

1. Cijfermatige analyse Wollenbergstraat

Inleiding

De Traverse had voor de herinrichting een karakter van een doorgaande weg waar fietsers gebruik maakten van het voetpad en de maximum snelheid voor automobilisten 50 km/u was. Bewoners klaagden over te veel verkeer, luchtverontreiniging en filevorming etc.

Om te komen tot een betere verkeersstructuur na de openstelling van de Nieuwe Verbinding N69 werd het project Duurzaam door Waalre opgestart. Het eerste document daarvan is de Nota van Uitgangspunten waarin doelstellingen zijn beschreven.

De Nota van Uitgangspunten beschrijft de modelmatige verkeersintensiteit van 12.100 mvt/dag op de Traverse en gaat uit van een reductie van die aantallen na herinrichting van de volledige Traverse, de herinrichting van de Eindhovenseweg met vrachtwagenverbod en de openstelling van de Nieuwe verbinding N69 naar 8.500 mvt per dag. Een reductie van 30%.

De Wollenbergstraat is inmiddels heringericht als een 30 km/u weg.

Gegevens uit 2019 (voor herinrichting)

In 2019 zijn verkeerstellingen gehouden in de periode van 17 oktober tot en met 5 november op de Heikantstraat (dus iets zuidelijker dan de Wollenbergstraat) die aangeven dat de intensiteit op werkdagen op de Traverse 11.602 mvt/dag is. Op dat moment was het nog mogelijk vanuit het zuiden de Burgemeester Uijenstraat in te rijden en was er nog geen sprake van een opengestelde Nieuwe Verbinding N69.

Vrachtverkeer op de route bedraagt dan 530 mvt/dag = 4,8%
Er zijn geen snelheidsgegevens van de Wollenbergstraat van voor de herinrichting bekend.

De periode van 18 maart 2022 tot en met 4 april 2022 (na herinrichting)

Na de openstelling van de Traverse, de Nieuwe Verbinding N69 en op een moment dat alle Covid-19 beperkingen waren verdwenen is op de Wollenbergstraat het verkeer gemeten.

De verkeersintensiteit bedroeg toen 6.163 mvt/dag. Een afname van afgerond 47% t.o.v. 2019 (waarbij toen wel deel van het verkeer via de Burgemeester Uijenstraat ging).

Vrachtverkeer op de route bedraagt 314 mvt/dag = 5,1%.
87% van alle automobilisten rijdt niet harder dan 40 km/u.

