

Eindhovense kansen met 30

**Uitwerking Motie 30, tenzij...
Gemeente Eindhoven**

10 oktober 2023

Contactpersoon

HESSEL DE JONG
Senior Projectleider

M +316 2117 1998
E hessel.dejong@arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.
Postbus 264
6800 AG Arnhem
Nederland

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Doel uitwerking Motie 30, tenzij	5
1.2	Waarde van 30-tenzij voor Eindhoven	6
1.3	Aanpak in het kort	8
1.3.1.1	Afweging	8
1.4	Leeswijzer	10
2	30-tenzij op korte termijn	11
2.1	Wegcategorisering en snelheidslimieten	11
2.2	Afweging wegcategorisering	12
2.2.1	Stap 1: Hoofdstructuur	13
2.2.2	Stap 2: Bepalen wegen met dubbelfunctie	13
2.2.3	Stap 3: Bepalen best passende functie	14
2.2.4	Stap 4: Afweging veilige snelheidslimiet	17
2.2.5	Stap 5: Optimalisatie netwerk	18
2.3	Veranderingen en overwegingen	19
2.3.1	Overzicht van veranderingen	19
2.3.1.1	50-wegen naar ETW30	20
2.3.1.2	50-wegen naar GOW30	20
2.3.1.3	GOW30 op bestaande 30-wegen	20
2.3.1.4	70-wegen naar GOW50	20
2.3.1.5	Bedrijventerreinen	21
2.3.2	Bijzonderheden	21
2.3.2.1	Noordoostelijk deel van de Ring (deel Insulindelaan en deel Onze Lieve Vrouwenstraat)	21
2.3.2.2	Leenderweg (tussen de Ring en de Floralaan)	21
2.3.2.3	Bedrijventerrein GDC	22
2.3.2.4	Bebouwde komgrenzen	22
2.3.3	Overwegingen en effecten	22
2.3.3.1	Omgevingskwaliteit	22
2.3.3.2	Openbaar vervoer	22
2.3.3.3	Hulpdiensten	24
2.3.3.4	Fiets	24
3	Maatregelen	25
3.1	Mogelijke maatregelen	25
3.1.1	Inventarisatie mogelijke maatregelen	25

3.2	Realisatiestrategie 30-tenzij	26
3.2.1	Prioritering wegen	26
3.2.2	Realisatiestrategie	28
3.3	Aandachtspunten bij implementatie	29
3.3.1	Inrichtingskenmerken	29
3.3.2	Werk met werk maken	29
3.3.3	Handhaving	29
4	Kansen 30-tenzij lange termijn	30
4.1	Ambities	30
4.2	Kansen voor Eindhoven	31
4.2.1	Stappen: grote verblijfsgebieden	32
4.2.2	Trappen: Solitaire hoofd fietsroutes	32
4.2.3	Openbaar Vervoer: HOV-netwerk als drager van de stad	33
4.2.4	MaaS: Integratie van mobiliteitsdiensten	34
4.2.5	Auto: Verbinding met de omgeving	35
4.3	Nieuwe wegcategorisering vanuit integrale aanpak	35
5	Conclusies en aanbevelingen	37
5.1	Conclusies uitwerking 30-tenzij	37
5.1.1	Mogelijkheden korte termijn	37
5.1.2	Kansen voor lange termijn	38
5.2	Aanbevelingen voor vervolg	38
	Bijlagen	40
	Colofon	75

1 Inleiding

Een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur als basisprincipe en alleen een hogere snelheidslimiet als dat veilig kan. Dat is de kern van de motie Kröger, die op 27 oktober 2020 in de Tweede Kamer is aangenomen. De Tweede Kamer-motie is ook overgenomen door de gemeenteraad van Eindhoven. Met het aannemen van de motie in de gemeenteraad is de eerste stap gezet in de “versnelling naar 30 km/h als norm binnen de bebouwde kom” en zo het verbeteren van de verkeersveiligheid en het versterken van de leefbaarheid. Daarnaast kan het verlagen van de snelheidslimiet naar 30 km/h ruimte bieden voor onder andere groen, lopen en fietsen en de verdichtingsopgave. In Eindhoven is geen sprake van een nieuwe situatie, het beleid zoals beschreven in Eindhoven op Weg (en de actualisatie uit 2022) is hier al jaren op gericht, maar Eindhoven wil hier vooral een versnelling in teweeg brengen.

“Geen 50 meer, maar 30 kilometer per uur als standaard in de bebouwde kom. Dat voorstel van GroenLinks en SGP is aangenomen in de Tweede Kamer. Volgens de initiatiefnemers van de motie wordt het daarmee veiliger, vooral in de buurt van scholen en kinderopvanglocaties. “Kinderen moeten veilig naar school kunnen fietsen en lopen. Richt het verkeer in met kwetsbare deelnemers als uitgangspunt”, zegt GroenLinks-Kamerlid Kröger. Het voorstel laat overigens wel ruimte voor een hogere maximumsnelheid “als het veilig kan”, bijvoorbeeld op doorgaande wegen. Gemeenten moeten dan wel motiveren waarom op die plek sneller kan worden gereden.”

Bron: nos.nl

Dit alles heeft ertoe geleid dat in Nederland onder leiding van het CROW is gewerkt aan het opstellen van een Afwegingskader 30 km/h en de ontwikkeling van een nieuwe wegcategorie, de gebiedsontsluitingsweg 30km/h (GOW30), in aanvulling op de bestaande wegcategorisering zoals deze binnen Duurzaam Veilig tot stand gekomen is (zie ook onderstaand kader). De gemeente Eindhoven is ook nauw betrokken geweest bij deze uitwerking.

Nu is het tijd om de kansen en effecten hiervan inzichtelijk te maken. Daarvoor heeft Arcadis in opdracht van de gemeente Eindhoven gewerkt aan de ‘uitwerking Motie 30, tenzij’, in nauw overleg met gemeente en stakeholders. In deze aanpak is het Afwegingskader 30km/h toegepast. Met de uitwerking is een beeld gevormd van de kansen die er zijn om méér wegen naar een lagere snelheidslimiet terug te brengen, van de mogelijke maatregelen hiervoor op korte termijn en van de bredere kansen op lange termijn.

1.1 Doel uitwerking Motie 30, tenzij

Dit rapport bevat de uitwerking van de Motie ‘30, tenzij’ (verder ‘30-tenzij’ genoemd) voor het wegennet van Eindhoven. Bij deze uitwerking is het volgende doel voor ogen gehouden:

Doel uitwerking Motie 30, tenzij:

“Het inzichtelijk maken van de kansen en maatregelen voor het verlagen van de snelheidslimiet op het Eindhovense wegennet om zo de verkeersveiligheid te verbeteren.”

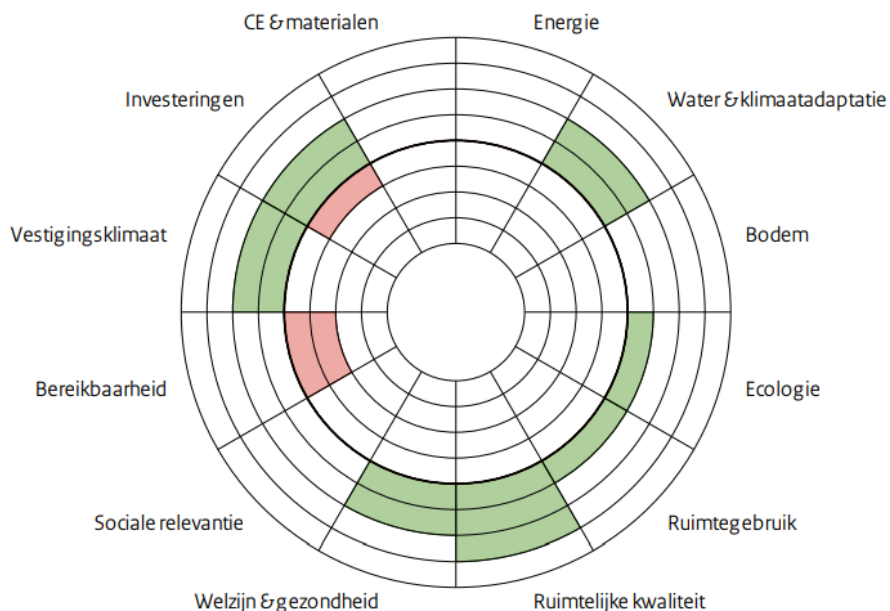
Bij het inzichtelijk maken van mogelijkheden voor een lagere snelheidslimiet staat het Afwegingskader 30km/h centraal. Hiermee zijn de functies van wegen en best passende snelheidslimiet afgewogen, wat heeft geleid tot een voorstel voor een nieuwe wegcategoriseringskaart.

Bij het bereiken van het doel is rekening gehouden met een aanpak voor de korte termijn en een visie voor de lange termijn. Voor de korte termijn is het doel om inzichtelijk te maken hoe een lagere snelheidslimiet kan bijdragen aan verkeersveiligheid en leefbaarheid. Voor de lange termijn zijn er brede ambities in Eindhoven op gebied van economie, gezondheid, sociale cohesie en karakter van gebieden (Omgevingsvisie 2020). Overwegingen rondom het verder ontwikkelen van de ontsluitingsstructuur en daarmee samenhangende wegcategorisering zijn hierbij van belang. De verkregen resultaten uit de afweging geven daarbij inzichten in de rol van de voetganger, fiets, openbaar vervoer en auto op langere termijn.

1.2 Waarde van 30-tenzij voor Eindhoven

Het breder invoeren van een snelheidslimiet van 30km/h is geen doel op zich, maar moet ten goede komen aan de inwoners, bezoekers en bedrijven in Eindhoven. Zoals ook in de inleiding aangegeven, zijn er in directe zin kansen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid, maar zijn er ook bredere kansen in het licht van de ambities uit de Omgevingsvisie.

In een werksessie met de gemeente zijn de kansen, ambities en eventuele risico's inzichtelijk gemaakt met behulp van de Omgevingswijzer uit de Aanpak Duurzaam GWW. Figuur 1 toont de thema's waar de grootste kansen en risico's bij 30-tenzij worden gezien. Elk groen vlak duidt op een grote kans die gezien wordt, een rood vlak duidt op een groot risico. Deze Omgevingswijzer is vóór het toepassen van het Afwegingskader 30km/h samengesteld. Overigens zijn er bij de 'lege' thema's wel (kleinere) kansen of risico's mogelijk (in bijlage 1 is een overzicht met alle benoemde kansen en risico's opgenomen).



Figuur 1 Resultaten Omgevingswijzer bij 30-tenzij in Eindhoven.

