

Nota van Uitgangspunten

Duurzaam door Waalre

Eindhoveneweg en Traverse



Datum: 06 november 2018

Vastgesteld d.d.

Inhoud

Inleiding.....	5
Ambitie Duurzaam door Waalre	6
Van ambitie naar doelstellingen.....	7
Leefbaarheid	8
(Be)leefbaarheid in de dorpen Aalst en Waalre. “Geef ons het dorp terug”	8
Leefbaarheid Eindhovenseweg, Aalst.....	10
(Be)leefbaarheid in de dorpen Aalst en Waalre. “Geef ons het dorp terug”	10
Leefbaarheid Traverse, Waalre	11
(Be)leefbaarheid in de dorpen Aalst en Waalre. “Geef ons het dorp terug”	11
Verbeteren van de bereikbaarheid Aalst	12
Eindhovenseweg	13
Verkeer Eindhovenseweg (algemeen).....	13
Auto	13
Openbaar vervoer	14
Fiets	15
Voetganger	16
Verbeteren van de bereikbaarheid Traverse.....	17
Auto	18
Openbaar vervoer	19
Fiets	19
Voetganger	19
Openbare Ruimte Eindhovenseweg.....	20
Uitstraling openbare ruimte.....	20
Groen Eindhovenseweg.....	21
Water Eindhovenseweg	21
Bewegwijzering en wegmeubilair.....	22
Kunst / monument	22
Openbare verlichting.....	23
Openbare Ruimte Traverse Waalre.....	24
Uitstraling openbare ruimte.....	24
Groen Traverse	25
Water Traverse.....	25
Bewegwijzering en wegmeubilair.....	25

Kunst / monument	26
Openbare verlichting.....	26
Duurzaamheid en milieu	27
Oost-Westverbinding en Duurzaam door Waalre.....	29
Resultaat en vervolg.....	30

Inleiding

In september 2017 heeft de gemeenteraad van Waalre de gebiedsvisie 'centrum Aalst en Eindhovenseweg' vastgesteld. Inmiddels wil de gemeente verdere stappen zetten door deze visie een slag te concretiseren naar uitgangspunten voor de verdere planvorming en realisatie. Deze 'Nota van Uitgangspunten Eindhovenseweg' beschrijft de uitgangspunten. Parallel aan het opstellen van deze NvU wordt er gewerkt aan een tweede document dat focust op de uitgangspunten voor de verdere uitwerking van het dorpshart Aalst (Den Hof). Beiden NvU's hangen uiteraard sterk met elkaar samen. De genoemde gebiedsvisie is door de gemeenteraad vastgesteld met een amendement. Het amendement betrof inhoudelijk 2 aspecten, waarvan het aspect duurzaamheid in deze NvU verder uitgewerkt is.

Werkwijze

Deze NvU is tot stand gekomen door intensieve samenwerking met de inwoners van de gemeente, samengebracht in de Denktank Aalst en Denktank Waalre. Hierin is zo wel de situatie in Aalst (Eindhovenseweg) besproken als de situatie in Waalre (Traverse). Ook sessies met medewerkers van de gemeente en sessies met de raads werkgroep, waarbij raadsleden intensief betrokken zijn, hebben bijgedragen aan de totstandkoming van deze NvU.

Verder zijn de uitgangspunten van de raad zoals die verwoord zijn bij het bezoek van de Commissaris van de Koning in 2016 aan de gemeente Waalre nadrukkelijk meegenomen in deze Nota van Uitgangspunten.

Na goedkeuring van de Nota van Uitgangspunten wordt gestart met de voorlopige schetsontwerpen, waarbij ook de inwoners weer intensief betrokken zullen worden.

Leeswijzer

De NvU herhaalt de hoofdambities uit de gebiedsvisie 'centrum Aalst en Eindhovenseweg'. Deze zijn vertaald in thema's en concrete doelstellingen. Vervolgens worden deze voor zowel het deel Aalst als Waalre verder uitgewerkt in uitgangspunten voor het ontwerp.

Per hoofdstuk treft u in blauw de uitgangspunten aan die feitelijk als beslispunten te lezen zijn. De zwarte tekst in dat hoofdstuk dient ter verdere onderbouwing, verklaring of verantwoording. De blauwe tekst wordt na vaststelling gebruikt als fundament voor het ontwerpproces.

Status

In september 2018 is een concept nota van uitgangspunten voorgelegd aan de denktanks en de raads werkgroep. Deze nota van uitgangspunten vertegenwoordigt, hoewel aangepast, in hoofdlijnen een goede weergave van het proces dat met de denktanks en de raads werkgroep is doorlopen.

Ambitie Duurzaam door Waalre

Waalre is blij dat de West Parallel wordt gerealiseerd. Dat biedt kansen voor Waalre en de regio. De huidige N69 moet een inrichting te krijgen die past bij de nieuwe functie. Ook de provincie heeft hierin haar verantwoordelijkheid.

Belangrijkste drie onderdelen van de ambitie voor Waalre zijn in dat verband.

1. (Be)leefbaarheid in de dorpen Aalst en Waalre. "Geef ons het dorp terug".

- Fors terugdringen van doorgaand verkeer van Eindhovenseweg en voorkomen van sluipverkeer door de kern Waalre. De huidige N69 heeft een nadelige invloed op gezondheid en veiligheid (geluidhinder, slechte luchtkwaliteit, oversteekbaarheid) kortom leefbaarheid.
- Door het herinrichten van de Noord-zuid verbindingen in de kernen Waalre en Aalst kan een belangrijke stap in de goede richting worden gezet.
- Leefbaarheid betekent ook een acceptabele voorzieningen niveau voor de inwoners van de gemeente. In het geval van de herinrichting van de N69 betekent dit dat de kansen die zich voordoen voor winkelcentrum Den Hof optimaal uitgenut moeten worden.

2. Verbetering van de bereikbaarheid van de regio en de stad Eindhoven.

- De dreigende afkalving van het openbaar vervoer in de regio moet een halt worden toegeroepen. De verbinding Eindhoven-Aalst-Valkenswaard dient te worden voorzien van een hoogfrequent en betrouwbare openbaar vervoer verbinding (HOV). Verder dient er de nodige aandacht te zijn voor een verdere verbinding met het achterland (Hasselt België).
- Alle zich aandienende kansen benutten we voor een verdere afstemming met het stedelijk gebied om de bereikbaarheid o.a. met het openbaar vervoer te verbeteren.
- Waalre benut zo mogelijk de kansen in de deelname aan de Smart Mobility Landingsplaats zoals die in het bereikbaarheidsakkoord worden benoemd. (Inzet slimme benutting West Parallel, innovatieve benutting rijstroken en alternatieve vervoersvormen uit de samenleving).

3. Realistisch en betaalbaar

- Bereikbaarheid en Leefbaarheid zijn een gezamenlijke opgave van zowel de gemeenten en provincie Noord-Brabant.
- De overdracht van de N69 is een opdracht die door de gemeenten Valkenswaard en Waalre samen met de provincie wordt uitgevoerd. Waalre wil met de N69 in de toekomst kansen benutten en geen zorgenkindje erbij krijgen.
- Gemeente zijn niet in staat om de leefbaarheid en bereikbaarheid van de dorpen en de regio alleen te financieren. Het Bereikbaarheidsakkoord en de Bereikbaarheidsagenda biedt goede aanknopingspunten. Waalre zoekt daarnaast naar mogelijke andere externe financieringsbronnen.