De periode van 21 september 2022 tot en met 12 oktober 2022

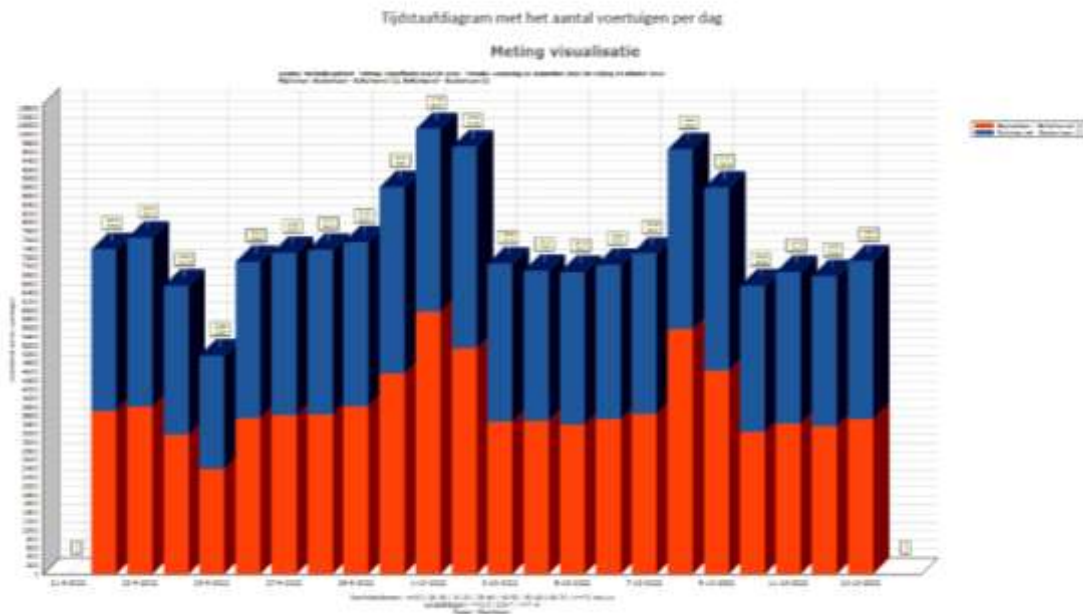
Na de openstelling van de Traverse, de Nieuwe Verbinding N69 en op een moment dat alle Covid-19 beperkingen waren verdwenen is op de Wollenbergstraat het verkeer opnieuw gemeten. Tijdens deze metingen werd er gewerkt op de Eindhovenseweg en zijn er twee weekend afsluitingen geweest. Met name de weekend afsluitingen zorgden voor veel meer drukte. Tijdens een gedeelte van de meetperiode zijn bovendien in Valkenswaard een aantal werkzaamheden geweest die de bereikbaarheid van de Nieuwe verbinding N69 moeilijker maakten.

In de verantwoording van de cijfers zijn alle omstandigheden ongewijzigd meegenomen. Zonder deze bijzonderheden zou de intensiteit waarschijnlijk lager uitvallen.

De verkeersintensiteit bedraagt 7.236 mvt/dag. Een afname van afgerond 37% t.o.v. 2019.
Vrachtverkeer op de route bedraagt 402 mvt/dag = 5,5%.
86% van alle automobilisten rijdt niet harder dan 40 km/u.

	intensiteit	Intensiteit t.o.v. 2019	intensiteit vrachtverkeer	intensiteit vrachtverkeer	Snelheid < 40 km/u	Prognose intensiteit NvU	Percentage
2019	11602		530	4,80%			
2022	6163	-47%	314	5,10%	87%	8500	-30%
2022	7236	-37%	402	5,50%	86%		

Wat gebeurde er tijdens de weekend afsluitingen van de Valkenswaardseweg op de Wollenbergstraat?



Rood en blauw zijn de beide richtingen van het verkeer in de Wollenbergstraat.

De verkeersintensiteit tijdens de weekendafsluitingen bedraagt op;

1 oktober	10.125 mvt/dag
2 oktober	9.718 mvt/dag
8 oktober	9.617 mvt/dag
9 oktober	8.804 mvt/dag

De cijfers liggen allen lager dan tijdens een reguliere werkdag in 2019.

De intensiteiten van het vrachtverkeer tijdens de weekendafsluitingen in de Wollenbergstraat lager dan het werkdaggemiddelde.

Hoe gedraagt het verkeer zich tijdens de drukste momenten van de dag?

Uit de gegevens van de meest recente metingen (de periode van 21 september 2022 tot en met 12 oktober 2022), blijkt het volgende.

De drukste momenten van de dag liggen in de ochtend tussen 07:00 en 09:00 uur en tussen 16:00 en 18:00 uur

Tijdstippen	Aantal voertuigen	V85 in km/u	% werkdaggem van totaal (7236)
07:00 - 08:00	332	38	4,5%
08:00 - 09:00	307	39	4,2%

16:00 - 17:00	429	33	5,9%
17:00 - 18:00	409	33	5,6%

Op het drukste moment van de dag wijkt de gemiddelde snelheid nagenoeg niet af van de overall gemiddelde snelheid die door de automobilisten wordt gereden.

Toch wordt er op momenten door incidentele verkeersdeelnemers te hard gereden. De tijdsperiode waarin de gemiddelde snelheid het hoogste is, ligt tussen 0:00 uur en : 05:00 uur.

