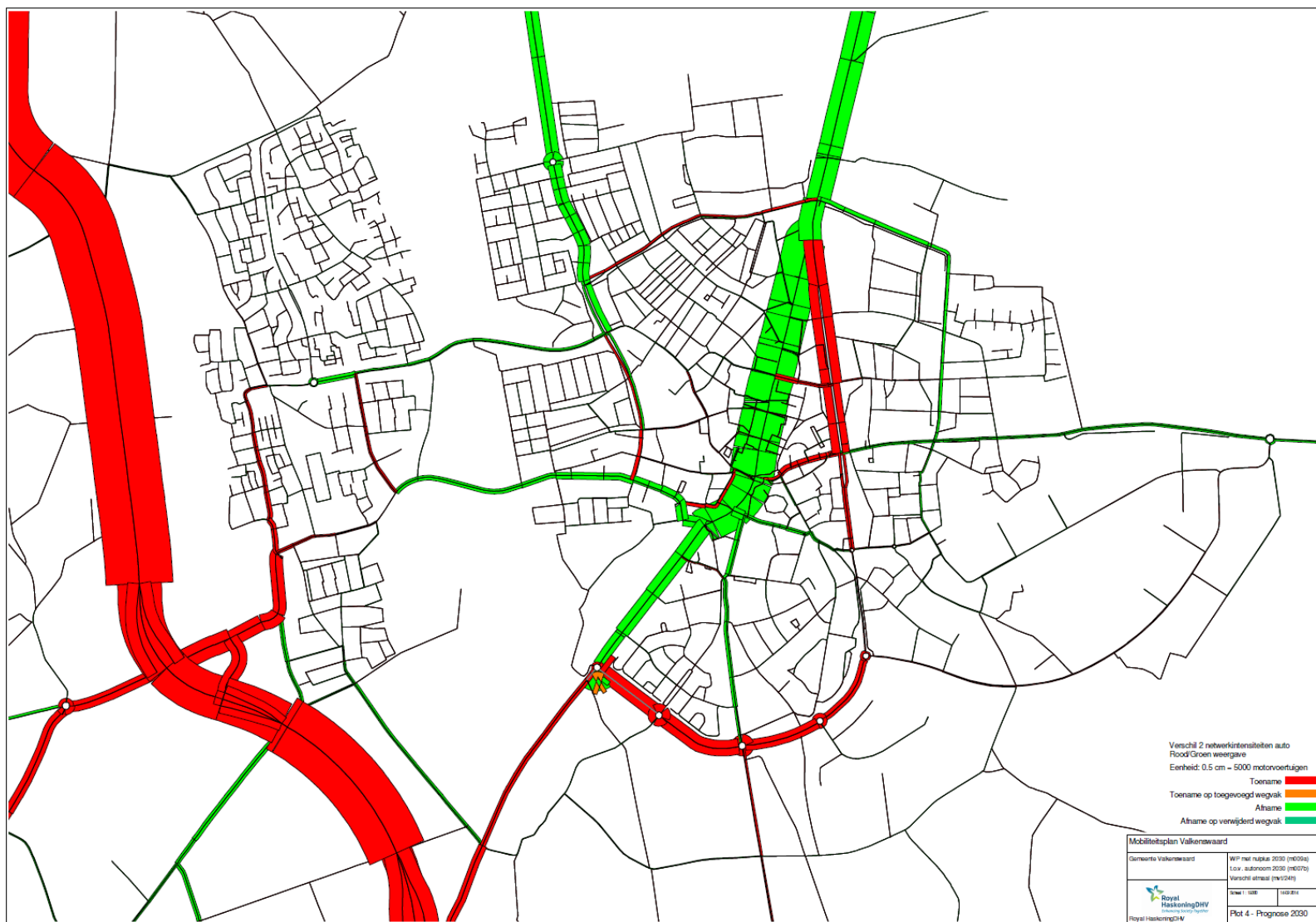
Scenario 2 verkeersintensiteiten in Valkenswaard in 2030 met Westparallel en zonder nulplusmaatregelen



