

Registratie: 2025.36.033

Datum: 24 juli 2025

Aan de voorzitter van de raad,

Steller vragen: Daan Jansen (SAMEN)

Onderwerp: Verkeersveiligheid hoofdroutes Geldrop: van structureel beleid naar concrete actie

Het college / de burgemeester* wordt verzocht de volgende vragen schriftelijk te beantwoorden:

Deel A: Structureel verkeersveiligheidsbeleid hoofdroutes

1. Welke snelheidsmetingen zijn sinds januari 2021 verricht op deze routes, wat tonen deze aan over snelheidsovertredingen (met name tijdens avond- en nachturen), en hoe vaak wordt er daadwerkelijk gehandhaafd?
2. Welke snelheidsbeperkende of verkeersveiligheidsmaatregelen zijn sinds januari 2021 getroffen op deze routes, en wat is de gemeten effectiviteit daarvan op snelheidsgedrag?
3. Hoeveel concrete verzoeken of meldingen van bewoners zijn sinds juni 2025 binnengekomen over de verkeersveiligheid op deze routes, wat is de aard ervan en hoe zijn deze opgevolgd?
4. Welke concrete tijdelijke maatregelen (zoals extra markeringen, waarschuwingsborden, snelheidshandhaving of verlichting) kan het college binnen drie maanden realiseren, en is het college daartoe bereid?
5. Welke structurele herinrichting van deze routes overweegt het college om de verkeersveiligheid te verbeteren (zoals aanpassing snelheidsregime, rotondes, verkeerslichten of wegindeling), en wat is de concrete planning daarvoor?
6. Is het college bereid om voor deze routes een nul-doden-visie te hanteren waarbij elk dodelijk of zwaargewond ongeval automatisch aanleiding is voor aanvullende maatregelen?
7. Hoe vaak rapporteert het college aan de raad over verkeersveiligheid op gemeentelijke wegen, en is het college bereid tot structurele halfjaarlijkse rapportage over ongevallendata en de voortgang van verkeersveiligheidsmaatregelen?

Deel B: Specifieke casus Eindhoveneweg

De Eindhoveneweg illustreert de bredere problematiek op deze hoofdroutes. Ondanks de aanleg van de Nieuwe Gijzerrooiseweg blijft de Eindhoveneweg aantrekkelijk voor doorgaand verkeer, met alle risico's van dien. In omliggende gemeenten worden fysieke en optische maatregelen zoals slingers of wegversmallingen met betonnen bloembakken succesvol ingezet om dit soort verkeersproblemen structureel aan te pakken. Voor de Eindhoveneweg lijken dit soort ruimtelijke ingrepen tot op heden niet serieus overwogen. Dit roept specifieke vragen op:

8. Was het bij de aanleg van de Nieuwe Gijzerrooiseweg de bedoeling dat deze weg zou functioneren als doorgaande route?
9. Is er in dat kader expliciet onderzocht of - en op welke wijze - de Eindhoveneweg minder aantrekkelijk kon worden gemaakt voor doorgaand verkeer?
10. Zo ja, welke afwegingen zijn destijds gemaakt en waarom zijn fysieke of optische maatregelen, zoals slingers of betonnen wegversmallingen, daarin niet meegenomen?



11. Zo nee, waarom is het verminderen van de aantrekkelijkheid van de Eindhovenseweg voor doorgaand verkeer destijds niet nadrukkelijk als onderdeel van de verkeersvisie meegenomen, zeker gezien de al langer bekende verkeersonveilige situatie?
12. Is het college bereid om alsnog - met urgentie - onderzoek te doen naar fysieke verkeersremming op de Eindhovenseweg, waarbij bewezen effectieve voorbeelden uit omliggende gemeenten worden betrokken?

Toelichting:

Op 18 juni 2025 vond binnen de bebouwde kom van Geldrop een dodelijk ongeval plaats waarbij een fietser het leven verloor. Het betrof een oversteeklocatie aan één van de hoofdroutes in de kern Geldrop. In de vier jaar daaraan voorafgaand deden zich op deze route meerdere verkeersongevallen voor met letsel.

De routes waar het om gaat, zijn op de bijgevoegde kaart gemarkeerd met rode lijnen. Ze omvatten de doorgaande verbindingen tussen Geldrop en de omliggende kernen Eindhoven, Mierlo en Nuenen, waaronder ook de Gijzenrooiseweg en de Eindhovenseweg. Deze wegen worden intensief gebruikt door auto's, openbaar vervoer, fietsers en voetgangers.

De verkeersdruk op deze routes neemt de komende jaren verder toe, onder meer door woningbouwontwikkelingen, toename van regionaal verkeer en de mogelijke komst van het distributiecentrum in Nuenen. Juist daarom is het van belang om tijdig te investeren in een veilige en toekomstbestendige inrichting van deze hoofdroutes binnen de bebouwde kom.

Zowel bewoners als media signaleren dat het verkeer op deze routes, met name in de avond- en nachturen, geregeld veel te hard rijdt. Er is sprake van een groeiend gevoel van onveiligheid onder bewoners en er worden oproepen gedaan om als gemeente actie te ondernemen.