In de periode van de 5 nachtelijke uren passeren op werkdagen 89 voertuigen. De gemiddelde snelheid die door 85% van de automobilisten wordt gereden bedraagt 49 km/uur.

Hoeveel automobilisten overschrijden de wettelijke maximum snelheid?

Van de 7236 automobilisten die de Wollenbergstraat passeren op werkdagen rijdt 1705 auto's niet harder dan 30 km/u. Dat is 23,5 % van alle passerende auto's.

76,5% van alle automobilisten rijdt dus op werkdagen harder dan 30 km/u.

Met andere woorden veel mensen rijden wel te hard, maar het merendeel daarvan blijft wel onder de 40 km/u. In het kader van handhaving is het wel belangrijk om te weten dat het merendeel harder rijdt dan de toegestane 30 km/u.

Conclusie vanuit de cijfers

De tellingen in de telperiode in 2019 geven een intensiteit te zien van 11.602 mvt/dag.

In de door de raad vastgestelde nota van uitgangspunten met betrekking tot Duurzaam door Waalre is een modelmatige benadering gemaakt van het verkeer en de gewenste reductie van het verkeer aangegeven.

Deze cijfers gaan uit van een intensiteit van 12.100 mvt/dag voor deze Traverse. Na de realisatie van alle maatregelen op de Traverse en de Eindhovenseweg en de openstelling van de Nieuwe Verbinding N69 is een reductie beoogd tot 8.500 mvt/dag. Een reductie van het verkeer tot 30%. De resultaten uit het verkeersmodel gaan uit van de navolgende maatregelen:

- Dosering van het verkeer aan de Heikantstraat en de Eindhovenseweg
- Afsluiting van de Lissevenlaan
- Maximum snelheid van 30 km/u op de Eindhovenseweg in het centrumdeel
- Maximum snelheid van 30 km/u door Waalre-dorp
- De VRI in Waalre-dorp wordt opgeheven en vervangen door een gelijkwaardige kruising
- Maximum snelheid van 60 km/u op de Valkenswaardseweg
- Doorgaand verkeer maakt zo veel mogelijk gebruik van de Nieuwe Verbinding N69
- Het Centrumplan Valkenswaard is uitgevoerd
- Openstelling van de Nieuwe Verbinding N69 zonder Nulplus maatregelen
- De Kempenbaan in Veldhoven is ingericht met 2*2 rijstroken.

Op het moment van de laatste metingen zijn nog niet alle maatregelen gerealiseerd. De Eindhovenseweg is niet volledig ingericht en de Traverse Noord moet nog aangepakt worden.

De reductie van de beoogde verkeersintensiteiten tot 30% wordt op basis van alle metingen ruimschoots gehaald. De reductie van de meest recente meting ten opzichte van de meting uit 2019 bedraagt 37%. De reductie van het vrachtverkeer op de Wollenbergstraat t.o.v. 2019 bedraagt 24%.

Ten tijde van twee weekendafsluitingen op de Valkenswaardseweg lagen de verkeersintensiteiten op de Wollenbergstraat lager dan de reguliere verkeersintensiteiten uit 2019. De aantallen lagen tussen -13% tot -24%. NB Bij vergelijking betrekken dat deel in 2019 via Burgemeester Uijenstraat ging.

De gemiddelde snelheid die 86% van alle automobilisten rijdt ligt over de gehele (werk)dag gemeten lager dan 40 km/u.

De gemiddelde snelheid van alle voertuigen in de gehele meetperiode in noordelijke richting bedraagt 36,1 km/u op werkdagen en in zuidelijke richting 35,3 kilometer per uur.

De gemiddelde snelheid van alle voertuigen in de gehele meetperiode in noordelijke richting bedraagt 34,9 km/u op weekdagen en in zuidelijke richting 34,4 kilometer per uur.