Scenario 2 verschil verkeersintensiteiten in Valkenswaard tussen autonome ontwikkeling 2030 en situatie met Westparallel en zonder nulplusmaatregelen 2030



Scenario 3 verkeersintensiteiten in Valkenswaard in 2030 met Westparallel en met nulplasmaatregelen



Scenario 3 verschil verkeersintensiteiten in Valkenswaard tussen autonome ontwikkeling 2030 en situatie met Westparallel en nulpusmaatregelen 2030

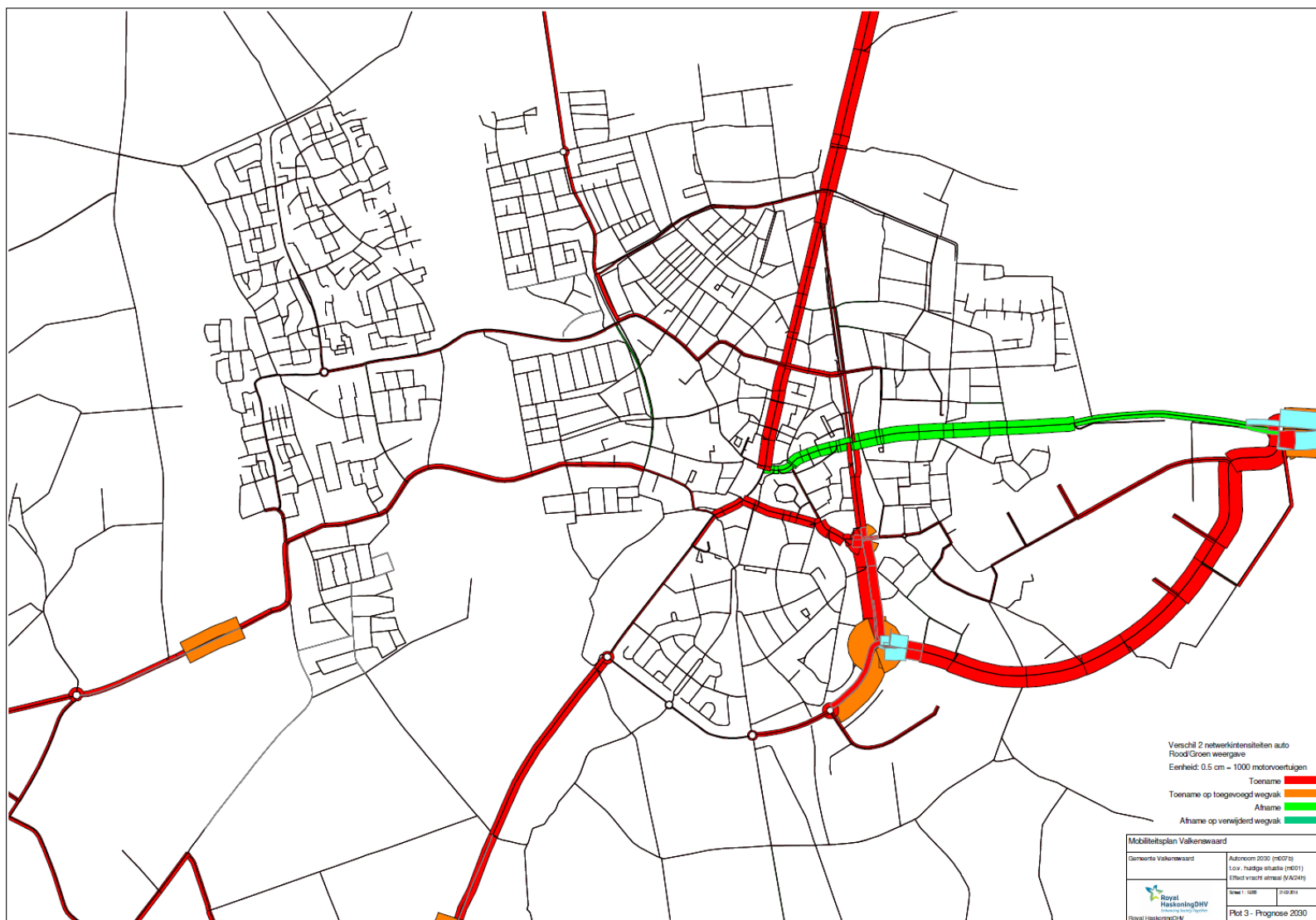
2.2 Vrachtverkeer intensiteiten per scenario