Van ambitie naar doelstellingen

Hoe gaan we onze ambitie bereiken?

Het hoofddoel van het project is het verbeteren van de woon- en leefomgeving voor de inwoners van Waalre. Na uitvoering is het dorpse karakter in Aalst terug en is de bijbehorende structuur van Aalst en Waalre versterkt. De dorpscentra zijn ook zichtbaar voor passanten en hebben een aantrekkelijke uitstraling. Het verkeer wordt op een passende wijze afgewikkeld, waarbij de HOV-lijn een volwaardig alternatief biedt voor de auto. Binnen de gemeente kan men zich op een veilige manier verplaatsen, waarmee het gebruik van de fiets verder is gestimuleerd.

De ambitie die in het vorige hoofdstuk is genoemd wordt samen met het hoofddoel van het project hieronder vertaald in zo concreet mogelijke doelstellingen.

1. Verbeteren van de leefbaarheid door gebruikmaking van de MGRI
 - a) De Denktank heeft een definitie van leefbaarheid onderschreven
 - b) De MGRI drukt de gezondheidseffecten van luchtverontreiniging en omgevingsgeluid in één maat uit.

2. Verbeteren van bereikbaarheid
 - a) Terugdringen van de hoeveelheid doorgaand verkeer.
Voor de Eindhovenseweg van 21.000 naar 13.000 mvt/etm
Voor de Traverse van 12.100 naar 8.500 mvt/etm
 - b) Weren van sluipverkeer
Verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in de wijken gelegen aan de Eindhovenseweg of de Traverse en desondanks daarvan regelmatig gebruik maakt met het doel om de reistijd te verkorten wordt gezien als sluipverkeer.
 - c) Verbeteren van de doorstroming, oversteekbaarheid en veiligheid.

3. Verbeteren van de inrichting van de openbare ruimte.
Zonder een herinrichting van de openbare ruimte is het onmogelijk de doelen met betrekking tot de leefbaarheid en bereikbaarheid te bereiken. De inrichting van de openbare ruimte wordt onderverdeeld in verschillende onderdelen: Groen, Water, Milieu, Duurzaamheid, Kunst, Openbare Verlichting.
Het geheel van deze onderdelen moet leiden tot de gedragen opvatting dat de openbare ruimte als gevolg van de nieuwe inrichting zich positief heeft ontwikkeld.

Leefbaarheid

(Be)leefbaarheid in de dorpen Aalst en Waalre. “Geef ons het dorp terug”.

De milieugezondheidsrisico's zijn na herinrichting van de Traverse verbeterd en liggen onder het nationaal gemiddelde.

De milieugezondheidsrisico's op de Eindhovenseweg en de Valkenswaardseweg blijven ook na herinrichting boven het landelijk gemiddelde maar zijn wel in betekenende mate verbeterd. Alleen bij een verdere reductie van het verkeer tot circa 55% wordt de norm gehaald. In de huidige variant is de verkeersintensiteit circa 40% gedaald.

Maatregelen op het gebied van water, groen, duurzaamheid en hittestress hebben de milieugezondheidsrisico's verder beperkt.

Leefbaarheid geeft aan in hoeverre een bepaald gebied of een gemeenschap geschikt is om in te wonen en te werken. Hierbij wordt gekeken naar de aantrekkelijkheid van het gebied of de gemeenschap.

Elk mens heeft zijn eigen definitie van leefbaarheid. Niet iedereen heeft immers dezelfde woon- en werkwensen. In het algemeen wordt de leefbaarheid door verschillende factoren bepaald. Zo wordt er gekeken naar voorzieningen, zoals scholen of ziekenhuizen, milieu, en sociale kenmerken van het gebied, zoals de demografie. Ondanks dat leefbaarheid een containerbegrip is en dus niet eenduidig, speelt het een grote rol in de keuzes van veel mensen.

Het gaat niet om de gebouwen, maar om de mensen en de kwaliteit van de omgeving.

De Milieu-GezondheidsRisico indicator

De MGR is ontwikkeld door het RIVM om te dienen als hulpmiddel bij lokale afwegingen. Met het MGR is het mogelijk de milieukwaliteit vanuit een gezondheidskundig perspectief weer te geven.

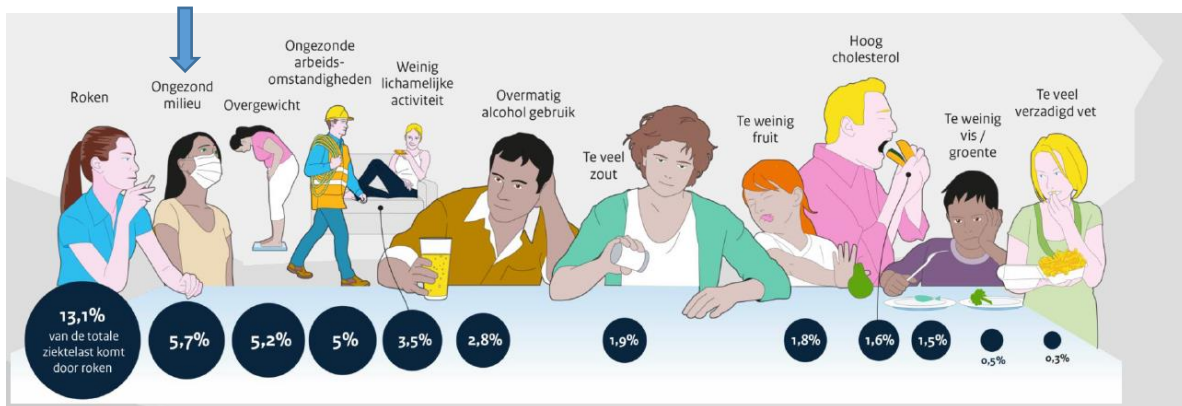
De MGR is gebaseerd op DALY (Disability-adjusted Life Years)¹ en drukt het risico op omgeving-gerelateerde ziektelast uit als percentage van de totale verwachte ziektelast.

De MGR drukt de gezondheidseffecten van luchtverontreiniging en omgevingsgeluid in één maat uit. Tezamen dragen deze milieufactoren voor circa 90% aan de milieu-gerelateerde ziektelast in Nederland. Het verschil tussen de MGR in de huidige situatie en die van de MGR in de nieuwe nog te ontwikkelen situatie zegt dus iets over het effect van een herinrichting op de gezondheid in haar directe omgeving.

¹ De maat is ontwikkeld door de Wereldgezondheidsorganisatie. De DALY meet niet alleen het aantal mensen dat vroegtijdig sterft door ziekte, maar meet ook het aantal jaren dat mensen leven met beperkingen door ziekte. http://www.who.int/healthinfo/global_burden_disease/metrics_daly/en/

Om aan te geven wat het effect is van de nog uit te voeren maatregelen op gezondheid is, hebben we voor en drietal verbindingen de huidige en toekomstige situatie (variant 7) vergeleken met het gemiddelde van Nederland.

In Nederland wordt gemiddeld 5,74% van de totale ziektelast veroorzaakt door factoren uit de directe omgeving. Anders gezegd, als de omgeving waarin wij werken en wonen schoner en/of gezonder is, dan vermindert dat de kans op ziekte of vroegtijdige sterfte.