Tijdens de drukste periodes van de dag wijkt de snelheid nauwelijks af van het gemiddelde. In de avondspits ligt deze snelheid zelfs wat lager.

De gemiddelde snelheid tijdens de nachtelijke uren ligt het hoogst. Tijdens deze tijdspanne bedraagt de gemiddelde snelheid die 85% van alle automobilisten rijdt 49 km/u. Dat is 1,2% van alle voertuigen per dag.

Enkel de cijfers geven geen aanleiding tot het nemen van aanvullende infrastructurele maatregelen.

Hoe verhouden de gemeten snelheden op de Wollenbergstraat zich ten opzichte van de gemeten snelheden op andere 30 kilometer wegen in Nederland?

Om die vraag te beantwoorden komen we uit bij de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)

Op wegen met een limiet van 30 km/uur rijdt vaak het merendeel van de automobilisten sneller dan de limiet. Vaak gaat het daarbij om een overschrijding met meer dan 10 km/uur. Wel zijn er grote verschillen tussen de locaties. Dit blijkt uit incidentele snelheidsmetingen op specifieke locaties. Er zijn geen landelijk representatieve gegevens over de rijdsnelheden op 30km/uur-wegen.

De incidentele metingen vinden over het algemeen plaats vanwege een onderzoek naar de effecten van snelheidsmaatregelen. De voormetingen van deze studies geven een indicatie van de snelheden op wegvakken waar geen fysieke snelheidsremmers zoals drempels of wegversmallingen aanwezig zijn. Zo werd in 2010 bij metingen op tien 30km/uur-locaties in Zuid-Holland vastgesteld dat de gemiddelde rijdsnelheid 36 km/uur was. Gemiddeld overtrad zo'n 70% van de bestuurders de limiet. Ongeveer de helft daarvan deed dat met meer dan 10 km/uur. Op enkele van deze wegen was het overtredingsaandeel minder dan 30%, op andere bijna 95%.

In 2012 werden bij metingen op meer dan twintig 30km/uur-locaties in Limburg vergelijkbare resultaten gevonden. De gemiddelde snelheden varieerden tussen de 33 tot 40 km/uur per uur, en het percentage automobilisten dat de limiet met meer dan 10 km/uur per uur overschreed varieerde tussen de 34 en 40%.

Recente metingen vonden in 2017 plaats op tien 30km/uur-locaties in Zuid-Holland. Bij deze metingen lag de gemiddelde snelheid tussen de 25 en 37 km/uur. Het aandeel voertuigen dat sneller reed dan de limiet varieerde tussen de 26 en 85%.

Cijfers SWOV vergeleken met de Wollenbergstraat te Waalre

SWOV gem. snelheid 2010	SWOV gem. snelheid 2012	SWOV gem. snelheid 2017	Wollenbergstraat 2022 gem. snelheid
36 km/u	33 – 40 km/u	25 – 37 km/u	35,3 – 36,1 km/u

SWOV >40 km/u 2010	SWOV >40 km/u 2012	SWOV >40 km/u 2017	Wollenbergstraat 2022 > 40 km/u
--------------------	--------------------	--------------------	---------------------------------

35%	34 – 40%	Geen gegevens	14%
SWOV > 30 km/u 2010	SWOV > 30 km/u 2012	SWOV > 30 km/u 2017	Wollenbergstraat 2022 > 30 km/u
70%	Geen gegevens	26 – 85%	76,5%

2. Aanvullende verkeersmaatregelen

Er zijn vier mogelijkheden al dan niet gecombineerd benoemd.