Onder elk thema in de Omgevingswijzer vallen meerdere aspecten, zo is verkeersveiligheid meegenomen onder welzijn en gezondheid. Samengevat worden de meeste kansen gezien voor verkeersveiligheid, duurzame mobiliteit, vermindering van benodigde ruimte voor verkeer en verbetering van kwaliteit van de openbare ruimte. Centrale gedachte achter 30-tenzij is om uit te gaan van een veilige basissituatie en alleen te kiezen voor hogere snelheidslimieten als dat veilig kan. Hiermee wordt meer nadruk gelegd op aantrekkelijkheid en verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers. Deze gedachte gaat hand in hand met de gedachte om meer ruimte te bieden aan duurzame mobiliteit en minder nadruk op autobereikbaarheid. Verder is de gedachte dat voor 30km/h-wegen minder ruimte nodig is, waardoor er meer ruimte is voor groen en het inrichten van een aantrekkelijke openbare ruimte. Dit komt ten goede aan verkeersveiligheid, water, groen en ecologie. Ook worden kansen gezien voor maatschappelijke baten (welzijn en gezondheid) en meer kostenefficiënt beheer van wegen. De belangrijkste risico's worden gezien in nadelige gevolgen voor bereikbaarheid. Dit geldt dan met name voor openbaar vervoer en hulpdiensten, maar ook voor het overige autoverkeer. Ook de (mogelijk) benodigde investeringen zijn een aandachtspunt.

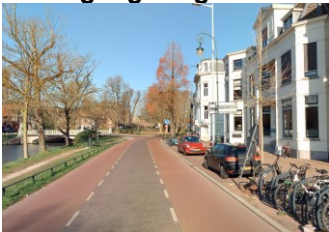
Naast de directe voordelen die een lagere snelheidslimiet (zoals verkeersveiligheid en ruimtegebruik) kunnen opleveren, worden ook meer indirecte kansen gezien. Een voorbeeld hiervan is dat een lagere snelheidslimiet het nemen van andere verkeersveiligheidsmaatregelen eerder haalbaar maakt, denk dan aan het verplaatsen van snorfietsen naar de rijbaan.

Waarom een gebiedsontsluitingsweg 30km/h?

In Nederland wordt gewerkt met een wegcategorisering conform de principes van Duurzaam Veilig. Centrale gedachte hierbij is om elke weg één functie toe te kennen en wegen op uniforme en herkenbare wijze in te richten conform deze functie. Er zijn drie wegcategorieën: erftoegangswegen (verblijfsgebieden met binnen de bebouwde kom 30km/h en buiten de bebouwde kom 60km/h als maximumsnelheid), gebiedsontsluitingswegen (verbindingen tussen gebieden, binnen de kom 50km/h of 70 km/h en buiten de kom 80km/h) en stroomwegen (autowegen en autosnelwegen). Het inrichten van wegen passend bij de functie van de weg komt ten goede aan de verkeersveiligheid. In de praktijk blijkt dat met name op bestaande wegen een mix aan functies voorkomt, bijvoorbeeld een ontsluitingsweg met veel omgevingsinvloeden. Dit zijn de zogenaamde grijze wegen. Afgelopen jaren is discussie ontstaan over de veiligheid van deze wegen en de wenselijkheid van een lagere snelheidslimiet. Hieruit is het idee voor een extra wegcategorie ontstaan: de GOW30. Dit zijn wegen met een duidelijke ontsluitingsfunctie, maar waar een lage snelheidslimiet gewenst is vanuit verkeersveiligheid en leefbaarheid. Onderstaande foto's tonen landelijke voorbeelden van de verschillende wegcategorieën binnen de bebouwde kom.



Erftoegangsweg 30km/h



Gebiedsontsluitingsweg 30km/h (smal dwarsprofiel)



Gebiedsontsluitingsweg 30km/h (ruim dwarsprofiel)



Gebiedsontsluitingsweg 50km/h

1.3 Aanpak in het kort

Bij de uitwerking van 30-tenzij is het landelijk vastgesteld Afwegingskader 30km/h van CROW toegepast, om tot een zorgvuldige afweging van de wegcategorieën en snelheidslimieten te komen. In Figuur 2 is het afwegingsschema van CROW opgenomen (zie bladzijde 8). Resultaat van het afwegingsschema is een indeling in een van drie mogelijk wegcategorieën: ETW30 (erftoegangsweg), GOW50 (gebiedsontsluitingsweg) en GOW30.

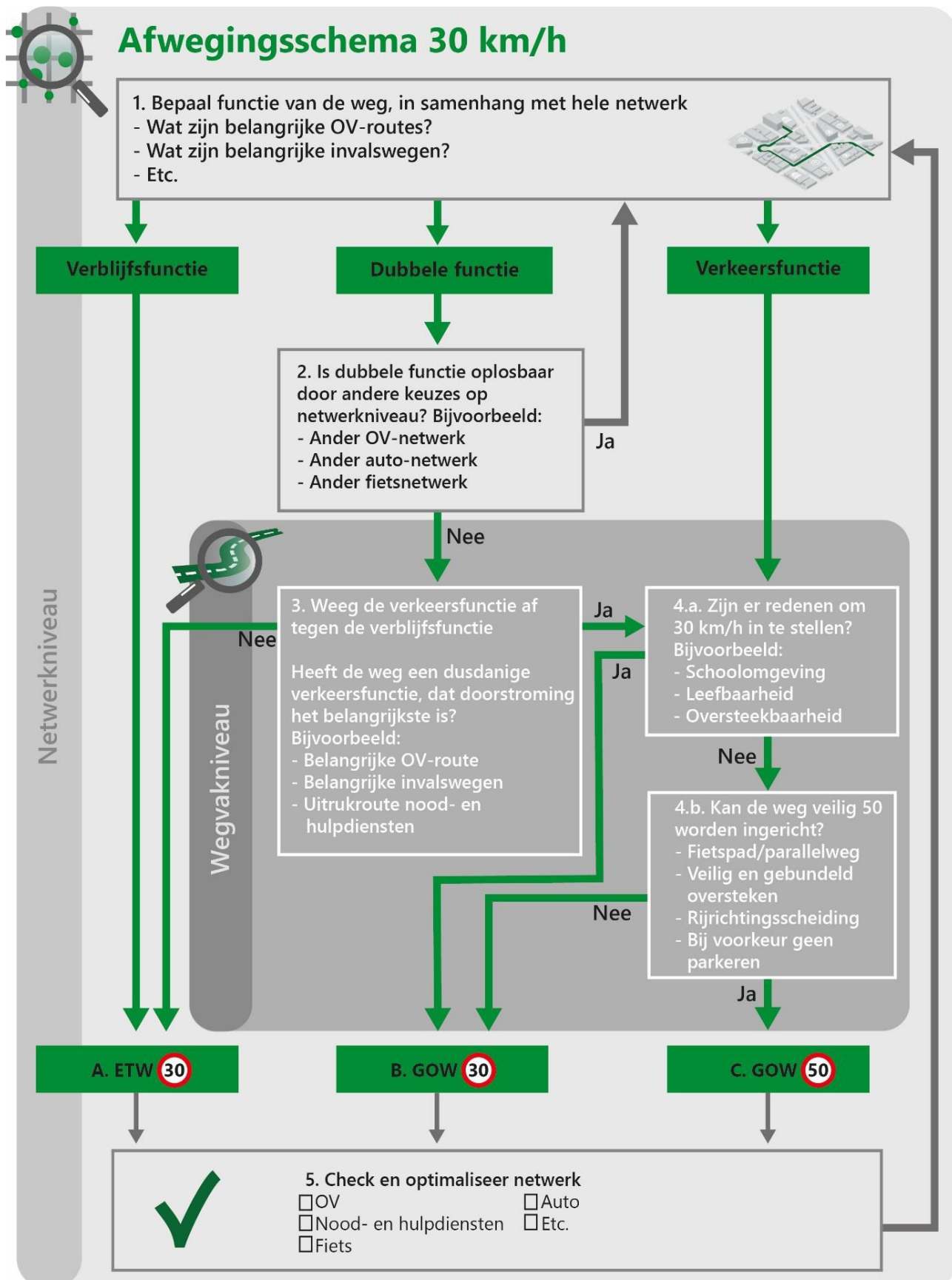
De richtlijnen voor de inrichtingskenmerken van een GOW30 zijn in ontwikkeling, de uitgave van de CROW-richtlijnen is in mei 2023 beschikbaar. Daarin wordt onder andere besloten hoe omgegaan wordt met de voorrangssituatie, de aanwezigheid van vrijliggende fietspaden en het verhardingstype. In dit onderzoek is de meest recent beschikbare kennis over het concept aangehouden. Deze kennis komt onder andere uit de CROW-werkgroep.

1.3.1.1 Afweging

In de aanpak voor 30-tenzij in Eindhoven zijn de vijf stappen uit het afwegingsschema schema doorlopen. Hoofdstuk 2 bevat de uitwerking van de vijf stappen. Hierbij is in elke stap concreet gemaakt welke afwegingen in Eindhoven zijn gemaakt en welke informatie hierbij is gebruikt.

Het basisprincipe van de afweging is dat zoveel mogelijk wegen worden aangewezen als erftoegangsweg 30km/h. Alleen wanneer een weg aan vooraf vastgestelde criteria voldoet, kan deze aangewezen worden als gebiedsontsluitingsweg. Voor de gebiedsontsluitingswegen is een nadere afweging in de snelheidslimiet (30, 50 of eventueel 70km/h) gemaakt. Door de vijf stappen en daarbij geformuleerde criteria toe te passen is een weloverwogen afweging ontstaan, waarbij verschillende verkeerssituaties consequent op dezelfde wijze zijn afgewogen. Samengevat zijn de vijf stappen op de volgende wijze ingevuld:

1. **Bepalen hoofdstructuur met verkeersfunctie.** Stap 1 maakt de hoofdstructuur van Eindhoven, die cruciaal is voor de bereikbaarheid voor verschillende modaliteiten, inzichtelijk. Dit is gedaan op basis van vigerend beleid, zoals de Omgevingsvisie en (de actualisatie van) Eindhoven op Weg.
2. **Inventariseren wegen met dubbelfunctie.** In deze stap is informatie verzameld over verkeersinvloeden en omgevingsinvloeden. Hierbij is bepaald welke wegen in een verblijfsgebied veel verkeersinvloeden kennen en welke ontsluitingswegen veel omgevingsinvloeden kennen. De omgevingsinvloeden (zoals de aanwezigheid van winkels) zijn factoren die wijzen op een verblijfsfunctie en bijvoorbeeld op de aanwezigheid van voetgangers. Vervolgens is beoordeeld of de dubbelfunctie oplosbaar is door het maken van andere keuzes op netwerkniveau.