Eindhovenseweg te Aalst

In de huidige situatie is de gemiddelde ziektelast veroorzaakt door factoren uit de directe omgeving 6,284%. Na de herinrichting zal deze naar verwachting gedaald zijn tot 5,908%. *Dat is nog altijd hoger dan het landelijk gemiddelde van 5,74%.*

Valkenswaardseweg te Aalst

In de huidige situatie is de gemiddelde ziektelast veroorzaakt door factoren uit de directe omgeving 6,446%. Na de herinrichting zal deze naar verwachting gedaald zijn tot 6,164%. *Dat is nog altijd hoger dan het landelijk gemiddelde van 5,74%.*

Heikantstraat te Waalre

In de huidige situatie is de gemiddelde ziektelast veroorzaakt door factoren uit de directe omgeving 5,545%. Na de herinrichting zal deze naar verwachting gedaald zijn tot 5,392%. *Dat is lager dan het landelijk gemiddelde van 5,74%.*

Bergstraat – Wollenbergstraat te Waalre

In de huidige situatie is de gemiddelde ziektelast veroorzaakt door factoren uit de directe omgeving 5,166%. Na de herinrichting zal deze naar verwachting gedaald zijn tot 4,901%. *Dat is lager dan het landelijk gemiddelde van 5,74%.*

Onze Lieve Vrouwedijk te Waalre

In de huidige situatie is de gemiddelde ziektelast veroorzaakt door factoren uit de directe omgeving 6,017%. Na de herinrichting zal deze naar verwachting gedaald zijn tot 5,497%. *Dat wordt lager dan het landelijk gemiddelde van 5,74%.*

Willibrorduslaan – Koningin Julianalaan in Waalre en Aalst

In de huidige situatie is de gemiddelde ziektelast veroorzaakt door factoren uit de directe omgeving 5,37%. Na de herinrichting zal deze stijgen naar 5,494%. *Dat blijft lager dan het landelijk gemiddelde van 5,74%.*

Leefbaarheid Eindhovenseweg, Aalst

(Be)leefbaarheid in de dorpen Aalst en Waalre. “Geef ons het dorp terug”.

Als de concrete voorstellen in deze nota van uitgangspunten zijn uitgevoerd, is de barrièrewerking op de Eindhovenseweg opgeheven, de verkeersveiligheid verbeterd en is het sluipverkeer zo maximaal mogelijk teruggedrongen. Hierdoor ontstaat een belangrijke kans voor het dorpshart Aalst.

Naast de milieugezondheidsrisico beschrijven we in deze nota van uitgangspunten de leefbaarheid ook in algemene zin in de vorm van barrièrewerking en kansen voor de omgeving en veiligheid.

- **Barrièrewerking en oversteekbaarheid Eindhovenseweg**
De hoge verkeersintensiteit van de Eindhovenseweg maakt de weg tot een fysieke en gevoelsmatige barrière die de kern Aalst als het ware in twee delen knipt. Deze barrièrewerking zal door de herinrichting van de Eindhovenseweg voor zover mogelijk weggenomen dan wel optimaal verkleind moeten worden. Door afname van de verkeersintensiteiten naar circa 13.500 mtv/etmaal wordt de oversteekbaarheid verbeterd.
- **Kansen winkelcentrum Den Hof**
Parallel aan het herinrichtingsvraagstuk voor de Eindhovenseweg loopt de verbetering van de leefbaarheid van de kern Aalst. In de integrale versie is de wens opgenomen om het centrum leefbaarder en zichtbaarder te maken. Beide projecten kunnen elkaar versterken.
- **Veiligheid**
Veiligheid en verkeersintensiteiten zijn nauw met elkaar verweven. De reductie van de verkeersintensiteit, het weren van doorgaand vrachtverkeer en veilige voorzieningen voor fietser en voetganger, zijn een totaal pakket om de veiligheid te bevorderen.
- **Sluipverkeer door Aalst**
De kern Aalst ervaart met name in de omgeving Lissevenlaan en op de Juliana de Lannoyleaan hinder van sluipverkeer. Daarnaast wordt de verkeersintensiteit op de Julianalaan en de Willibrorduslaan als te hoog ervaren. Vermindering van sluipverkeer in de omgeving Lissevenlaan en op de Juliana de Lannoyleaan kan mogelijk worden bewerkstelligd indien de aansluiting Lissevenlaan aan de Eindhovenseweg wordt afgesloten voor autoverkeer.

Leefbaarheid Traverse, Waalre

(Be)leefbaarheid in de dorpen Aalst en Waalre. “Geef ons het dorp terug”.

Als de concrete voorstellen in deze nota van uitgangspunten zijn uitgevoerd is de leefbaarheid in Waalre-dorp verbeterd, de verkeersveiligheid verhoogd en het sluipverkeer tot een acceptabel niveau gereduceerd

- Traverse Heikantstraat – Wollenbergstraat -Bergstraat - Onze Lieve Vrouwedijk. De hoge verkeersintensiteit van de Traverse maakt de verbinding door Waalre-dorp weg tot een fysieke en gevoelsmatige barrière die leefbaarheid in de kern ernstig belast. Deze barrièrewerking zal door de herinrichting van de Traverse voor zover mogelijk weggenomen dan wel optimaal verkleind moeten worden. Door afname van de verkeersintensiteiten naar circa 8.500 mtv/etmaal en een herinrichting van de weg kan een belangrijke bijdrage aan de verbetering van de leefbaarheid worden bereikt.
- Veiligheid
Veiligheid en verkeersintensiteiten zijn nauw met elkaar verweven. De reductie van de verkeersintensiteit, het weren van doorgaand vrachtverkeer en veilige voorzieningen voor fietser en voetganger, zijn een totaal pakket om de veiligheid te bevorderen.
- Sluipverkeer in Waalre-dorp
De hoge verkeersintensiteit op de Traverse en de gebrekkige verkeersafwikkeling op de kruising met de Willibrorduslaan zijn de belangrijkste oorzaak voor het ontstaan van sluipverkeer. Een pakket van maatregelen die verkeersstromen geleiden, rijrichtingen beïnvloeden of routes onmogelijk maken zorgen in de Waalre-dorp voor een einde aan het sluipverkeer dat doorgaand verkeer tussen met name Valkenswaard en Veldhoven veroorzaakt.

Verbeteren van de bereikbaarheid Aalst

Het huidige snelheidsregime op de Eindhovenseweg blijft 50 km/u binnen de bebouwde kom en is verlaagd naar 60 km/u buiten de bebouwde kom. De verkeersintensiteit is gedaald van 21.000 mvt/etm naar de streefwaarde van 13.000 mvt/etm.

Op de Eindhovenseweg en Valkenswaardseweg is de auto ondergeschikt aan openbaar vervoer en verleend zo veel als mogelijk voorrang aan fietser en voetganger.

Verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in de kern Aalst wordt afgewikkeld via de Westparallel of maakt gebruik van de Eindhovenseweg, doch in geen geval van het onderliggend wegennet. Doseerlichten worden nadrukkelijk betrokken bij het onderzoek om de hoeveelheid verkeer te beïnvloeden. De vormgeving van de kruising bij de Lissevenlaan draagt bij aan het weren van ongewenst sluipverkeer.

Het weren van doorgaand vrachtverkeer in de kom Aalst op de Eindhovenseweg gebeurt met behulp van fysieke maatregelen zonder dat de hulpverlening en het hoogwaardig openbaar vervoer wordt belemmerd. De bevoorrading door vrachtverkeer van de bedrijven in de kom Aalst wordt, voor zover noodzakelijk, slim opgelost.