- Versmalling op de Traverse

We hebben de mogelijkheid onderzocht voor het inzetten van versmalling op de Traverse. De mogelijkheid om deze te plaatsen is gelet op de vele uitritten en inrichting zeer beperkt. Om een versmalling goed te laten werken is een zo veel mogelijk gelijke verdeling van verkeersstromen uit beide richtingen nodig. Je wilt tenslotte dat verkeer gedwongen wordt de snelheid te minderen. Bij onvoldoende tegenliggers is de werking van de versmallingen nagenoeg nihil. In de Wollenberg is het dwarsprofiel versmald omdat de snelheid naar beneden is bijgesteld. Het aanbrengen van plaatselijke versmallingen hebben we voorgelegd aan een verkeersauditor. Hij geeft aan het aanbrengen van versmallingen te vermijden omdat het gevaar bestaat dat de kwetsbare weggebruiker in de verdrukking komt.

- Inzet van Auto te Gaststraat

Een straat waar de auto te gast is wordt ook fietsstraat genoemd. Een dergelijke inrichting van een straat is herkenbaar aan een rode tint van de stenen of rood asfalt. Zo'n fietsstraat loopt meestal door een woonwijk of winkelstraat. Door de inrichting worden automobilisten ontmoedigd er te rijden waardoor deze straten rustiger worden voor langzaam verkeer (waaronder fietsers) en voetgangers. In tegenstelling tot een 30 km-weg komen in een fietsstraat wel voorrangskruisingen voor. De huidige inrichting gaat dus verder dan een auto te gaststraat.

Bij de huidige inrichting van de Traverse is gekozen voor een 30 km-gebied om meer dan alleen in een fietsstraat de auto ondergeschikt te laten zijn. Ombouwen van de Traverse naar een Fietsstraat/auto te gaststraat zou een omgekeerde beweging zijn. Het autoverkeer zou door een voorrangssituatie namelijk weer meer prioriteit krijgen.

De fietsstraat heeft in Nederland geen juridische betekenis.

In Nederland gelden de normale regels van het RVV1990. Fietsers moeten dus zoveel mogelijk rechts houden en met maximaal twee personen naast elkaar rijden zonder anderen te hinderen. Strikt genomen heeft het bord 'Fietsstraat - auto te gast' geen juridische waarde. Er worden verschillende varianten gebruikt maar de meeste gemeentes proberen wel een soortgelijk ontwerp te gebruiken. Met extra borden kan bijvoorbeeld de maximumsnelheid worden verlaagd. Het idee is in ieder geval vaak om een rustiger straat te maken met ruimte voor de fietsers zonder gelijk een woon- of winkelerf te creëren. Dat heeft immers meer beperkingen.

- Verwijzen naar andere fietsroute

Het verwijzen naar een andere fietsroute kan sommige fietsers verleiden om de drukker Traverse te mijden en op een andere manier door Waalre van/naar bijvoorbeeld Valkenswaard te fietsen. Hierbij valt te denken aan het snelfietspad over de Oude Spoorbaan. Deze route kan met name voor doorgaand fietsverkeer interessant zijn.

Fietsverkeer dat vanuit het zuiden naar Veldhoven wil en vice versa zou via de Burgemeester Uijenstraat en het centrum van Waalre naar de aansluiting De Kransen – Onze Lieve Vrouwestraat kunnen fietsen. Beide routes kosten circa 6 minuten reistijd. Er is nauwelijks extra reistijd.

Het verkeersgedrag van automobilisten wordt met deze maatregelen niet anders, maar fietsers voelen zich wel veiliger.

- Inzet op andere modaliteit bijvoorbeeld het openbaar vervoer

Maatregelen om de modaliteit te beïnvloeden zijn veelal van langere adem. Momenteel is er een openbaar vervoer verbinding van Dommelen naar Veldhoven in de vorm van een buurtbus en dus een lage frequentie. Mogelijk dat een ov-verbinding met een hogere frequentie kan bijdragen aan het verlagen van het autogebruik. De provincie is als concessieverlener aan zet om hier afspraken over te maken. De gemeente zou via een regionaal platform de problematiek bespreekbaar kunnen maken en doet dat ook Kan ook via meer aansluiten op projecten vanuit Brainport Bereikbaar, die hiermee ook aan de slag zijn.