De gemeente heeft op grond van de Wegenverkeerswet en het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) een verantwoordelijkheid voor het borgen van de verkeersveiligheid.

Tegelijkertijd weten we dat officiële ongevallencijfers vaak onvolledig zijn, omdat lichte ongevallen zonder politie-inzet of letsel doorgaans niet worden geregistreerd. De gemeenteraad speelt daarom een cruciale rol in het serieus nemen van signalen uit de samenleving en het afdwingen van concrete maatregelen.

De fractie van SAMEN Geldrop-Mierlo zal zich op basis van de beantwoording van deze vragen beraden op passende vervolgstappen.

Bijlage

Kaart met gemarkeerde doorgaande routes binnen de bebouwde kom van Geldrop (rood aangeduid)



Wij danken u bij voorbaat voor uw beantwoording.

Datum beantwoording:

Antwoord:



1. De meest recente snelheidsmeting op de Eindhovenseweg (ter hoogte van de Hulst) heeft plaatsgevonden in december 2021. Deze meting is uitgevoerd met behulp van een snelheidsdisplay. Tijdens de meetperiode (14 dagen) zijn in totaal 110.083 voertuigen geregistreerd. De V85 – de snelheid waarbinnen 85% van het verkeer blijft – bedroeg 54 km/uur. Dit betekent dus dat 15% van de geregistreerde voertuigen sneller reed dan 54 km/uur.

Specifiek in de avond- en nachtperiode (tussen 19:00 en 24:00 uur) lag de gemiddelde snelheid op 46,45 km/uur. Gedurende de gehele meetperiode zijn 4.571 voertuigen geregistreerd met een snelheid van 61 km/uur of hoger.

Wat betreft handhaving: de Eindhovenseweg is een van de wegen die valt binnen een traject waar de politie regelmatig snelheidscontroles uitvoert. Daarnaast zijn de Bekelaar in Mierlo en het Bogardeind in Geldrop onderdeel van structurele controles.

Deze controles vinden zowel binnen als buiten de bebouwde kom plaats. Er is geen exacte frequentie van handhaving beschikbaar, maar op basis van de meldingen van de politie is de controle beperkt.

Voor de overige wegen binnen de genoemde routes vinden incidentele controles plaats, maar hierop hebben wij als gemeente geen zicht. Wel voeren wij zelf verkeersmetingen uit, al zijn deze metingen voornamelijk gericht op het verzamelen van gegevens zoals verkeersintensiteit.

2. De Eindhovenseweg is ingericht volgens de geldende landelijke richtlijnen van het CROW. In 2023 is het voorsorteervak voor rechts afslaand verkeer richting Hulst opgeheven. Deze aanpassing is doorgevoerd om de verkeersveiligheid op het kruispunt te verbeteren, onder andere door de overzichtelijkheid te vergroten en mogelijke conflicten tussen verschillende verkeersstromen te beperken.



De Mierloseweg is in 2021 heringericht volgens de geldende landelijke richtlijnen van het CROW. Concreet betekent dit dat er getrapte oversteekplaatsen voor langzaam verkeer zijn aangelegd, er een VRI (verkeersregelininstallatie) is geplaatst bij de kruising met de Nuenenseweg en dat er rijbaanscheiding is aangebracht.

Wat betreft de effectiviteit van deze of andere snelheidsbeperkende maatregelen: er zijn op dit moment nog geen nieuwe snelheidsmetingen uitgevoerd op een specifiek wegvak sinds de aanpassingen. Wel staat een snelheidsmeting gepland voor september 2025 op de Eindhovenseweg.

3. Sinds juni 2025 zijn er twee concrete meldingen binnengekomen over de verkeersveiligheid op de Eindhovenseweg. De aard van deze meldingen betrof met name zorgen over te hoge snelheden en het verkeersgedrag ter plaatse, mede naar aanleiding van een ongeval dat zich op dit wegvak heeft voorgedaan. Op de andere routes zijn er sinds de gevraagde periode geen meldingen ontvangen.

Beide meldingen zijn geregistreerd en in behandeling genomen. Ze zijn besproken binnen de interne werkgroep verkeer en meegenomen in de bredere evaluatie van de situatie op de Eindhovenseweg. Deze signalen hebben bijgedragen aan de keuze om in september 2025 een snelheidsmeting uit te voeren, zodat op basis van objectieve gegevens verdere afwegingen kunnen worden gemaakt over eventuele aanvullende maatregelen.

4. Het treffen van tijdelijke maatregelen op een gebiedsontsluitingsweg, die tevens een belangrijke rol speelt in de bereikbaarheid van de gemeente, vereist een zorgvuldige afweging. Dergelijke maatregelen kunnen namelijk een negatieve invloed hebben op de doorstroming en verkeersfunctie van de weg. Ook het plaatsen van extra borden kan averechts werken. Het college acht het niet verantwoord om op dit moment al concrete tijdelijke maatregelen te nemen zonder dat er sprake is van een structurele en aantoonbare trend in verkeersonveiligheid. Op dit moment zijn er daarvoor nog onvoldoende aanwijzingen. Wanneer uit metingen of herhaalde



incidentmeldingen blijkt dat de situatie verslechtert, zal nader onderzoek plaatsvinden en worden tijdelijke of structurele maatregelen overwogen.