De bushalte ter hoogte van de Koningin Julianalaan richting Valkenswaard is vervallen. Om de reiziger voldoende te faciliteren zijn de haltevoorzieningen uitgerust met een herkenbareabri, prullenbak, zitbank, dynamische reizigersinformatie en voldoende voorzieningen voor de fietser.

De infrastructuur voor de bus is vrijliggend waar het moet omwille van de dienstregeling en slim opgelost waar het kan. Het HOV bij Den Hof is optimaal gefaciliteerd.

De Eindhovenseweg heeft in het centrumgebied vrijliggende fietspaden met een rijbaanbreedte van 2.00 meter. Daar waar parallelwegen aanwezig zijn, is de parallelweg als fietsstraat ingericht.

Op den Hof is een hopperpoint en een fietsparkeervoorziening gerealiseerd waarbij de elektrische fiets optimaal wordt gefaciliteerd.

De oversteekbaarheid van de Eindhovenseweg is in het voordeel van het openbaar vervoer en de voetganger en fietsers geregeld. Wachttijden voor voetgangers en fietsers zijn minimaal. Niet geregelde oversteken buiten de bebouwde kom zijn van een middenberm voorzien. De wens van de denktank voor een wandelverbinding van de Eindhovenseweg naar Diepenvoorde is uitgevoerd.

Eindhovenseweg

Verkeer Eindhovenseweg (algemeen)

De heringerichte Eindhovenseweg heeft in de toekomst een vormgeving waarbij het openbaar vervoer, de (brom)fietser en voetganger prioriteit krijgen boven het autoverkeer. Dat betekent concreet dat de mate van doorstroming en de hoeveelheid motorvoertuigen moet afnemen. De beïnvloeding van de modal split zal voor het openbaar vervoer, (brom)fietser en voetganger positief uitpakken. Het huidige snelheidsregime op de Eindhovenseweg blijft 50 km/u binnen de bebouwde kom en wordt verlaagd naar 60 km/u buiten de bebouwde kom.

Doelstellingen is om van 21.000 naar een streefwaarde van 13.000 mvt/etm.

Auto

Positie van de auto

In algemene zin is het uitgangspunt voor de positie van de auto op de Eindhovenseweg als volgt. De Eindhovenseweg en de Valkenswaardeseweg blijven een hoofdverbinding voor de gemeente Waalre. De wegen vervullen een belangrijke ontsluitingsfunctie voor het verkeer in Waalre en zijn een belangrijke verbinding naar omliggende gemeenten.

De auto is echter op deze weg ondergeschikt aan het openbaar vervoer en het langzaam verkeer. Het openbaar vervoer krijgt voorrang op de auto en fietsers en voetgangers worden daar waar verantwoord en wordt met voorrang gefaciliteerd boven het autoverkeer.

De doorstroming van te verkeer kan worden beïnvloed door het toepassen van doseerlichten.

Weren sluipverkeer

Verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in de woonwijken moet daar idealiter ook niet komen. Op het moment dat er sprake is van structurele verkeersbewegingen van dit soort verkeer, spreken we van sluipverkeer.



Na de openstelling van Westparallel is er voldoende ruimte op de Eindhovenseweg om het doorgaande verkeer op te vangen. Maatregelen om sluipverkeer tegen te gaan worden in de planvorming meegenomen. De discussie over het sluipverkeer op de Lissevenlaan heeft in de Denktank Aalst niet tot een eensluidend oordeel geleid.

Echter, het terugdringen van de verkeer is onderzocht door middel van een 7-tal verschillende varianten. In de variant waarbij het aantal voertuigen wordt gereduceerd naar de streefwaarde van circa 13.000 mvt/etmaal en wordt voldaan aan de voorwaarde om sluipverkeer te weren.

Om nabij de Lissevenlaan sluijverkeer te weren zijn een tweetal opties mogelijk.

1. Afsluiten van de Lissevenlaan,
2. Doseerlicht verplaatsen ten zuiden van de Lissevenlaan en de aansluiting openhouden voor het verkeer.

Om het effect van de maatregel goed te kennen is nader onderzoek noodzakelijk. Doel van de maatregel is hoe dan ook een maximaal effect bereiken om ongewenst verkeer in de kern Aalst te weren.

Weren doorgaand vrachtverkeer

In het Gebiedsakkoord Grenscorridor N69, vrachtwagenverbod bijlage 3 onder G "vrachtwagenverbod" is onder maatregel nr. 36 en 37 opgenomen dat het doorgaand vrachtverkeer op de Eindhovenseweg wordt geweerd.

Om dat mogelijk te maken is gekozen voor fysieke maatregelen. Alleen aanduidingen al dan niet juridisch verantwoord in de Wegenverkeerswet is niet genoeg. Er zal dan namelijk geen of slechts sporadisch handhaving plaatsvinden.

Fysiek weren van doorgaand vrachtverkeer zonder dat de bereikbaarheid van de kernen onmogelijk wordt gemaakt. Dat is na de herinrichting uitgevoerd.

Er wordt gekozen om het vrachtverkeer fysiek te weren in ieder geval op de Eindhovenseweg voor zover gelegen tussen de kruisingen Julianalaan-Wilhelminalaan en Brabantialaan-Raadhuisstraat. Door een portaalconstructie toe te passen kan door hoogteregulering het vrachtwagenverkeer worden geweerd.

Aan de inrichting van de infrastructuur wordt de voorwaarde verbonden dat hulpdiensten te allen tijde doorgang hebben evenals het openbaar vervoer. Er moet nog wel een oplossing gevonden worden voor de bevoorrading van enkele panden aan de Eindhovenseweg en de vuilnisophaaldienst. Hiervoor bestaan echter mogelijkheden.

De bevoorrading van den Hof kan op de gebruikelijke wijze via de 'achterzijde' plaatsvinden.

Openbaar vervoer

Hermes verzorgt het openbaar vervoer per bus in de Zuidoost-Brabant. Dat gebeurt onder de naam 'Bravo' (Brabant vervoert ons). De opdrachtgever voor het openbaar vervoer is de provincie Noord-Brabant.

De overdracht van de N69 naar de gemeente Waalre na openstelling van de nieuwe Westparallel is vastgelegd in het gebiedsakkoord Grenscorridor N69. In het Uitvoeringsprogramma is ten aanzien van het (hoogwaardig) openbaar vervoer opgenomen. Bijlage 3 van het akkoord met name onder E 24 en K 45.

De gemeente Waalre is voor het openbaar vervoer aangewezen op de bus. De huidige OV-voorzieningen zijn onvoldoende concurrerend met de auto. Een kwaliteitssprong is noodzakelijk om het OV-gebruik in de N69-corridor te vergroten en het autoverkeer te reduceren. Het aanbieden van hoogwaardig, frequent en betrouwbaar openbaar vervoer met eigen infrastructuur waar nodig, slimme oplossingen waar het kan, hoge gemiddelde snelheid en adequate overstappunten. Speciaal aandachtspunt is de inpassing van HOV in de kern Aalst.

Bij de realisatie van een hoogwaardig openbaar vervoerlijn moeten de volgende eisen in acht worden genomen.