Weergave vrachtverkeersintensiteiten anno 2013 op Valkenswaardse Wegennet op basis van berekening verkeersmodel.



Scenario 1 vrachtverkeerintensiteiten in Valkenswaard in 2030 bij autonome ontwikkeling



Scenario 1 verschil vrachtverkeerintensiteiten in Valkenswaard tussen autonome ontwikkeling 2013 en autonome situatie 2030; rood is verkeerstoename, groen is afname. Met oranje is een aangepast wegvak aangegeven.



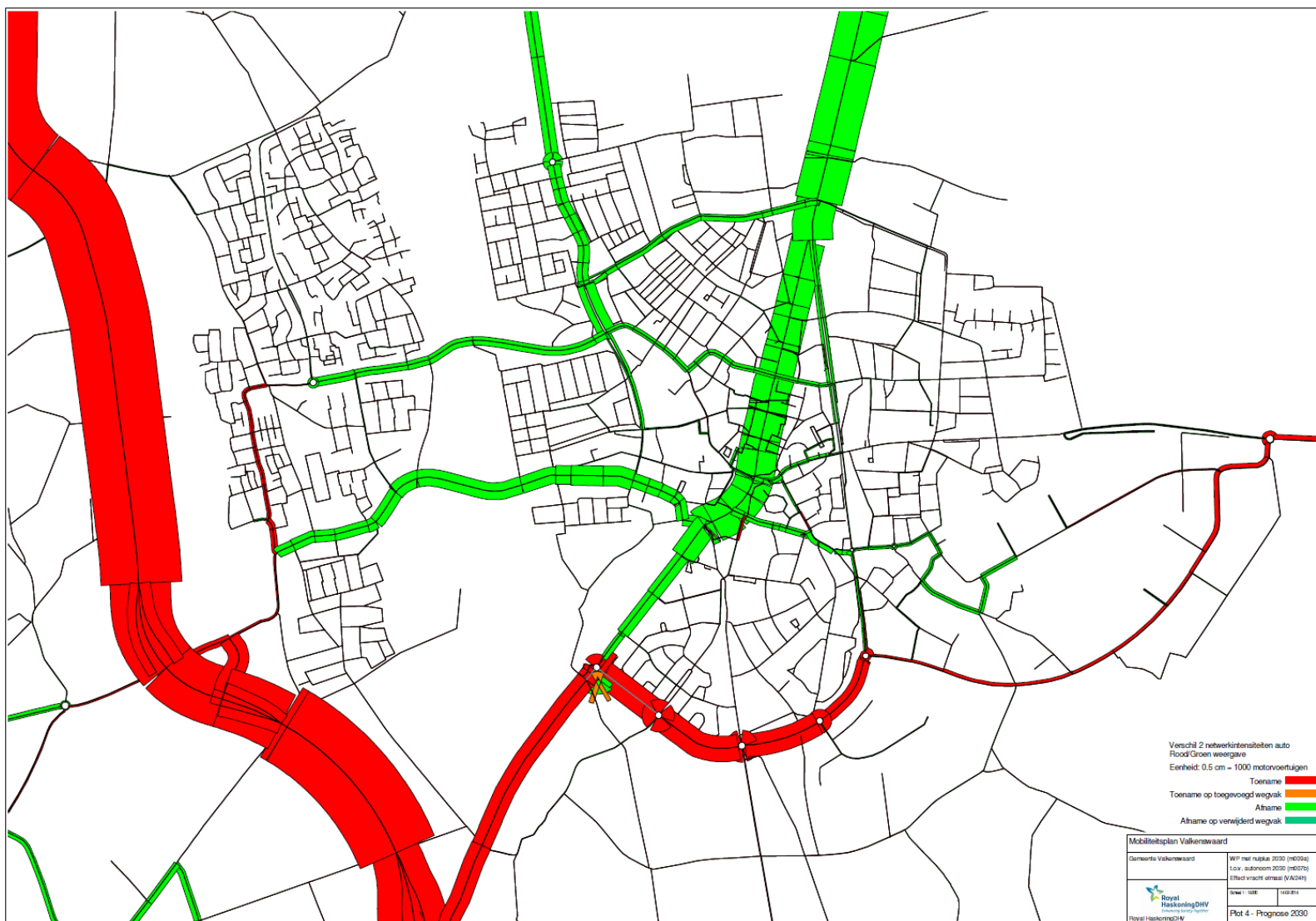
Scenario 2 vrachtverkeerintensiteiten in Valkenswaard in 2030 met Westparallel en zonder nulplusmaatregelen