5. De huidige inrichting van de Eindhovenseweg voldoet aan de geldende landelijke richtlijnen en is recentelijk aangepast volgens de laatste inzichten. Desalniettemin zijn wij bereid aanvullende maatregelen te onderzoeken waarbij de verkeersveiligheid en een vlotte doorstroming zijn gewaarborgd. Wij hebben daartoe met omwonenden een goed en constructief overleg gehad. Daarbij is afgesproken dat eerst nieuwe snelheidsmetingen worden uitgevoerd alvorens eventuele aanvullende maatregelen worden voorbereid.

Daarnaast is de gemeente voornemens om de rotonde Nuenenseweg – Spaarpot om te bouwen tot een VRI, om zowel de verkeersveiligheid als de doorstroming te verbeteren. Ook is het plan om het voorsorteervak op de Mierloseweg, ter hoogte van het gemeentehuis, te verwijderen met als doel de verkeersveiligheid verder te vergroten.

6. Het college onderschrijft de uitgangspunten van de nul-doden-visie, wat betekent dat wij als wegbeheerder streven naar een verkeerssysteem waarin dodelijke of ernstig gewonde slachtoffers worden voorkomen. Dit houdt in dat we de openbare ruimte zo inrichten dat het risico op ernstige ongevallen zoveel mogelijk wordt beperkt. Volledige uitsluiting van risico's is echter niet haalbaar. We realiseren risicobeperking door ons te conformeren aan de geldende landelijke richtlijnen voor verkeersveiligheid. Dit is in lijn met hoe bijvoorbeeld ook de provincie deze visie toepast. Een incident is op zichzelf niet automatisch aanleiding voor nieuwe maatregelen, tenzij uit onderzoek blijkt dat aanpassing van de inrichting noodzakelijk of effectief is.

7. Het college rapporteert op dit moment niet actief en structureel aan de raad over ongevallen of verkeersveiligheid op gemeentelijke wegen. Indien de raad hierom verzoekt, is het uiteraard mogelijk om een overzicht te verstrekken, dit is openbare toegankelijke informatie die ook in te zien is op www.star-verkeersongevallen.nl. Geadviseerd wordt om dit op jaarbasis te doen, zodat er voldoende data beschikbaar is om betekenisvolle trends te signaleren. Het is belangrijk te benadrukken dat individuele ongevallen vaak op zichzelf staan. Pas wanneer over meerdere jaren sprake is van terugkerende incidenten, kan gesproken worden van een structureel verkeersveiligheidsprobleem dat aanleiding geeft tot nadere analyse of maatregelen.



8. De aanleg van de Gijzenrooiseweg had ten doel om het doorgaande verkeer zoveel mogelijk uit de wijk Zesgehuchten te halen en tevens te voorzien in een goede ontsluiting van de wijk Genoehuis welke in de jaren negentig werd gebouwd. Voorts geeft de Gijzenrooiseweg een betere verdeling van het verkeer over de gemeentelijke hoofdwegen. Verkeer van/naar de wijk Coevering i.r.t. Eindhoven is daardoor immers niet langer afhankelijk van de route via de Eindhovenseweg. Bij de evaluatie van Duurzaam Veilig (2013) heeft de gemeenteraad de wegcategorisering vastgesteld waarin o.a. de Eindhovenseweg, Gijzenrooiseweg, Mierloseweg, Nuenenseweg en Bogardeind als gebiedsontsluitingsweg zijn aangemerkt. Deze wegen dienen primair voor een vlotte en veilige verkeersafwikkeling en zijn ingericht voor het verwerken van grotere verkeersstromen. Doorgaand regionaal verkeer t.o.v. onze kernen Geldrop en Mierlo willen we zoveel mogelijk voorkomen.

9. Nee, dit is destijds niet expliciet onderzocht. Het primaire doel van de herinrichting van de Eindhovenseweg in 2000 was een verbetering van de verkeersveiligheid.

10. In 2000 is de weginrichting van de Eindhovenseweg en Nieuwendijk ingrijpend gewijzigd. Er werden diverse snelheidsremmende maatregelen getroffen door wegasverspringingen aan te brengen. Bij die gelegenheid werden de grotendeels aanliggende fietspaden gewijzigd naar geheel vrij liggende fietspaden. Oversteekvoorzieningen zijn verbeterd door de realisatie van middengeleiders waarmee voetgangers en fietsers gefaseerd kunnen oversteken.

11. De verkeersfunctie van de Eindhovenseweg is bij de herinrichting van 2000 als een gegeven beschouwd omdat de kern Geldrop nu eenmaal niet over adequate alternatieven beschikt. De kern Geldrop is omsloten door (natuurlijke) barrières wat een andere verkeersstructuur met bijvoorbeeld een randweg onmogelijk maakt. In regionaal verband wordt wel ingezet om zoveel mogelijk regionaal (doorgaand) verkeer af te wikkelen via andere oost-westverbindingen (A270 en/of A67).

12. Zie beantwoording onder 4.