Eisen hoogwaardig openbaar vervoer	
Aantal reizigers per etmaal	3500
Hoge frequentie	6-8 maal/u
Bus is concurrerends met de auto. Minimaal gelijke reistijd	
Snelheid binnen bebouwde kom – buiten bebouwde kom (incl halteren)	25 - 40 km/u
Halteafstand binnen bebouwde kom – buiten bebouwde kom	600 - 1000 meter
HOV krijgt absolute prioriteit bij VRI	
vrije infrastructuur waar nodig om dienstregeling te garanderen en slimme oplossingen waar het kan.	
Herkenbare halte, abri, bank, fietsenstalling, prullenbak	
Dynamisch reizigers informatiesysteem (DRIS) volgend op het provinciaal beleid	

Binnen de bestaande infrastructuur kan het OV niet als hoogwaardig openbaar vervoersysteem functioneren. Als gevolg van de hoge verkeersintensiteit in combinatie met de inrichting van de weg kan de vervoerder momenteel niet voldoen aan de besteisen van de concessieverlener op het gebied van bereikbaarheid en punctualiteit.

Aanvullende maatregelen in de infrastructuur zijn noodzakelijk.

Op de Eindhovenseweg bevinden zich momenteel 4 haltes.

Burgemeester Mollaan, Den Hof, Koningin Julianalaan en de Lissevenlaan. De onderlinge afstanden zijn respectievelijk 740 meter, 340 meter en 1000 meter.

Van belang is verder dat er in het centrum van Aalst bij Den Hof een opstappunt komt voor reizigers die van het HOV gebruik willen.

Fiets

De belangen van de fietser worden mede behartigd door de fietsersbond. In de voorbereidingen voor deze nota van uitgangspunten is dan ook op 23 oktober 2017 en op 25 september 2018 met deze organisatie gesproken. De resultaten daarvan zijn verwerkt in deze nota.

Fietspaden uitvoeren in asfalt vanwege comfort. Breedte van de eenzijdig bereden fietspaden uitvoeren in een rijbaanbreedte van 2,00 meter. Geen obstakels in de vorm van paaltjes of iets dergelijks aanbrengen.

De fietspaden moeten fysiek voldoende zijn afgescheiden van het autoverkeer om de veiligheid van de fietser te waarborgen.

Op de parallelwegen van de Eindhovenseweg kan in twee richtingen worden gefietst.

De oversteekbaarheid van de N69 aan de zuidzijde van de kern Aalst verbeteren o.a. bij de Lissevenlaan en de knooppuntroute. Dit kan door het aanleggen van midden geleiding.

Bij Den Hof wordt een hopperpoint ingericht en voldoende fietsparkeervoorzieningen gemaakt waarbij met name de elektrische fiets wordt gefaciliteerd. Een uitwerking hiervan vindt gezamenlijk plaats met de herinrichting van Den hof.

Voetganger

De huidige wachttijd voor de voetganger bij het oversteken van de Eindhovenseweg bij Den Hof is veel te hoog en wordt gevolgd door een zeer beperkte groentijd. Het overgrote deel van de voetganger negeert het verkeerslicht en steekt zelf over in de hiaten tussen het verkeer. Deze situatie is niet alleen onwenselijk maar eveneens gevaarlijk.

In algemene zin moet de voetganger het gevoel krijgen dat hij/zij bij het oversteken op de Eindhovenseweg gefaciliteerd wordt. Voor zover voor de verkeersafwikkeling acceptabel staat er een verkeerslicht dat in principe voor de voetganger op groen staat of wordt de voetganger op een andere wijze gefaciliteerd om over te steken.

De Denktank Aalst heeft verder twee wensen uitgesproken:

Maak een verbinding of te wel wandelpad vanaf bushalte bij Mollaan naar Diepenvoorde als ommetje voor werknemers en inwoners. Diepenvoorde wordt daardoor wellicht aantrekkelijker.

Zorg voor een veilige oversteek voor voetgangers door het aanleggen van een middenberm ter hoogte van oversteken buiten de bebouwde kom.

Verbeteren van de bereikbaarheid Traverse

Het snelheidsregime op de Traverse is verlaagd naar 30 km/u binnen de bebouwde kom naar 60 km/u buiten de bebouwde kom.

De verkeersintensiteit is gedaald van 12.100 mvt/etm naar de streefwaarde van 8.500 mvt/etm

Op de Traverse door Waalre-dorp is de auto ondergeschikt aan openbaar vervoer en verleend zo veel als mogelijk voorrang aan fietser en voetganger.

Verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in de kern Waalre wordt afgewikkeld via de Westparallel of de Traverse, doch in geen geval door de woonwijk. Doseerlichten worden nadrukkelijk betrokken bij het onderzoek om de hoeveelheid verkeer te beïnvloeden. Er wordt een pakket van maatregelen uitgewerkt om sluipverkeer door de wijk te weren.

Het fysiek weren van vrachtverkeer is in de kern Waalre onwenselijk uit oogpunt van bereikbaarheid van voorzieningen en hulpverlening. De inrichting van de Traverse is zodanig dat doorgaand vrachtverkeer wordt ontmoedigd.

In Waalre-dorp heeft geen wijziging van het openbaar vervoer plaatsgevonden. Openbaar vervoer voorzieningen zijn conform de geldende richtlijnen gerealiseerd.

Op de Traverse maakt de fietser zo veel mogelijk gebruik van de rijbaan en is de weg als 30 km-weg ingericht.

De oversteekbaarheid op de Traverse is in het voordeel van de voetganger geregeld. De wachttijd bij een eventuele geregelde oversteek is voor de voetganger nagenoeg nihil.

Verkeer Traverse (algemeen)

De Traverse door de kom Waalre, Heikantstraat, Wollenbergstraat, Bergstraat en Onze Lieve Vrouwedijk heeft in de toekomst een vormgeving waarbij het openbaar vervoer, de (brom)fietser en voetganger prioriteit krijgen boven het autoverkeer. Dat betekent concreet dat de mate van doorstroming en de hoeveelheid motorvoertuigen moet afnemen. De beïnvloeding van de modal split zal voor het openbaar vervoer, (brom)fietser en voetganger positief uitpakken. Het huidige snelheidsregime op de Traverse wordt verlaagd naar 30 km/u binnen de bebouwde kom naar 60 km/u buiten de bebouwde kom.

Doelstellingen van 12.100 naar streefwaarde van 8.500 mvt/etm.

Auto

Positie van de auto

In algemene zin is het uitgangspunt voor de positie van de auto op de Traverse als volgt. De Traverse blijft een belangrijke verbinding door Waalre-dorp. De weg vervult een belangrijke ontsluitingsfunctie voor het verkeer in Waalre-dorp en is een belangrijke verbinding naar omliggende gemeenten. Verkeer dat door Waalre-dorp rijdt wordt via de Heikantstraat, Wollenbergstraat, Bergstraat en Onze Lieve Vrouwendijk afgewikkeld.

De weg heeft na de openstelling van de Westparallel echter primair geen doorgaande functie meer. Daarvoor dient de Westparallel. De inrichting van de weg kan daardoor worden heringericht met meer oog voor openbaar vervoer, fiets en voetganger. De doorstroming kan door middel van doseerlichten worden beïnvloed en de situatie op de kruising Willibrorduslaan – Traverse is gewijzigd in het voordeel van plaatselijk verkeer.

Weren sluipverkeer

In Waalre-dorp wordt het onderliggend wegennet veelvuldig gebruikt door verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in het dorp. Door het uitvoeren van fysieke maatregelen in het dorp wordt het verkeer uit de woonstraten geweerd. Doseerlichten kunnen de doorgaande route door Waalre-dorp minder aantrekkelijk maken.