Figuur 2 Afwegingsschema 30km/h (bron: CROW, Afwegingskader 30km/h, november 2021)

3. **Afwegen functie.** Voor de wegen waar een dubbelfunctie blijft bestaan is afgewogen wat de best passende functie is (erftoegangsfunctie of ontsluitingsfunctie). Hiervoor zijn vooraf criteria vastgesteld. Voor een aantal wegen is een nadere afweging op basis van een kwalitatieve beoordeling gemaakt.
4. **Afwegen snelheidslimiet.** Na het bepalen van de wegcategorie, is de best passende snelheidslimiet bepaald. Het uitgangspunt hierbij is 30km/h. Alleen wanneer een weg voldoet aan vooraf gestelde criteria is een hogere snelheidslimiet toegewezen. Het Afwegingsschema 30km/h is alleen gericht op wegen binnen de bebouwde kom (30 of 50km/h). In deze uitwerking is voor huidige 70km/h-wegen en wegen buiten de bebouwde kom eenzelfde afweging gemaakt, dus er is bepaald of de huidige snelheid op een veilige manier te faciliteren is. Zo is bij 70km/h-wegen bepaald of die snelheid op een veilige manier te faciliteren is, of dat 50 km/h als maximumsnelheid beter passend is. Bij wegen buiten de bebouwde kom is gekeken of 80km/h-wegen een passende maximumsnelheid hebben, of dat 60km/h beter passend is.
5. **Optimaliseren netwerk.** De voorgaande stappen leiden tot een netwerk van wegcategorieën en snelheidslimieten. In de laatste stap is het netwerk geoptimaliseerd om tot een logisch aansluitend netwerk te komen.

De inhoudelijke analyses voor 30-tenzij zijn uitgevoerd met gegevens over de huidige situatie. De analyses voor de keuzes in wegcategorie en snelheidslimiet zijn daarmee gebaseerd op informatie over functies, voorzieningen en wegkenmerken in de huidige situatie. Het resultaat hiervan geeft inzicht in de mogelijkheden van 30-tenzij, met bijbehorende maatregelen die bij kunnen dragen aan een kwalitatief goede fysieke inrichting van de openbare ruimte. Die inrichting moet het resultaat zijn van een integrale belangenafweging, waardoor de inrichting voldoet aan 'alle' belangen en eisen. Dit betreft een ontwerpvragestuk, dus maatwerk.

Tijdens de analyses en discussies zijn hierbij diverse zaken naar boven gekomen, die voor de lange termijn relevant zijn. De resultaten van de afweging laten zien waar de keuzes schuren en waar tegengestelde belangen zijn. Dit geeft inzicht in de kansen en opgaven voor de lange termijn.

In de aanpak is gebruik gemaakt van een mix aan analyses op basis van GIS-data, kwalitatieve analyses op basis van een deskundigenoordeel en een proces van afstemming met diverse betrokkenen. In het proces van afstemming zijn in meerdere sessies en overleggen de aanpak voor de analyses besproken en zijn resultaten bediscussieerd. In dit proces zijn meerdere disciplines vanuit gemeente Eindhoven betrokken: verkeer (parkeren, openbaar vervoer, doorstroming, verkeersveiligheid en actieve mobiliteit), openbare ruimte, landschap en lucht & geluid. Tevens zijn externe stakeholders in de overwegingen en discussies betrokken. Hierbij zijn overleggen gevoerd met Veiligheidsregio Eindhoven (hulpdiensten), Politie, Connexxion (busdiensten Hermes), Fietzersbond, Veilig Verkeer Nederland en provincie Noord-Brabant (concessiehouder openbaar vervoer).

1.4 Leeswijzer

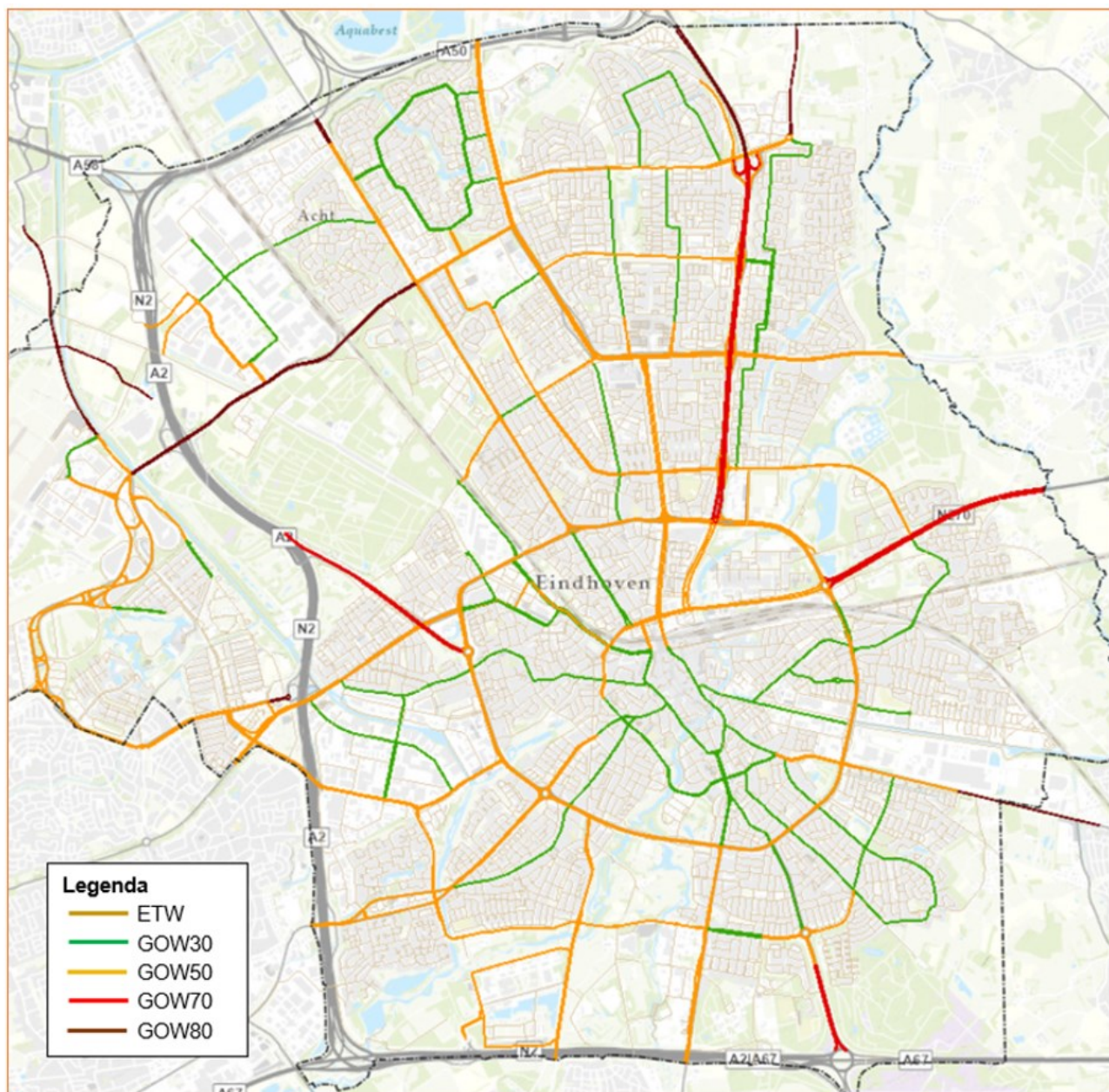
Dit rapport bevat de resultaten en bevindingen uit de toepassing van het Afwegingskader 30km/h. Hoofdstuk 2 toont de resultaten van de afweging. Hierbij zijn de overwegingen, aandachtspunten en discussiethema's toegelicht. In hoofdstuk 3 wordt inzichtelijk gemaakt welke maatregelen mogelijk zijn om verdere uitbreiding van het aantal wegen met 30km/h als snelheidslimiet mogelijk te maken. In hoofdstuk 4 wordt beschreven welke kansen voor de lange termijn bestaan voor Eindhoven. Hierin is geschetst op welke manier het gedachtegoed van 30-tenzij een rol kan spelen in de ambities van Eindhoven en de daarvoor benodigde overwegingen in de bereikbaarheidsstrategie voor Eindhoven voor alle modaliteiten. In hoofdstuk 5 worden tot slot de conclusies en aanbevelingen verder toegelicht.

2 30-tenzij op korte termijn

Dit hoofdstuk bevat de resultaten van het toepassen van het Afwegingskader 30km/h op de huidige situatie in Eindhoven. Dit geeft inzicht in de kansen om de hoeveelheid wegen met 30km/h uit te breiden. In de eerste paragraaf is het resultaat van het doorlopen van het afwegingskader opgenomen in de vorm van een voorstel voor een nieuwe wegcategorisering. Tevens is toegelicht welke keuzes en uitgangspunten hierbij van belang zijn en de overwegingen die hieronder liggen. In de rest van het hoofdstuk zijn de stappen, die tot dit resultaat hebben geleid, toegelicht.

2.1 Wegcategorisering en snelheidslimieten

In de kaart in Figuur 3 is een voorstel voor de nieuwe wegcategorisering opgenomen. Dit voorstel is het resultaat van toepassing van het Afwegingskader 30km/h. Het betreft uitdrukkelijk een beeld van 30-tenzij op basis van de huidige situatie en hiermee betreft het een wegcategorisering voor de korte termijn (zie hoofdstuk 4 voor een visie op de wegcategorisering in het licht van bredere ontwikkelingen in Eindhoven).



Figuur 3: Voorstel nieuwe wegcategorisering en snelheidslimieten Eindhoven voor korte termijn. Stippellijnen geven geplande, nieuw te ontwikkelen verbindingen aan.

Deze kaart is een belangrijke basis voor de verkeerskundige opbouw van het wegennet, de daaraan gekoppelde weginrichting en de ligging en omvang van gebieden met focus op leefbaarheid en verblijven. De wegcategorisering is opgebouwd vanuit drie principes:

- **Zo groot mogelijke verblijfsgebieden.** De gedachte achter 30-tenzij is om in de basis uit te gaan van grote en aantrekkelijke verblijfsgebieden vanuit oogpunt van leefbaarheid en verkeersveiligheid.
- **Keuze voor gebiedsontsluitingswegen waar nodig.** Het aanwijzen van gebiedsontsluitingswegen is nodig om op een aantal routes ruimte te bieden aan de verkeersfuncties. Door de verkeersfuncties (zoals openbaar vervoer, hulpdiensten en autoverkeer) op een beperkt aantal wegen te bundelen, zijn ruime verblijfsgebieden mogelijk.
- **Afweging van passende snelheidslimieten op basis van verkeersveiligheid.** Het vertrekpunt is 30km/h, een hogere snelheidslimiet wordt toegepast wanneer dat veilig kan.