Scenario 2 verschil vrachtverkeerintensiteiten in Valkenswaard tussen autonome ontwikkeling 2030 en situatie met Westparallel en zonder nulplusmaatregelen 2030

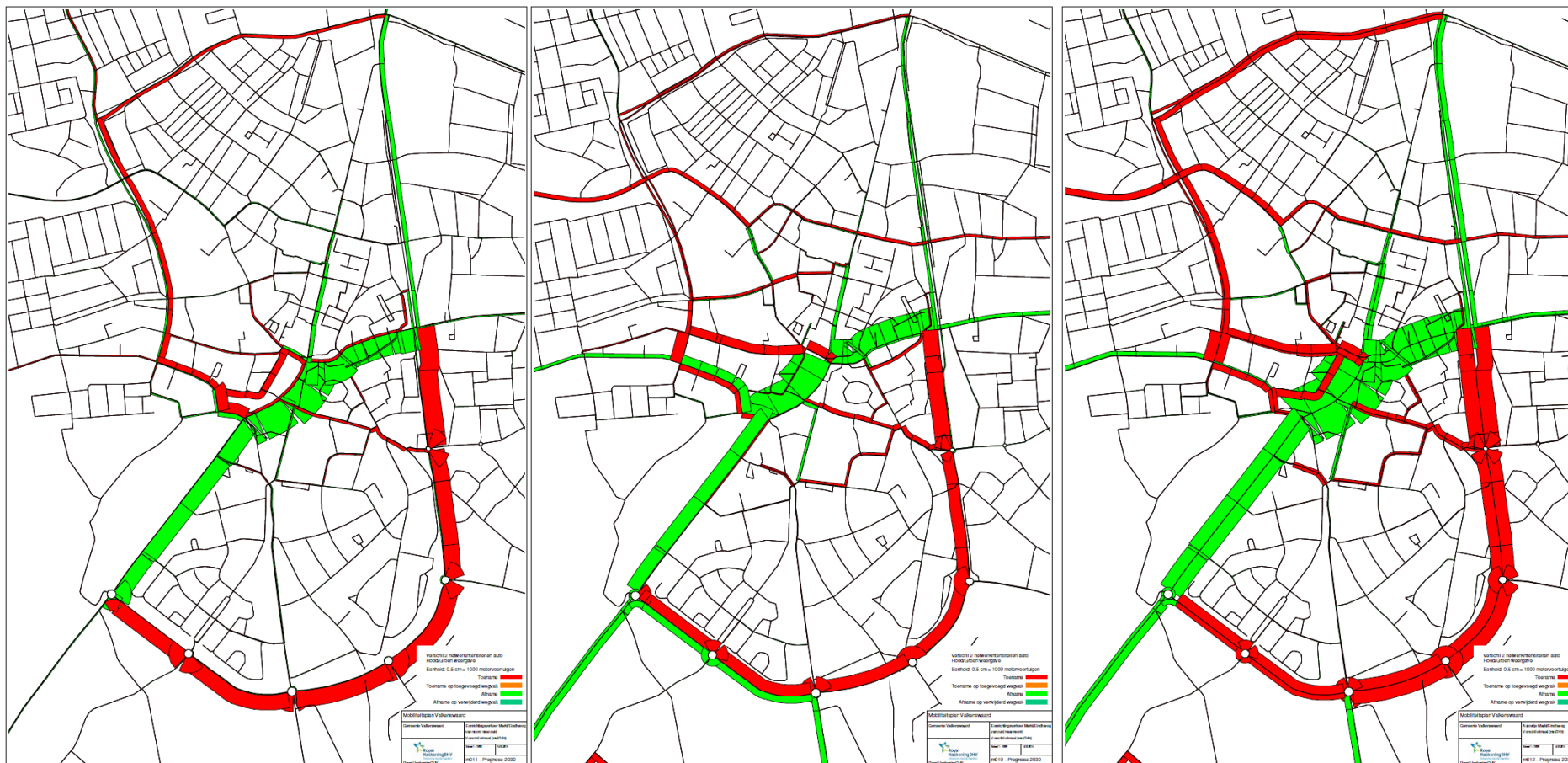


Scenario 3 vrachtverkeerintensiteiten in Valkenswaard in 2030 met Westparallel en nulplusmaatregelen



Scenario 3 verschil vrachtverkeerintensiteiten in Valkenswaard tussen autonome ontwikkeling 2030 en situatie met Westparallel en nulplusmaatregelen 2030