Maatregelen die het sluipverkeer weren kunnen grotendeels voorafgaand aan de herinrichting van de Traverse worden uitgevoerd. Met de Denktank is over een aantal maatregelen al van gedachte gewisseld. Een gedetailleerde uitwerking wordt separaat ter besluitvorming voorgelegd.

Weren doorgaand vrachtverkeer

Om vrachtverkeer te weren moet worden gekozen voor fysieke maatregelen. Alleen aanduidingen al dan niet juridisch verantwoord in de Wegenverkeerswet is niet genoeg. Er zal dan geen of slechts sporadisch handhaving plaatsvinden.

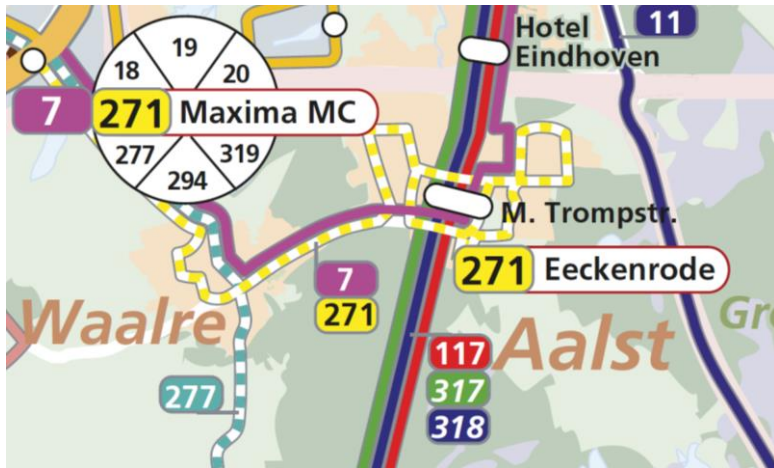
Fysiek weren van doorgaand vrachtverkeer moet plaatsvinden zonder dat de bereikbaarheid van de dorpskern onmogelijk wordt gemaakt.

Een fysieke maatregel om het vrachtverkeer door Waalre-dorp te weren is met een goede bereikbaarheid van de voorzieningen en de hulpverlening niet uitvoerbaar.

Openbaar vervoer

In Waalre-dorp liggen 3 reguliere buslijnen. Lijn 277, een verbinding tussen Dommelen en Veldhoven. Lijn 7 en 271 loopt vanuit Veldhoven richting Aalst en visa versa. Er is geen hoogwaardig openbaar vervoer door Waalre voorzien.

De voorzieningen worden conform de nu geldende richtlijnen uitgevoerd met extra aandacht voor fiets.



Fiets

De belangen van de fietser worden mede behartigd door de fietsersbond. In de voorbereidingen voor deze nota van uitgangspunten is dan ook op 23 oktober 2017 en op 25 september met deze organisatie gesproken. De resultaten daarvan zijn verwerkt in deze nota.

De fietsersbond opteert voor een herinrichting van de Traverse waarbij de fietser op de rijbaan zit in een snelheidsregime van 30 km/u.

Voetganger

Oversteekbaarheid

Langzaam verkeer moeten daar waar een gefaciliteerde oversteek noodzakelijk is, prioriteit krijgen boven het autoverkeer. Met de toekomstige verkeersintensiteiten is dat verantwoord.

Bij de verdere uitwerking van de plannen in de ontwerpfase zal het al dan niet handhaven van de VRI op de kruising Traverse / Hoogstraat nader worden onderzocht.

Openbare Ruimte Eindhovenseweg

De uitstraling van de openbare ruimte is in overeenstemming gebracht met het gebruik en functie van de openbare ruimte.

Op de Eindhovenseweg is een stevige groenstructuur aangelegd als bijdrage aan leefbaarheid en voorkoming van hittestress.

De aanpassing van de riolering is binnen het project opgepakt door toepassing van het principe “Opvangen, bergen, afvoeren” en waar mogelijk is een duurzaamheidsaspect toegevoegd.

Wijzigingen van de bewegwijzering zijn reeds uitgevoerd in het kader van de aanleg van de Westparallel.

Voor de toepassing van het wegmeubilair zijn de bestaande richtlijnen of is de bestaande wetgeving gevolgd.

Het monument op de kruising Eindhovenseweg/Brabantiaalaan/Raadhuisstraat is gehandhaafd en goed ingepast in de openbare ruimte. De grenspalen op de Valkenswaardseweg zijn behouden gebleven.

Openbare verlichting is als standaard duurzaam uitgevoerd. In het centrumgebied is speciale aandacht besteed aan de openbare verlichting in combinatie met de herinrichting van het dorpshart.

Bij de inrichting van de openbare ruimte veel aandacht besteed aan de fietsers en de voetganger.

Bij de inrichting van de openbare ruimte is aangesloten op het VN-verdrag inzake “rechten van personen met een handicap”.

Uitstraling openbare ruimte

De huidige uitstraling van de openbare ruimte wordt voornamelijk bepaald door in het verleden gemaakte keuzes met betrekking tot verkeer en doorstroming. De inrichtingswensen werden met name afgestemd op de wens om de automobilititeit te faciliteren. Door de komst van de Westparallel ontstaat de kans om de openbare ruimte meer en meer af te stemmen op het toekomstig gebruik.

De openbare ruimte is van iedereen en moet door iedereen zo veel mogelijk gelijkwaardig gebruikt kunnen worden. Daarom wordt voor de inrichting van de openbare ruimte aangesloten op het VN-verdrag inzake "rechten van personen met een handicap".

De uitstraling van de openbare ruimte moet een relatie hebben tot de functie van het gebied waarin men zich bevindt. Zo zal de weggebruiker door toepassing van materialen een gevoel moeten krijgen wat zijn plek in de openbare ruimte is. In het centrumgebied en op het plein bij den Hof zijn hoogwaardige en duurzame materialen en bijvoorbeeld een klinkerbestrating goed te verdedigen. Buiten de bebouwde kom zal een asfaltverharding beter geschikt zijn. Fietspaden worden zo veel als mogelijk uitgevoerd in asfalt.

Bij de keuze voor de toepassing van de materialen wordt een goede combinatie gezocht van gebruik, functionaliteit, uitstraling en aansluiting naar naastgelegen functionaliteiten.

Groen Eindhovenseweg

- Bomen en groen

In z'n algemeenheid heeft de denktank zich uitgesproken voor een groene ruimte waar een laanstructuur van bomen passend is en ander groen de inrichting van de openbare ruimte kan versterken.

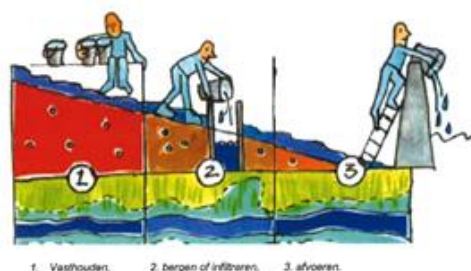
Daar waar mogelijk wordt de laanstructuur versterkt. Op het gebied tussen Julianalaan en Brabantialaan is een laanstructuur voorzien zoals die al in de integrale visie dorpschart Aalst is opgenomen. Deze groenstructuur kan een belangrijke bijdrage leveren aan de leefbaarheid en vermindering van hittestress.