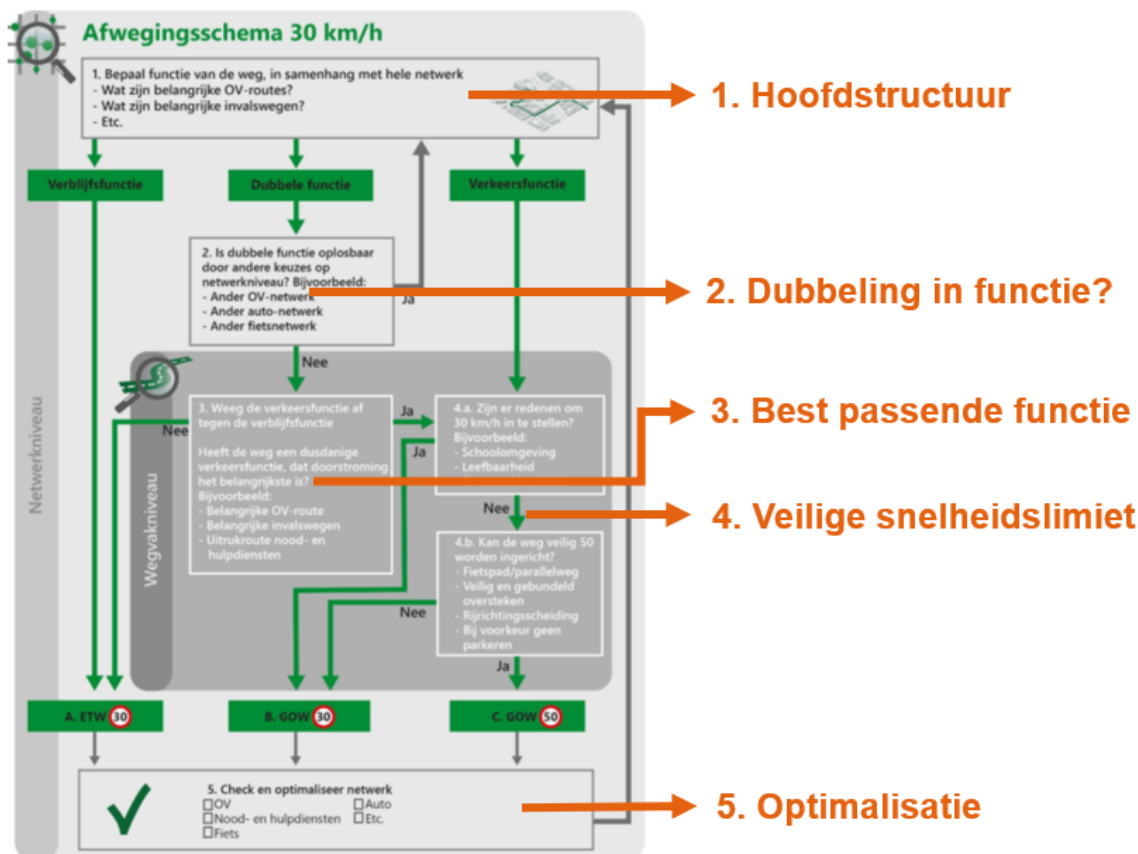
Er is een directe relatie tussen de wegcategorisering en de gewenste en veilige inrichting van wegen. Vanuit de principes van Duurzaam Veilig is er bij voorkeur een duidelijk onderscheid tussen de wegcategorieën:

- Verblijfsgebieden met erftoegangswegen met een lage snelheidslimiet (30km/h of lager).
- Gebiedsontsluitingswegen met meer ruimte voor de verkeersfunctie.

In de praktijk is er met name op bestaande wegen soms sprake van een mix aan functies. Dit is de aanleiding voor het ontstaan van een nieuwe wegcategorie: de GOW30. Dit zijn wegen met een duidelijke ontsluitingsfunctie, maar waar een lage snelheidslimiet gewenst is vanuit verkeersveiligheid en leefbaarheid. Aangezien hier sprake is van een dubbelfunctie van een weg, is het wenselijk om terughoudend met de nieuwe wegcategorie om te gaan.

2.2 Afweging wegcategorisering

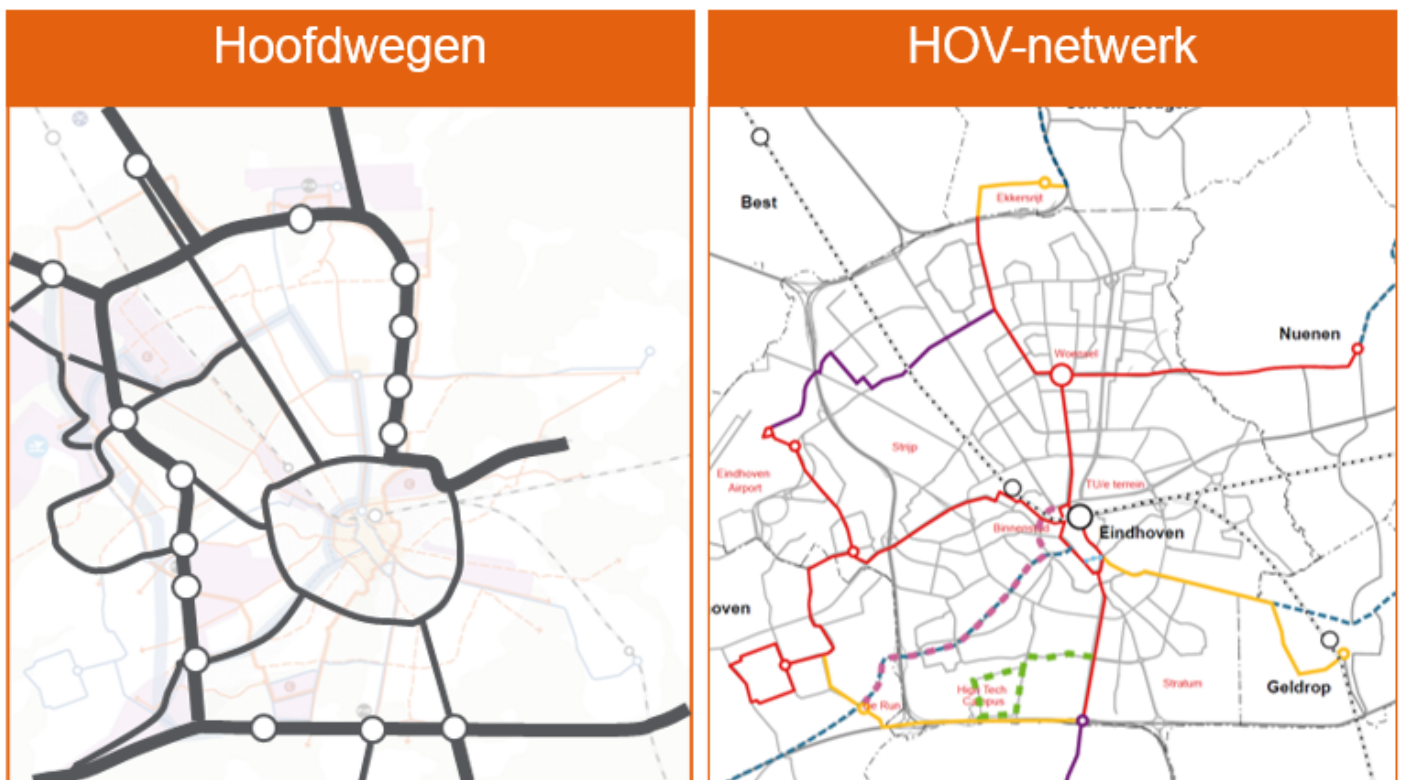
Om te komen tot een wegcategoriseringsplan voor het gehele netwerk is het Afwegingsschema 30 km/h (Figuur 2) doorlopen. Dit schema bevat de vijf hoofdstappen zoals die op pagina 7 beschreven zijn en in *Figuur 4* zijn opgenomen. Per stap zijn de criteria uit het schema geconcretiseerd, om het netwerk van Eindhoven te categoriseren. In de volgende paragrafen zijn de vijf stappen verder toegelicht.



Figuur 4: De 5 hoofdstappen uit het Afwegingsschema 30 km/h

2.2.1 Stap 1: Hoofdstructuur

De eerste stap is het bepalen van de hoofdstructuur. In de actualisatie van 'Eindhoven op weg' is de hoofdstructuur voor het wegennet opgenomen. Dit is de basisstructuur die het minimale ontsluitingsnetwerk vormt voor een goede bereikbaarheid van alle gebieden in Eindhoven. Wegen van de hoofdstructuur zijn gebiedsontsluitingswegen. Verder is in Eindhoven een netwerk van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) ontwikkeld, met overwegend vrijliggende busbanen. Ook de wegen die onderdeel zijn van het HOV-netwerk zijn aangemerkt als gebiedsontsluitingswegen, om zo de aantrekkelijkheid en snelheid van het HOV te borgen. De wegen in Figuur 5 hebben dan ook een ontsluitingsfunctie en zijn daarom aangemerkt als GOW (zie ook bijlage 2).



Figuur 5: Hoofdstructuur Auto en HOV-netwerk Eindhoven (Actualisatie Eindhoven op weg, 2022)

2.2.2 Stap 2: Bepalen wegen met dubbelfunctie

In de tweede stap is geïnventariseerd op welke wegen in Eindhoven sprake is van een dubbelfunctie. Bij een dubbelfunctie op een weg is er sprake van een mengeling van verkeersfuncties en omgevingsinvloeden. Er is daarvoor een inventarisatie gemaakt op welke wegen sprake is van verkeersfuncties en aanwezigheid van omgevingsinvloeden. De onderstaande tabel toont de verkeersfuncties en omgevingsinvloeden die tijdens de analyse zijn geïnventariseerd.

Verkeersfuncties

Hoofdfietsroute
Openbaar vervoer
Logistieke route
Route voor hulpdiensten
Hoge verkeersintensiteit
Aanwezigheid vrijliggend fietspad of parallelweg

Omgevingsinvloeden

Bebouwing (hoge dichtheid en dicht op de rijbaan)
Winkels en voorzieningen langs de weg
School in directe nabijheid
Zorg- of ouderenvoorziening in directe nabijheid
Parkeren langs de rijbaan
Ontbreken vrijliggend fietspad en parallelweg

Tabel 1 Overzicht verkeersfuncties en omgevingsinvloeden

De inventarisatie heeft geleid tot een indeling van het wegennet in twee groepen:

- Verblijfsgebieden. Dit zijn de wegen waar geen sprake is van aanwezigheid van een verkeersfunctie. Deze wegen zijn verder aangemerkt als verblijfsgebieden en krijgen de wegcategorie 'erftoegangsweg'.
- Wegen met verkeersfunctie. Dit zijn de wegen waar in enige mate sprake is van de aanwezigheid van verkeersfuncties. Dit zijn de wegen waar de best passende functie in stap 3 nader is overwogen (paragraaf 2.2.3).

2.2.3 Stap 3: Bepalen best passende functie

In de derde stap zijn de wegen met aanwezigheid van een verkeersfuncties nader onderzocht en is een afweging gemaakt in de best passende functie per weg. Dit heeft geleid tot de indeling van het wegennet in wegcategorieën (zonder snelheidslimiet). De belangrijkste overweging is om te bepalen dat de verkeersfuncties dermate dominant zijn, dat een gebiedsontsluitingsweg de best passende functie is. Hiervoor is onderstaand afwegingsschema gebruikt (Figuur 6), met de daarin genoemde criteria. Tabel 2 bevat de uitwerking van Figuur 6 met de beschrijving van de aspecten en de beoordeling. In bijlage 3 is de achterliggende informatie opgenomen. In beoordeling is elk wegvak in één van de drie categorieën ingedeeld:

- Altijd GOW. Minimaal één van de verkeersfuncties is dermate dominant dat de weg wordt aangemerkt als gebiedsontsluitingsweg.
- Nadere afweging. Er zijn verkeersfuncties in beperkte mate aanwezig. Hier is een nadere afweging gemaakt tussen de verkeersfuncties en omgevingsinvloeden (zie hieronder).
- Altijd erftoegangsweg. Wegen waar de verkeersfuncties dermate ondergeschikt zijn, dat het verblijfskarakter dominant is. Dit zijn de verblijfsgebieden, waarbij de wegen een erftoegangsweg zijn.