2.3 Verkeerscirculatie Centrum

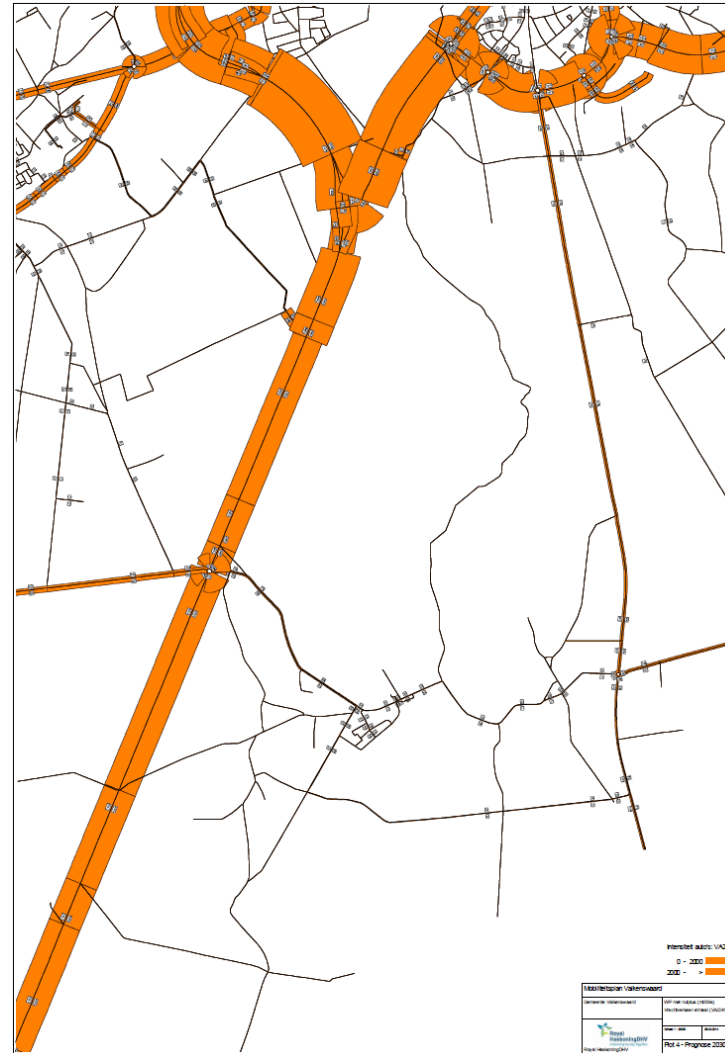
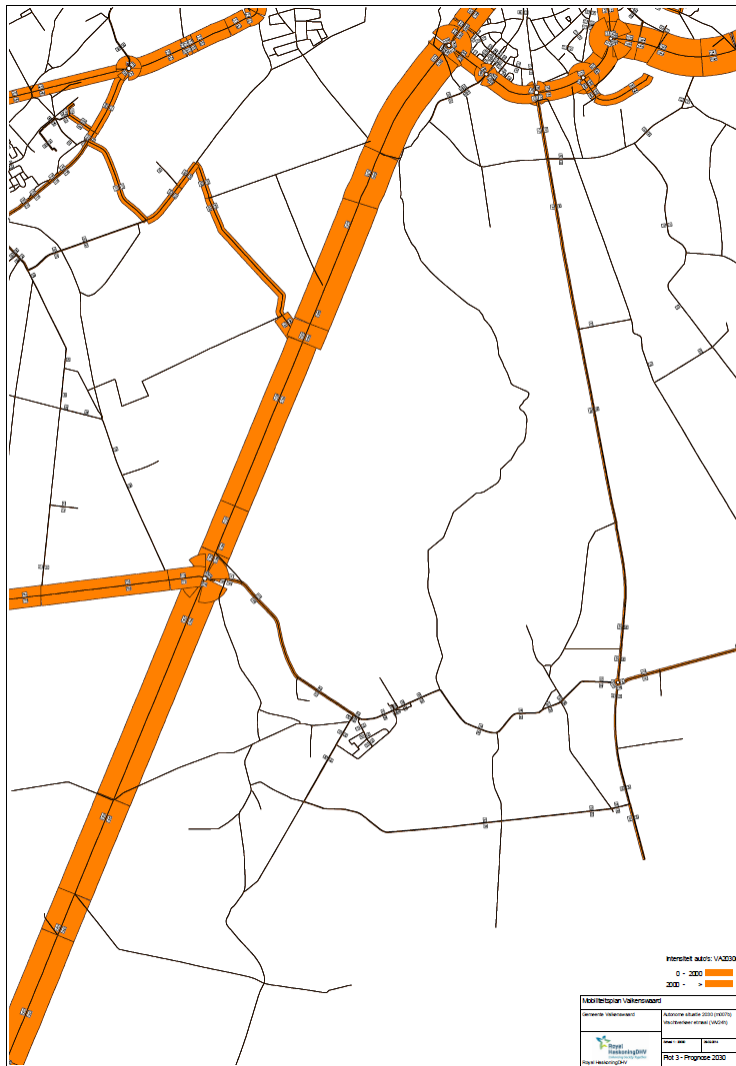


Drie alternatieven voor de centrumcirculatie, van links naar rechts: variant 1 eenrichting noord-zuid, variant 2 eenrichting zuid-noord, variant 3 afgesloten markt. Rood is verkeerstoename, groen is afname.

2.4 Verkeerscirculatie Buitengebied



Links: verkeersintensiteiten bij autonome ontwikkeling 20130 buitengebied Valkenswaard, rechts: verkeersintensiteiten 2030 bij aanleg Westparallel en nulplusmaatregelen



Links: vrachtverkeersintensiteiten bij autonome ontwikkeling 20130 buitengebied Valkenswaard, rechts: vrachtverkeersintensiteiten 2030 bij aanleg Westparallel en nulplusmaatregelen

COLOFON

Gemeente Valkenswaard
Postbus 10100
5550 GA Valkenswaard

De Hofnar 15
5554 DA Valkenswaard
Tel: 040-2083612

gemeente@valkenswaard.nl
www.bereikbaarvalkenswaard.nl