De keuze voor de toepassing van soorten volgt later in het ontwerptraject.

Water Eindhovenseweg

- Riolering

In het kader van het project Duurzaam door Waalre is het rioolstelsel de huidige N69 van belang. Daar waar mogelijk wordt het riool vervangen dan wel aangepast om op een duurzame wijze met regenwater om te gaan. Dit door toepassing van het principe "opvangen, bergen, afvoeren".



Voor de herinrichting van de N69 wordt in principe deze systematiek toegepast, ware het niet dat de N69 voor ten noorden van de kruising Koningin Julianalaan / Koningin

Wilhelminalaan binnen een grondwater beschermingsgebied (25-jaars zone) ligt. Dat maakt dat infiltratie van hemelwater, mede gelet op de vrij hoge verkeersintensiteiten, niet zondermeer mogelijk is. Het toe te passen principe zoals hierboven is omschreven zal in een separaat onderzoek nader worden uitgewerkt om passende keuzes te maken die passen binnen het VGRP.

Bewegwijzering en wegmeubilair

- Bewegwijzering

De verwijzing van het verkeer vanaf het hoofdwegennet wijzigt door de komst van de Westparallel. Een uitgebreide aanpassing van de bewegwijzering moet daarom indien noodzakelijk door de provincie worden uitgevoerd. Eventuele aanpassingen op dit gebied worden conform de richtlijnen van de Nederlandse Bewegwijzeringdienst (NBd) doorgevoerd.

- Wegmeubilair

Tot het wegmeubilair behoren alle in, op of boven de weg aangebrachte voorwerpen ten dienste van het verkeer. Bij de uitvoering van de herinrichting van de Eindhovenseweg wordt aangesloten bij de bestaande richtlijnen en de Wegenverkeerswet.

Kunst / monument

Op de Eindhovenseweg is zijn een drietal objecten te vinden die als monument beschouwd worden. Het betreft de gemetselde togen op de hoek van de Eindhovenseweg/Raadhuisstraat/Brabantialaan en de twee grenspalen aan beide zijden van de Valkenswaardseweg ter hoogte van de gemeentegrens met Valkenswaard.

Gemetselde togen



Het belangrijkste onderdeel van dit monument betreft de sluitsteen die boven in de toog is ingemetseld. Dit is een oorspronkelijke sluitsteen van de in 1790 gemetselde overkluizing in de toenmalige rijksweg.

Het monument is opgericht in 1980. Stichting Waalres Erfgoed heeft tijdens het overleg op 10 mei 2017 aangegeven dat een mogelijk verplaatsen van het monument bespreekbaar is, mits de locatie op of nabij de kruising wordt gehandhaafd.

Grenspalen aan weerszijde van de Valkenswaardseweg

Ter hoogte van de gemeentegrens met de gemeente Valkenswaard staat aan zowel aan de oostzijde als de westzijde een natuurstenen grenspaal. Deze grenspalen dienen ook bij een mogelijke herinrichting of wijziging van de infrastructuur worden behouden.

Grenspaal Oostzijde



Grenspaal Westzijde



Openbare verlichting

De keuze van de openbare verlichting en de vormgeving van de masten wordt uitgevoerd als de in de gemeente Waalre gebruikelijke duurzame standaard. De kern Aalst, voor zover gelegen tussen de Brabantiaalaan en de Koningin Julianalaan wordt aangepast aan de toekomstige uitstraling van het gebied i.c. het winkelcentrum Den Hof.

Er wordt aansluiting gezocht bij de nota van Uitgangspunten voor den Hof.

Indien de afstand tussen fietspaden en de rijbaan groter wordt, zal de openbare verlichting ten behoeven van de fietsers worden uitgebreid.

Openbare Ruimte Traverse Waalre

De uitstraling van de openbare ruimte dient in overeenstemming te zijn met het gebruik en functie van de openbare ruimte.

Op de Traverse wordt een groenstructuur op maat aangelegd als bijdrage aan leefbaarheid en voorkoming van hittestress.

De aanpassing van de riolering wordt binnen het project opgepakt door toepassing van het principe "Opvangen, bergen, afvoeren" en waar mogelijk een duurzaamheidsaspect aan toegevoegd.

Indien gekozen wordt voor wijziging van de bewegwijzering op de Traverse worden daarbij de richtlijnen van de Nederlandse Bewegwijzeringdienst gehanteerd.

Voor de toepassing van het wegmeubilair worden de bestaande richtlijnen dan wel de bestaande wetgeving gevolgd.

Voor het gedeelte kunst / monument is op de Traverse geen verdere actie vereist.

Openbare verlichting wordt in Waalre als standaard duurzaam uitgevoerd.

Bij de inrichting van de openbare ruimte is aangesloten op het VN-verdrag inzake "rechten van personen met een handicap".

Uitstraling openbare ruimte

De huidige uitstraling van de openbare ruimte wordt voornamelijk bepaald door in het verleden gemaakte keuzes met betrekking tot verkeer en doorstroming. De inrichtingswensen werden met name afgestemd op de wens om de automobilititeit te faciliteren. Door de komst van de Westparallel ontstaat de kans om de openbare ruimte meer en meer af te stemmen op het toekomstig gebruik.

De openbare ruimte is van iedereen en moet door iedereen zo veel mogelijk gelijkwaardig gebruikt kunnen worden. Daarom wordt voor de inrichting van de openbare ruimte aangesloten op het VN-verdrag inzake "rechten van personen met een handicap".

De uitstraling van de openbare ruimte moet een relatie hebben tot de functie van het gebied waarin men zich bevindt. Zo zal de weggebruiker door toepassing van materialen een gevoel moeten krijgen wat zijn plek in de openbare ruimte is. In een centrumgebied zijn hoogwaardige en duurzame materialen en een klinkerbestrating goed te verdedigen. Buiten dat gebied is een meer functionele keuze op z'n plaats.

Bij de keuze voor de toepassing van de materialen wordt een goede combinatie gezocht van gebruik, functionaliteit, uitstraling en aansluiting naar naastgelegen functionaliteiten.

Groen Traverse

- Bomen en groen

In z'n algemeenheid heeft de denktank zich uitgesproken voor een groene ruimte waar een laanstructuur van bomen passend is en ander groen de inrichting van de openbare ruimte kan versterken.

Daar waar mogelijk wordt de laanstructuur versterkt. Op de Traverse is de ruimte lang niet altijd van dien aard dat bomen bovengronds of ondergronds voldoende ruimte krijgen om tot volle wasdom te komen. Maatwerk op de Traverse is daarom een belangrijke opgave die in het vervolg van het ontwerpproces opgepakt wordt. Daar waar mogelijk wordt met het groen ook de overlast van hittestress aangepakt

De keuze voor de toepassing van soorten volgt later in het ontwerptraject.

Water Traverse

- Riolering

In het kader van het project Duurzaam door Waalre is het rioolstelsel op de Traverse Waalre van belang. Daar waar mogelijk wordt het riool vervangen dan wel aangepast om op een duurzame wijze met regenwater om te gaan. Dit door toepassing van het principe "opvangen, bergen, afvoeren". Zie hiertoe ook de waterparagraaf van de Eindhovenseweg.

In Waalre-dorp liggen mogelijkheden om werk met werk te maken bij de herinrichting van de Traverse. Welke maatregelen daarbij precies worden uitgewerkt is niet omschreven in het huidige gemeentelijk rioleringsplan. Concretisering van de plannen vindt plaats in de ontwerpfase waarbij keuzes worden gemaakt passend bij het vastgestelde VGRP.