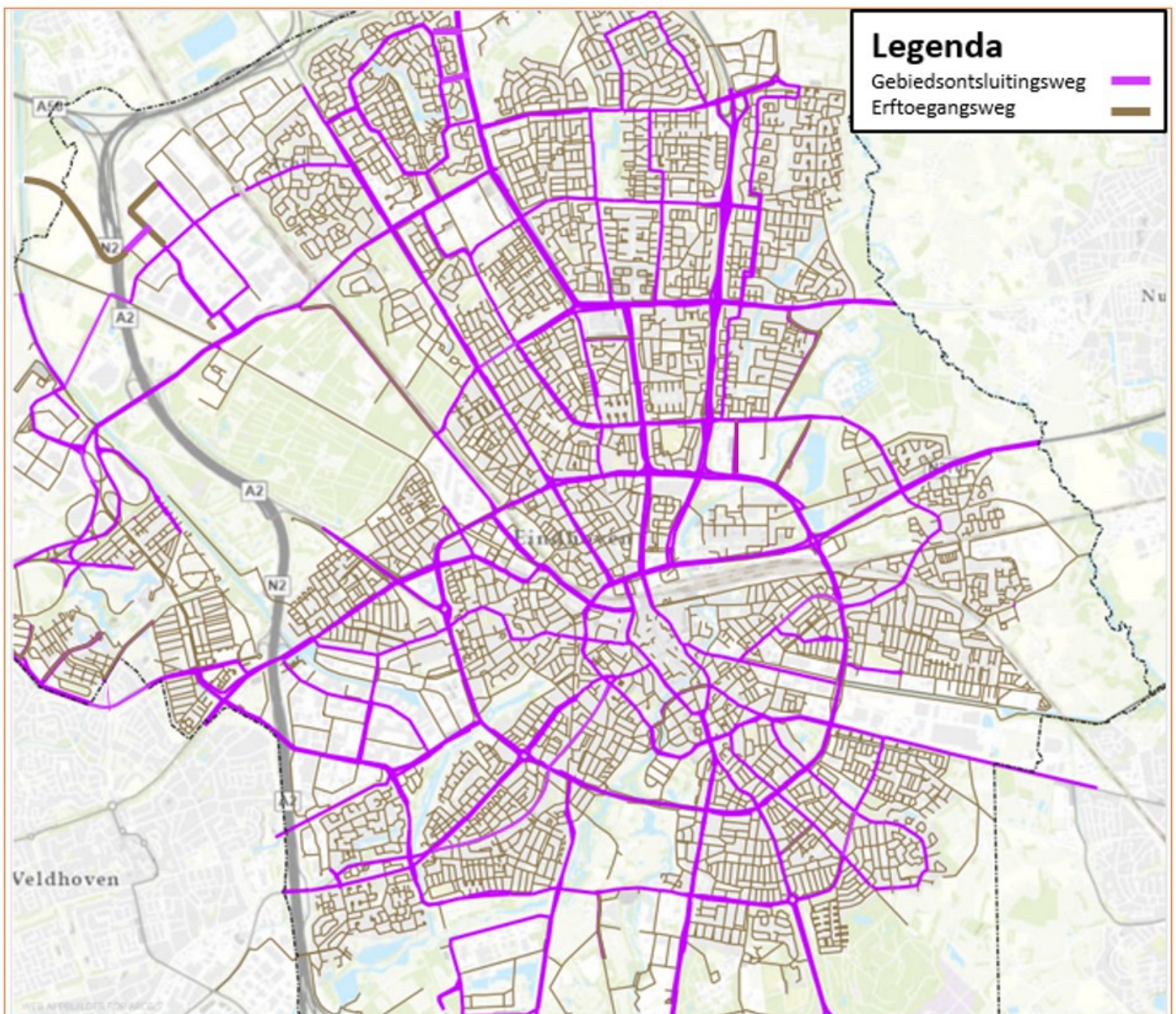
Figuur 6: Afweging best passende functie.

Aspect	GOW	Nadere afweging	ETW
Hoofdstructuur Auto en HOV-netwerk	Wegen die deel uitmaken van de Hoofdstructuur Auto of het HOV-netwerk zijn gebiedsontsluitingswegen.	Niet van toepassing	Niet van toepassing
Openbaar vervoer	Naast het HOV-netwerk zijn wegen waar een hoogfrequente busdienst rijdt (van één of meer lijnen). Bij een frequentie van 5 of meer bussen per uur per richting is sprake van een dominante verkeersfunctie en daarom van een gebiedsontsluitingsweg.	Voor een middenfrequente busdienst is het aantal van 3 of 4 bussen per uur per richting aangehouden. Bij deze aantallen is mogelijk sprake van een dominante verkeersfunctie.	Een laagfrequente busdienst kent 2 of minder bussen per uur per richting. Het aspect 'Openbaar Vervoer' is dan geen reden om voor een gebiedsontsluitingsweg te kiezen. Mogelijk biedt een ander aspect wel een reden om dat te doen.
Logistieke route	Op een logistieke route is zwaar verkeer aanwezig wat zorgt voor een dominant verkeerskarakter en voor een groot massaverschil met bijvoorbeeld fietsers.	Niet van toepassing	Als geen logistieke route aanwezig is, is dit aspect geen reden om voor een gebiedsontsluitingsweg te kiezen. Mogelijk biedt een ander aspect wel die reden.
Fietsroute	Bij een hoofdfietsroute is het wenselijk om goede fietsvoorzieningen te bieden. Bij een hogere verkeersintensiteit (meer dan 2.500 motorvoertuigen per etmaal (mvt./etm.)) kan het fietsverkeer niet goed mengen, waardoor vrijliggende fietspaden gewenst zijn. Vrijliggende fietspaden zorgen voor een verkeerskarakter.	Bij een lage verkeersintensiteit is mogelijk een fietsstraat geschikt. In dat geval zou de hoofdfietsroute gecombineerd kunnen worden met een verblijfsgebied. Daarom is voor een weg met een hoofdfietsroute en een lage verkeersintensiteit een nadere afweging nodig.	Als geen hoofdfietsroute aanwezig is, is dit aspect geen reden om voor een gebiedsontsluitingsweg te kiezen. Mogelijk biedt een ander aspect wel een reden om dat te doen.
Vrijliggend fietspad of parallelweg	De aanwezigheid van vrijliggende fietspaden of een parallelweg zorgt in het wegbeeld voor een dominant verkeerskarakter.	Niet van toepassing	Als geen vrijliggende fietspaden aanwezig zijn of een parallelweg aanwezig is, is dit aspect geen reden om voor een gebiedsontsluitingsweg te kiezen. Mogelijk biedt een ander aspect wel een reden om dat te doen.
Route voor hulpdiensten	Niet van toepassing	Op een hulpdienstenroute is het kunnen halen van hoge snelheden en een vlotte doorstroming van belang. Daarom is mogelijk sprake van een dominante verkeersfunctie. Daarom is een nadere afweging nodig.	Als geen hulpdienstenroute aanwezig is, is dit aspect geen reden om voor een gebiedsontsluitingsweg te kiezen. Mogelijk biedt een ander aspect wel een reden om dat te doen.
Hoge verkeersintensiteit	Niet van toepassing	Bij een hoge verkeersintensiteit (meer dan 5.000 mvt./etm.) is mogelijk sprake van een dominante verkeersfunctie. Een nadere afweging nodig. De gekozen grenswaarde van 5.000 mvt./etm. is een vuistregel voor een acceptabele verkeerdrukke op een erftoegangsweg (CROW). Mede omdat dit geen harde grens betreft, is het aspect 'verkeersintensiteit' geen doorslaggevende factor in deze afweging.	Bij een lage verkeersintensiteit (minder dan 5.000 mvt./etm.) biedt dit aspect geen reden om voor een gebiedsontsluitingsweg te kiezen.

Tabel 2 Overzicht verkeersfuncties die zorgen voor de keuze voor een wegcategorie (zie bijlage 3 voor nadere informatie)

Voor de wegen in de categorie “nadere afweging” is een nadere kwalitatieve analyse uitgevoerd. Per weg is hierbij beoordeeld in welke mate verkeersfuncties én omgevingsinvloeden aanwezig zijn. Hierbij is als het ware de balans opgemaakt of de verkeersfunctie of de omgevingsinvloeden dominant is. Op basis hiervan is beoordeeld welke functie prevaleert, de ontsluitingsfunctie (GOW) of de verblijfsfunctie (ETW). Deze keuzes zijn vastgelegd in een factsheet per weg en zijn in bijlage 4 opgenomen.

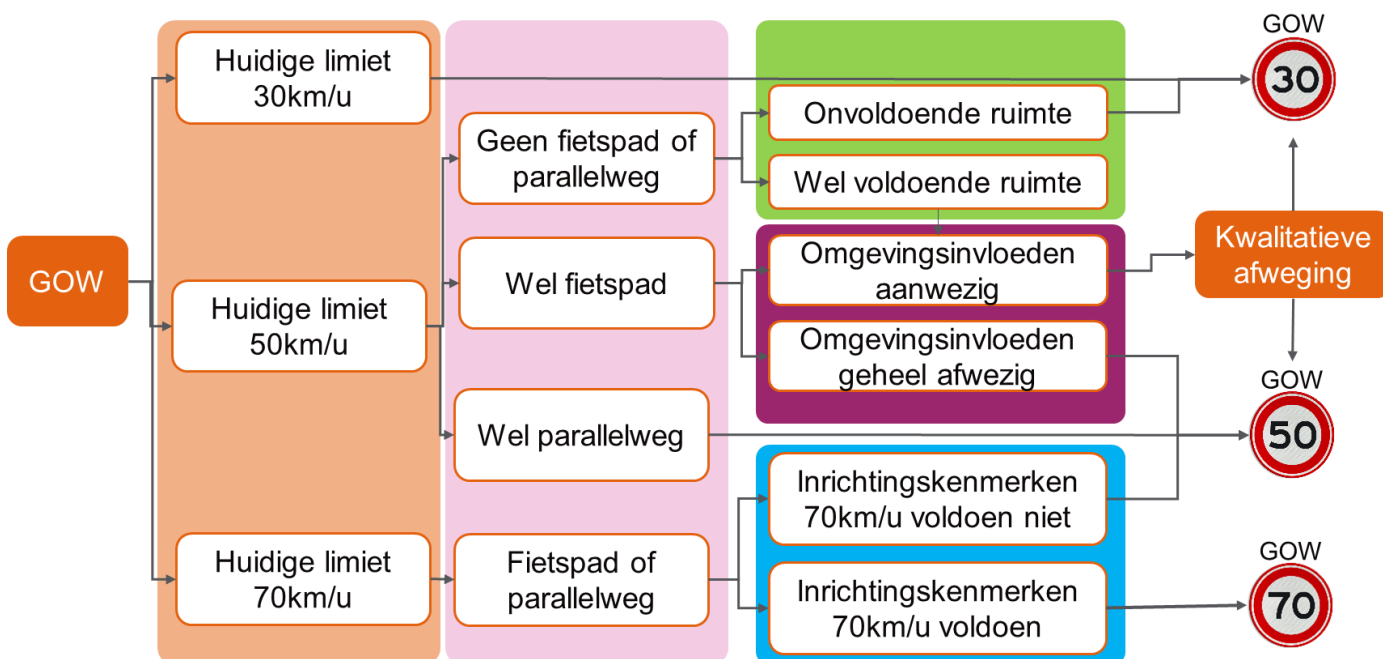
Het resultaat van stap 3 is een toedeling van de wegcategorieën in Eindhoven, met een verdeling naar erftoegangswegen (ETW) en gebiedsontsluitingswegen (GOW) (ongeacht de snelheidslimiet). Dit tussenresultaat is in Figuur 7 weergegeven.



Figuur 7: Voorstel nieuwe indeling tussen gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen

2.2.4 Stap 4: Afweging veilige snelheidslimiet

Na vaststelling van de wegcategorysering is het mogelijk om de snelheden te koppelen aan de verschillende wegen. Hierbij is gebruik gemaakt van stap 4a en 4b van het Afweegkader 30km/h (CROW). Zoals eerder benoemd, is het basisprincipe hierachter een uitgangspunt van 30km/h en dat alleen een hogere snelheidslimiet kan gelden wanneer dat veilig kan. De uitgevoerde analyse is erop gericht om te toetsen of de kenmerken van een weg voldoende zijn voor een hogere snelheidslimiet. In Figuur 8 is de afweging schematisch weergegeven.



Figuur 8: Afwegingsschema voor passende snelheidslimiet

Samengevat wordt alleen een hogere snelheidslimiet dan 30km/h voorgesteld, wanneer dat op een veilige manier te faciliteren is. Er moet dan voldoende ruimte zijn voor een veilige inrichting van de weg en er zouden geen (noemenswaardige) omgevingsinvloeden aanwezig moeten zijn. Bij de afweging voor het bepalen van een veilige snelheidslimiet spelen de volgende overwegingen:

- Verblifsgebieden worden 30km/h (binnen bebouwde de kom) of 60km/h (buiten de kom).
- Gebiedsontsluitingswegen waar momenteel al een 30km/h-limiet geldt, blijft dit het geval. De snelheid wordt nergens verhoogd, omdat dit in strijd is met het 30-tenzij-principe. Wel kan een wegvak de nieuwe functie GOW30 krijgen.
- Gebiedsontsluitingswegen met in de huidige situatie een parallelweg, behouden de maximumsnelheid van 50km/h. Met een parallelweg wordt voldoende veilige mogelijkheid geboden om aanliggende percelen te bedienen. De parallelweg zelf heeft wel een snelheidslimiet van 30km/h.
- Gebiedsontsluitingswegen zonder parallelweg zijn nader beoordeeld in welke mate er voldoende ruimte is voor een gebiedsontsluitingsweg of de aanwezigheid van omgevingsinvloeden. Hiervoor is elke weg getoetst aan de hand van criteria aan de kenmerken en omgeving van de weg. Deze criteria zijn in tabel 4 opgenomen. Wanneer aan ál deze criteria wordt voldaan, is het instellen van een snelheidslimiet van 50km/h mogelijk. Wanneer minimaal één van deze criteria niet voldoet, is een weg aangewezen als GOW30.
- Bij bestaande gebiedsontsluitingswegen 70km/h is nader beoordeeld of deze hogere snelheidslimiet mogelijk blijft. Hiervoor is gekeken naar het dwarsprofiel, afstand tussen en het type kruispunten en de nabijheid van bebouwing (zie bijlage 5).
- Gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom krijgen een snelheidslimiet van 80km/h.
- Op busbanen die fysiek gescheiden zijn van de hoofdrijbaan, kan een snelheidslimiet van 50km/h gehandhaafd blijven, ook wanneer de maximumsnelheid op de hoofdrijbaan 30 km/h wordt.

Bovengenoemde aspecten zijn onder andere vanuit oogpunt van verkeersveiligheid van groot belang. Echter, soms kan het voldoen aan deze aspecten in sommige gevallen in strijd zijn met andere belangen (bijvoorbeeld het zorgen voor voldoende parkeercapaciteit).

Kenmerk	Toelichting
Fietsvoorzieningen	Wegen met 50km/h moeten beschikken over vrijliggende fietspaden of parallelwegen of er moet voldoende ruimte zijn om deze te realiseren.
Rijrichtingscheiding	Wegen met 50km/h moeten beschikken over een rijrichtingscheiding, bestaande uit een fysieke middenberm of een dubbele doorgetrokken asstreek, of er moet voldoende ruimte aanwezig zijn om dit te realiseren.
Oversteekvoorziening	Op wegen met 50km/h zijn goede oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer aanwezig. Oversteekvoorzieningen bestaan minimaal uit een herkenbare oversteeklocatie met de mogelijkheid om in twee fases over te steken (aanwezigheid middengeleider).
Halteren bus op rijbaan	Op wegen met 50km/h halteren bussen in een haltekom.
Parkeren aan de rijbaan	Op wegen met 50km/h zijn geen parkeervakken aan de rijbaan gelegen. Openslaande deuren, in- en uitstappende automobilisten en parkeermanoeuvres hebben een negatief effect op de verkeersveiligheid.
Aanwezigheid van uitritten	Op wegen met 50km/h zijn geen uitritten van woningen of andere erfaansluitingen aanwezig. Deze kunnen namelijk leiden tot grotere snelheidsverschillen, welke resulteren in een verkeersveiligheidsrisico.
Omgevingsinvloeden	Op wegen met 50km/h zijn omgevingsinvloeden in slechts beperkte mate aanwezig. Gekeken is naar: bebouwing dicht op de rijbaan, winkels/voorzieningen langs de weg, school in de nabijheid van de weg en zorg- of ouderenvoorzieningen langs de weg. Dit zijn factoren die bijvoorbeeld wijzen op de aanwezigheid van voetgangers. De mate waarin deze factoren aanwezig zijn is kwalitatief beoordeeld.

Tabel 3: Criteria om een snelheidslimiet van 50 km/h binnen de kom in te stellen

2.2.5 Stap 5: Optimalisatie netwerk

Op basis van de resultaten uit stap 4 zijn laatste optimalisaties gedaan. Hierbij is met name gekeken naar het realiseren van een logisch netwerk. Voor enkele wegen heeft dit gezorgd voor een aanpassing van de wegcategorie. Zo is het zuidelijke deel van de Leenderweg aangemerkt als GOW50, vanwege de functie in het netwerk die dit wegvak heeft. Als enkel de afweging op basis van voorgaande stappen gevolgd wordt, zou vanuit verkeersveiligheidsoogpunt een snelheidslimiet van 30km/h passend zijn. Ook is in deze laatste stap bepaald welke wijzigingen in de nabije toekomst aan het wegennet van Eindhoven gedaan worden en deze wijzigingen zijn verwerkt in de wegcategorisering.

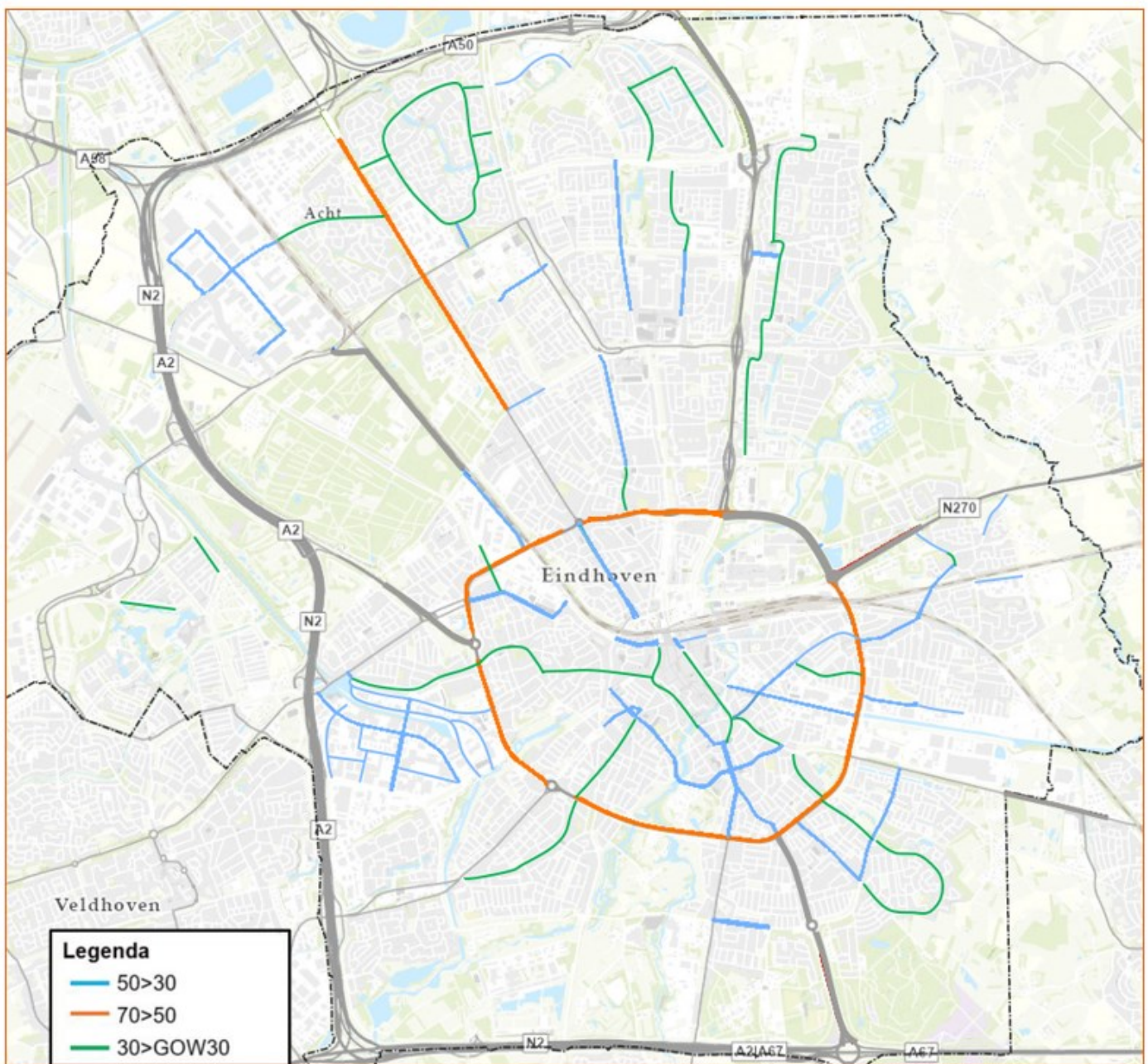
Het resultaat van stap 5 is het wegcategoriseringsplan met de bijbehorende snelheidslimieten, zoals opgenomen in het voorstel in paragraaf 2.1 (Figuur 3).