Bewegwijzering en wegmeubilair

- Bewegwijzering

Het verkeer op de Traverse zal nog meer dan nu het geval is, bestaan uit lokaal verkeer. Mogelijk dat de bewegwijzering op de hoek Bergstraat/Willibrordusstraat/Wollenbergstraat kan komen te vervallen. Voor de uitvoering en de te maken keuzes wordt aangesloten bij de richtlijnen van de Nederlandse bewegwijzeringdienst (NBd).

- Wegmeubilair

Tot het wegmeubilair behoren alle in, op of boven de weg aangebrachte voorwerpen ten dienste van het verkeer. Bij de uitvoering van de herinrichting van de Traverse wordt aangesloten bij de bestaande richtlijnen en de Wegenverkeerswet.

Kunst / monument

Stichting Waalres Erfgoed heeft tijdens het overleg op 10 mei 2017 aangegeven dat op het tracé van de Traverse geen kunst of een monument aanwezig is.

Openbare verlichting

De keuze van de openbare verlichting en de vormgeving van de masten wordt uitgevoerd als de in de gemeente Waalre gebruikelijke duurzame standaard.

Duurzaamheid en milieu

De Eindhovenseweg en de Traverse zijn op een duurzame wijze heringericht.

De geluidsbelasting en de luchtkwaliteit zijn in belangrijke mate verbeterd door uitvoering van een reductie van de verkeersintensiteiten en het weren van sluipverkeer.

Op de Eindhovenseweg is doorgaand vrachtverkeer fysiek geweerd en is een hoogwaardige openbaar vervoer verbinding aangelegd die door volledig elektrische bussen wordt gebruikt.

Door toevoeging van openbaar groen en laanbomen is de hittestress verminderd.

Er is op een duurzame wijze omgegaan met de afvoer van hemel- / afvalwater.

Bij de uitvoering van de werkzaamheden is maatschappelijk verantwoord ingekocht.

Daarbij is rekening gehouden met de aspecten: social return, gebruik van milieuvriendelijke materialen en grondstoffen alsmede innovatie.

Het project Duurzaam door Waalre wil met de herinrichting van de Eindhovenseweg en de Traverse een duurzame gezonde leefomgeving creëren. Tenslotte zorgt een ongezond milieu voor 5,7% van de totale ziektelast.

In de nota van Uitgangspunten worden impliciet al veel maatregelen getroffen op het gebied van duurzaamheid en milieu.

Door de afname van de verkeersintensiteit en / of de gewijzigde samenstelling van het verkeer verminderd de **geluidsbelasting** en neemt de **luchtkwaliteit** toe. (MGRI).

Deze maatregelen zijn als volgt concreet verwoord:

- Vrachtwagenverbod
- Reductie van de verkeersintensiteit
- Hoogwaardig openbaar vervoer met elektrische bussen
- Weren van sluipverkeer
- Toepassing van geluidwerende maatregelen
- Indien mogelijk invoeren 30km zone

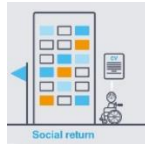
Door het toevoegen van openbaar groen / bomen neemt de beleving van de omgeving toe en draagt zij bij aan de afname van **hittestress** in een stenig gebied.

In combinatie met de herinrichting wordt op een duurzame wijze omgegaan met **hemel- / afvalwater** en daar waar mogelijk zichtbaar in de openbare ruimte toegepast.

Duurzaam inkopen / maatschappelijk verantwoord inkopen

Duurzaam inkopen of maatschappelijk verantwoord inkopen (MVI) betekent dat, naast op de prijs van de producten, diensten of werken ook let op de effecten van de inkoop op milieu en sociale aspecten. Bij de uitvoering van het project kunnen we aspecten als social return, gebruik van milieuvriendelijke materialen en grondstoffen en met innovatie rekening houden.

- Social return



Social return is een aanpak om meer werkgelegenheid te creëren voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Dat kan door bij het verstrekken van opdrachten, de opdrachtnemer te stimuleren

of te verplichten om kwetsbare groepen op de arbeidsmarkt te betrekken bij de uitvoering van de opdracht.

- Gebruik milieuvriendelijke materialen en grondstoffen



Door te kiezen voor duurzaam geproduceerde grondstoffen, producten die gemaakt zijn van recyclebaar materiaal of producten die zonder schadelijke stoffen geproduceerd zijn, kan een bijdrage worden geleverd aan een duurzamer beheer van hulpbronnen, een lagere milieu-impact en een goede beschikbaarheid van grondstoffen voor deze en volgende generaties.

- Innovatie



De overheid kan de markt stimuleren om met innovatieve en unieke nieuwe oplossingen te komen om haar publieke taken beter te kunnen uitvoeren. Deze innovatieve oplossingen richten zich vaak op het goedkoper, duurzamer, sneller, betrouwbaarder of veiliger uitvoeren van publieke taken. Ook kan innovatiegericht inkopen ingezet worden om bij veranderende publieke taken innovatieve oplossingen in te kopen.

Oost-Westverbinding en Duurzaam door Waalre

Er komt een nieuw onderzoek naar een tweede Oost-west verbinding waarbij de verkeersdruk op de Koningin Julianalaan en de Willibrorduslaan een belangrijke plek krijgt. De uitgangspunten uit deze nota van uitgangspunten zijn daarbij leidend.

De nota van uitgangspunten heeft in belangrijke mate aandacht voor de verkeersintensiteiten en leefbaarheid op de Eindhovenseweg en de traverse door Waalre. Samen met maatregelen op het gebied van water, groen en luchtkwaliteit wordt een duurzame gezonde leefomgeving nagestreefd.

Het sluipverkeer wordt zo vele mogelijk uit de woonwijken geweerd. We constateren wel dat de huidige en enige Oost-west verbinding Koningin Julianalaan en Willibrorduslaan in alle plannen nog veel verkeer te verwerken krijgt.

Oplossingen voor de verkeersdruk op deze Oost-West verbinding wordt in een separaat onderzoek meegenomen. Er zal, zoals gesteld in het coalitieakkoord, een nieuw onderzoek komen naar de mogelijkheid en de wenselijkheid van een tweede Oost-West verbinding.

Resultaat en vervolg

Het resultaat van deze nota dient als fundament voor de verdere planvorming en het ontwerpproces.

Na vaststelling van de nota van uitgangspunten start het ontwerpproces.

De nota van uitgangspunt is een document waarin op hoofdlijnen is beschreven aan welke voorwaarden het toekomstig ontwerp moet voldoen.

Bij de uitwerking van de plannen voor de Eindhovenseweg / Valkenswaardseweg in Aalst en de Traverse in Waalre-dorp wordt de Nota van Uitgangspunten als basis gebruikt. De opgave die in deze nota is beschreven moet in het ontwerp terug te vinden zijn.

Bij het opstellen van een voorlopig ontwerp wordt het ontwerp technisch uitgewerkt. Daarna volgt de uitwerking in een definitief ontwerp waarbij met name de materiaalkeuze aan de orde komt.

Bij het gehele vervolgproces blijven bewoners en denktanks participeren.

Na vaststelling van het definitief ontwerp wordt het ontwerp in verschillende contractstukken uitgewerkt waarna aanbesteding en uitvoering kan plaatsvinden.