2.3 Veranderingen en overwegingen

In algemene zin kent de voorgestelde wegcategorisering (Figuur 3) veel overeenkomsten met de 'oude' wegcategorisering uit Eindhoven op Weg. Wel laat het resultaat van 30-tenzij diverse kansen voor een lagere snelheidslimiet zijn. In deze paragraaf is inzichtelijk gemaakt welke veranderingen uit 30-tenzij naar voren komen. Ook is benoemd welke overwegingen en aandachtspunten hierbij spelen.

2.3.1 Overzicht van veranderingen

Figuur 9 toont de wegen waar het doorlopen van het Afwegingskader resulteert in een lagere snelheidslimiet of wijziging van de wegcategorie. De weergegeven veranderingen zijn onder te verdelen in een aantal groepen, die in het vervolg van deze paragraaf worden toegelicht.



Figuur 9: Wegen met een voorgestelde snelheidsverlaging

2.3.1.1 50-wegen naar ETW30

Op sommige wegen waar momenteel een maximumsnelheid van 50km/h geldt is geen duidelijke verkeersfunctie aanwezig of is deze verkeersfunctie ondergeschikt aan de verblijfsfunctie. Deze wegen zijn in het voorstel voor de nieuwe wegcategorisering aangewezen als erftoegangswegen, waar een maximumsnelheid van 30km/h geldt. Voorbeelden van wegen welke nu GOW50 zijn en ETW30 worden, zijn de Fakkellaan en een deel van de 1^e en 2^e Lieven de Keylaan.

Voor een aantal wegen ten zuidoosten van het centrum is snelheidsverlaging voorgesteld, bijvoorbeeld de Heezerweg. In het gebied blijven enkele ontsluitingswegen over, zoals de Kanaaldijk-Zuid. Echter, in dit gebied zijn er geen wegen die optimaal geschikt zijn als ontsluitingsweg voor het gebied. Er kan dan ook gekozen worden om andere wegen in het gebied als ontsluitingsweg aan te merken, bijvoorbeeld omdat deze beter aansluiten op toekomstige ontwikkelingen.

2.3.1.2 50-wegen naar GOW30

Een aantal huidige 50km/h-wegen voldoen in de huidige situatie niet aan de inrichtingskenmerken voor een GOW50. De snelheidslimiet kan daarom niet 50km/h blijven. Deze wegen kennen echter wel een verkeersfunctie. De meest voorkomende reden hiervoor is de aanwezigheid van een hoofdfietsroute of van een hoogfrequente busdienst. Deze groep wegen vraagt wel om een lagere snelheidslimiet vanwege de aanwezigheid van omgevingsinvloeden en/of onvoldoende ruimte in het profiel voor vrijliggende fietsvoorzieningen. Voorbeelden van zulke wegen zijn de Tongelresestraat en Tivolilaan.

2.3.1.3 GOW30 op bestaande 30-wegen

Vanuit het Afwegingskader komt een aantal bestaande 30km/h-wegen naar voren waar een functie als gebiedsontsluitingsweg wenselijk is. De belangrijkste redenen hiervoor zijn de aanwezigheid van een hoofdfietsroute en/of een hoogfrequente busdienst. De maximumsnelheid van 30km/h blijft gehanteerd, maar de functie van de weg wordt aangepast. Dit heeft mogelijk consequenties voor de inrichting. Voorbeelden van zulke wegen zijn de Fransebaan, Hoogstraat en een deel van de Anconalaan. De uitgevoerde analyse is gericht op wegen waar veranderingen van wegfunctie en/of snelheidslimiet zijn voorgesteld. Het oplossen van bestaande problematiek, door de inrichting aan te passen, valt buiten de scope.

2.3.1.4 70-wegen naar GOW50

Ook de huidige 70km/h-wegen zijn beoordeeld. Vanuit het principe van 30-tenzij is een snelheidslimiet van 70km/h alleen acceptabel wanneer de inrichting van de weg voldoende veilig is. De wegen waar momenteel een snelheidslimiet van 70km/h geldt, zijn getoetst aan de inrichtingskenmerken voor een GOW70 uit de ASVV 2021. Het gaat hierbij om onderstaande kenmerken. Als een weg niet aan deze kenmerken voldoet, is een maximumsnelheid van 70 km/h niet op een veilige manier te faciliteren:

- Geen langzaam verkeer of bromfietsen op de rijbaan;
- Geen parkeren;
- Geen OV-haltes op of aan de rijbaan;
- Kruispunten moeten zijn voorzien van een VRI of vormgegeven als rotonde;
- Voldoende breed dwarsprofiel (breedte rijbaan en bermen);
- Voldoende afstand tussen kruispunten (minimaal 500m);
- Voldoende afstand tot aangrenzende bebouwing (minimaal 25m te zijn vanaf de as van de weg).

In bijlage 6 van dit rapport is een uitgebreide analyse te vinden van de huidige 70km-wegen. De conclusie van deze analyse is dat een deel van de Ring en van de Boschdijk niet voldoet aan de vigerende inrichtingskenmerken. Omdat de wegen wel aan de inrichtingskenmerken voor 50km/h voldoen, past het in de lijn van 30-tenzij om een lagere snelheidslimiet van 50km/h in te stellen. De overige 70km/h-wegen, zoals de John F Kennedylaan en de Eisenhowerlaan, voldoen wel aan de genoemde kenmerken.

Naast de toets op de feitelijke inrichtingskenmerken zijn er bredere overwegingen voor een lagere snelheidslimiet op een deel van de Ring en op een deel van de Boschdijk. Uit inventarisatie van aandachtslocaties blijkt dat drie van de tien locaties met de meeste ongevallen in Eindhoven op de Ring gebeuren. Het gaat om de kruispunten Boutenslaan-Hoogstraat, Leostraat-Leenderweg-Piuslaan en Edisonstraat-Marconilaan-Johannes van der Waalsweg (ViaStat, 2022). Ook op de overige kruispunten is een concentratie van geregistreerde ongevallen te zien. Een lagere snelheid van het autoverkeer verkleint de kans op ongevallen en de ernst van een ongeval. Ook zijn positieve

milieueffecten op het gebied van luchtkwaliteit en geluidsoverlast een aanleiding om een lagere snelheidslimiet te overwegen.

Een lagere snelheidslimiet op een deel van de Ring of op een deel van de Boschdijk heeft gevolgen voor de verkeersafwikkeling. Hoe groot die impact is, is mede afhankelijk van welke snelheden momenteel daadwerkelijk gehaald worden. Data van daadwerkelijk gereden snelheden laten zien dat op bepaalde delen van de Ring de gemiddelde snelheid overdag rond of net boven 50km/h ligt. Met name op het oostelijke en zuidelijke deel van de Ring is dat het geval. Op het noordelijke deel van de Ring ligt de gemiddelde snelheid gedurende de dag hoger, namelijk tussen de 60 en 70km/h. In de avond- en nacht ligt de gemiddelde snelheid op de gehele Ring hoger, op bepaalde momenten boven 70 km/h.

Daarnaast is momenteel een groene golf aanwezig op de zuidelijke delen van de Ring. Bij een lagere snelheid kan minder gefluctueerd worden met de adviessnelheid (de snelheid om de groene golf te gebruiken). Nader onderzoek moet worden of een groene golf ook bij een lagere snelheidslimiet effectief is en onder welke voorwaarden. Samengevat is de conclusie dat nader onderzoek naar de exacte effecten op de doorstroming nodig is. Bovendien spelen ook ambities voor de lange termijn mee bij het bepalen van de snelheidslimiet op een deel van de Ring en een deel van de Boschdijk (zie hoofdstuk 4).

2.3.1.5 Bedrijventerreinen

Eindhoven kent een aantal bedrijventerreinen. Het karakter van het verkeer op deze bedrijventerreinen is van een andere aard dan in andere gebieden met een verblijfsfunctie. Op de meeste bedrijventerreinen speelt een disbalans tussen functie en inrichting van de wegen. Bovendien verschillen bedrijven van elkaar als het gaat om uitstaling en inrichting van de wegen. Zo kent bedrijventerrein GDC een zeer ruime opzet, waarbij sommige wegen zelfs 2x2 rijbanen hebben. Op bedrijventerrein De Hurk is dat minder het geval. Hoewel bedrijventerreinen dus maatwerk behoeven, is op basis van het Afwegingskader 30km/h voor een aantal wegen op bedrijventerreinen een snelheidsverlaging voorgesteld. Op de volgende pagina wordt specifiek ingegaan op bedrijventerrein GDC.

2.3.2 Bijzonderheden

Bij de analyses en overwegingen speelt een aantal bijzonderheden. Op een aantal punten heeft dit in de optimalisatieslag (stap 5) tot andere. Hieronder zijn deze bijzonderheden en optimalisaties toegelicht.

2.3.2.1 Noordoostelijk deel van de Ring (deel Insulindelaan en deel Onze Lieve Vrouwenstraat)

Als eerder aangegeven, voldoet een groot deel van de Ring niet aan de inrichtingskenmerken voor een 70km/h-weg. Ook de Insulindelaan tussen de Kennedylaan en de N270 richting Helmond/Nuenen voldoet niet volledig aan deze inrichtingskenmerken. Met name de afstand tussen de kruispunten is hier het kenmerk wat niet voldoet. Desondanks is het voorstel om op de Insulindelaan 70km/h als maximumsnelheid te handhaven. Hiervoor is gekozen, omdat deze weg samen met onder andere de Eisenhowerlaan en Kennedylaan, een belangrijke stroomweg is voor verkeer tussen Helmond en de snelwegen. Voor deze bovenregionale functie is een snelheidslimiet van 70km/h op dit deel van de Ring passend. Voornaamste aandachtspunten zijn korte kruispuntafstanden en te smalle berm. Bij het in stand houden van een functie als GOW70 wordt dan ook aanbevolen om te onderzoeken op welke wijze de inrichting van deze route verder geoptimaliseerd kan worden, om bovenstaande aandachtspunten in te richten conform de richtlijnen voor een 70 km/h-weg.

2.3.2.2 Leenderweg (tussen de Ring en de Floralaan)

De Leenderweg staat op de planning om binnen afzienbare tijd heringericht te worden (volgens de huidige planning starten werkzaamheden eind 2023). Ook in de nieuwe inrichting voldoet de Leenderweg nog niet aan de inrichtingskenmerken van een GOW50. Echter, vanuit het netwerkperspectief is het niet wenselijk om de maximumsnelheid op de Leenderweg te verlagen naar 30km/h. De Leenderweg heeft een te belangrijke doorstromingsfunctie vanuit het centrum van Eindhoven richting knooppunt Leenderheide en vice versa. De Leenderweg is dan ook als GOW50 in het voorstel voor de nieuwe wegategorisering opgenomen.

2.3.2.3 Bedrijventerrein GDC

Op bedrijventerrein GDC wordt de komende jaren HOV-route 3 ontwikkeld tussen het centrum en Eindhoven Airport. De busroutes lopen nu nog via een andere route over het bedrijventerrein (via de Achtseweg Noord). Voor de wegcategorisering op het bedrijventerrein is uitgegaan van de situatie waarin HOV 3 ontwikkeld is en dus niet van de huidige situatie. Aanpassing van de wegen, zodat de inrichting beter aansluit bij een maximumsnelheid van 30km/h, zou zeer grote ingrepen betekenen op het GDC. Daarnaast zitten op GDC voornamelijk grote (logistieke) bedrijven, welke veel vrachtverkeer aantrekken. Om deze reden is bijvoorbeeld het versmallen van rijbanen of het aanbrengen van elementenverharding niet wenselijk. Ook het aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen is niet wenselijk gezien het zware verkeer dat van de wegen op het GDC-gebruik maakt.

2.3.2.4 Bebouwde komgrenzen

Tijdens de analyse van de wegen in de gemeente Eindhoven is een aantal locaties naar voren gekomen waar de bestaande komgrenzen zorgen voor een wegcategorisering (en maximumsnelheid) die niet past bij de inrichting en/of uitstraling van de weg. In deze analyse is geen rekening gehouden met het verplaatsen van komgrenzen, hier zijn geen voorstellen voor gedaan. Wegen waar in de toekomst gekeken dient te worden naar het eventueel verplaatsen van de komgrenzen, zijn onder andere de Daalakkersweg, de Loostraat en de wegen rondom buurtschap Riel. De gemeente Eindhoven is van plan om een nieuw Masterplan Mobiliteit op te stellen, waarin de heroverweging van komgrenzen een plaats zou moeten krijgen.

2.3.3 Overwegingen en effecten

Zoals in voorgaande paragraaf is toegelicht, heeft een afweging plaatsgevonden tussen verkeersinvloeden en omgevingsinvloeden. Hierbij is feitelijk ook sprake van een afweging in de belangen van verschillende partijen. De insteek van deze afweging is geweest om invulling te geven aan het idee achter de motie om op meer plekken een lagere snelheidslimiet in te stellen, om zo de verkeersveiligheid te verbeteren en kansen te bieden voor de leefbaarheid en verblijfskwaliteit.

2.3.3.1 Omgevingskwaliteit

Een belangrijke conclusie van de analyse is dat in Eindhoven meer wegen een maximumsnelheid van 30km/h kunnen krijgen. Omdat 30km/h-wegen over het algemeen een kleiner ruimtebeslag hebben dan 50km/h-wegen, kan deze snelheidsverlaging ruimte opleveren voor bijvoorbeeld extra groen en extra ruimte voor voetgangers. De verlaging van de snelheid biedt dan ook kansen om de kwaliteit van de ruimtelijke omgeving te verbeteren. Uiteraard vereist dit wel extra financiële investering om al deze kansen te kunnen benutten. In de analyse is niet expliciet rekening gehouden met Beeldkwaliteitsplannen en cultuurhistorisch beschermde gebieden. Dit vraagt daarom een uitwerking van gemeentelijke beleidsregels rondom de inrichting van verschillende typen wegen, waarin ook de relatie met de omgevingskwaliteit expliciet gemaakt kan worden.

2.3.3.2 Openbaar vervoer

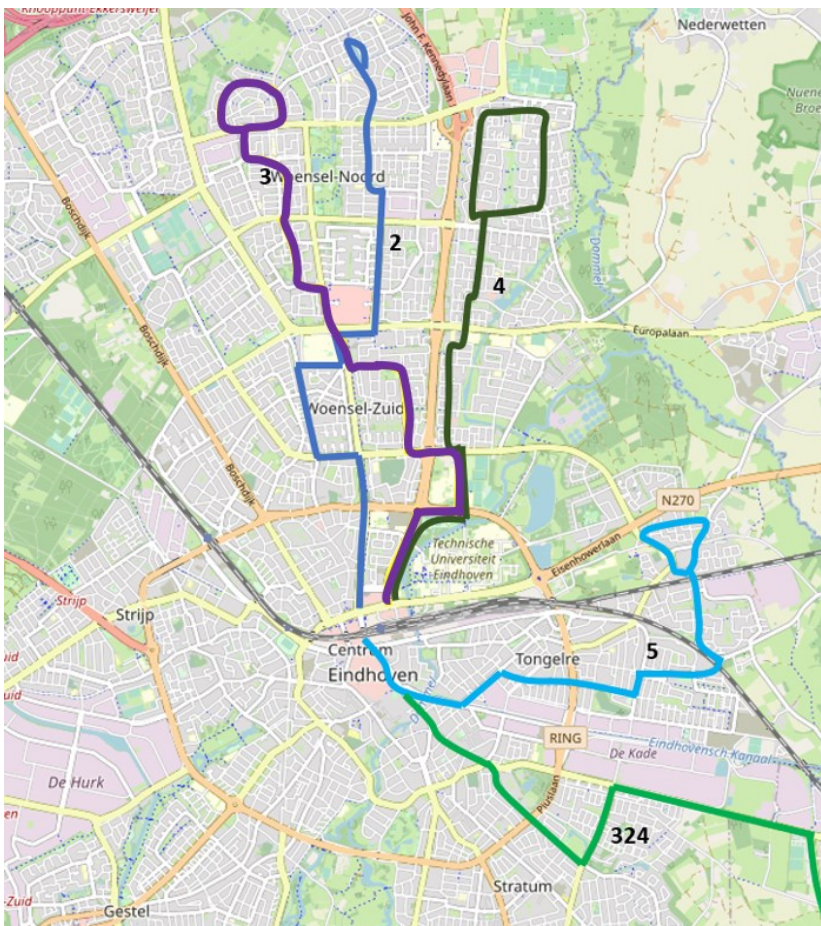
Er is op dit moment nog geen nauwkeurig beeld van de impact van het voorstel voor verlaging van de maximumsnelheid op bijvoorbeeld doorrijtijden van het openbaar vervoer. Een snelheidsverlaging van 50 naar 30 km/h lijkt op het eerste gezicht te leiden tot reistijdverlies, maar omdat de bussen op een groot deel van het netwerk momenteel de snelheid van 50km/h niet halen (bussen in Eindhoven rijden gemiddeld 25 km/h, zo blijkt uit onderzoek van BonoTraffics), valt het reistijdverlies mogelijk mee op bepaalde trajecten.

Een belangrijk aandachtspunt is dat momenteel een aantal (goed gebruikte) buslijnen dwars door verblijfsgebieden rijden (bijvoorbeeld buslijnen 2, 3, 4 en 5, zie Figuur 11). In een aantal gevallen doorkruisen buslijnen ook schoolzones. Overwogen kan worden of de buslijnen deze routes moeten behouden, of dat alternatieve routes mogelijk zijn. Het openbaar vervoer heeft uiteraard een belangrijke sociale functie voor de verschillende wijken. Het is dan ook van belang dat het vervoersniveau in de wijken op niveau blijft en dat de bushalte niet te ver van de belangrijke herkomsten en bestemmingen komt te liggen. In het ASVV 2021 is een maximaal acceptabele loopafstand van huis naar een lokale bushalte van 200-500m opgenomen. Als gekozen wordt voor het strekken van buslijnen, is het niet de verwachting dat voor alle gebieden in Eindhoven een bushalte binnen 500m lopen gelegen is. Naast het strekken van de lijnen, zou door de vervoerder ook gekozen kunnen worden voor de inzet van kleinere voertuigen voor deze dienstregeling. Echter, de inzet van kleinere voertuigen is naar verwachting waarschijnlijk op korte termijn vervoerstechnisch in veel gevallen onhaalbaar, door hoge hoeveelheden reizigers op bepaalde lijnen.



Figuur 10: Buslijn 3 (Blixembosch-West - Eindhoven Centraal) maakt gebruik van de Koning Arthurlaan

Vanuit de vervoerder is aangegeven dat het grootste aandachtspunt het comfort van de reiziger en buschauffeur is. Om een snelheid van 30km/h af te dwingen wordt vaak gebruik gemaakt van verticale snelheidsremmers (drempels en/of plateaus). Deze snelheidsremmers hebben een sterk negatief effect op het reiscomfort van de passagiers. Het afdwingen van een lagere maximumsnelheid combineren met het behouden van voldoende comfort voor de bus kan mogelijk bereikt worden door andere vormen van snelheidsremmers. Op de Geldropseweg is bijvoorbeeld gekozen voor plateaus ter hoogte van bushaltes. Vanuit de vervoerder wordt positief naar de inrichting van de plateaus gekeken.



Figuur 11: Buslijnen met frequentie >2x/uur die door verblijfsgebieden lopen

2.3.3.3 Hulpdiensten

De hulpdiensten (politie, brandweer en ambulance) zijn gebaat bij een goede doorstroming. Het netwerk aan hulpdienstenroutes is dan ook meegenomen in de analyse. De Veiligheidsregio is momenteel bezig met het uitwerken van een nieuw prioritair routenetwerk. Omdat deze nog niet definitief was, is gebruik gemaakt van het huidige netwerk, dat in bijlage 3 opgenomen is.

Onder andere in de Wet Veiligheidsregio en de Wet ambulancezorgvoorzieningen is regelgeving voor de hulpdiensten opgenomen. Zo zijn opkomsttijden vastgesteld waar de verschillende diensten aan dienen te voldoen. De Veiligheidsregio Brabant Zuidoost geeft aan dat de opkomsttijden mogelijk onder druk komen te staan, wanneer op veel wegen de maximumsnelheid wordt verlaagd. Verder is het voor de hulpdiensten cruciaal dat doorstroming (ook bij incidenten) voldoet. Vooral de inrichting van bepaalde wegen en te nemen maatregelen bepalen voor een groot deel het kunnen halen van de opkomsttijden.

Voor de hulpdiensten is dan ook een nadere analyse nodig van de gevolgen van verlaging van de maximumsnelheid op hun taakstelling. Mogelijk is een heroriëntatie nodig van de huidige uitruklocaties. Indien de veranderingen van maximumsnelheden ervoor zorgen dat de wettelijke aanrijdtijden niet meer gehaald kunnen worden, is het namelijk mogelijk dat nieuwe uitrukposten gerealiseerd moeten gaan worden¹.

2.3.3.4 Fiets

De gemeente Eindhoven kent een uitgebreid fietsnetwerk. In de afweging voor de wegcategorisering is gefocust op de invloed van doorfietsroutes en primaire fietsroutes. Deze zijn als indicatoren voor een verkeersfunctie gebruikt. In sommige gevallen is de fietsroute echter de enige verkeersfunctie op een weg. In zo'n geval is de omgeving vaak duidelijk een verblijfsgebied. In deze gevallen is dan ook gekozen om de wegcategorisering in het voorstel op ETW te houden.

Op dergelijke wegen is het de vraag in hoeverre het wenselijk is om de fietser een eigen positie op de weg te geven. Afhankelijk van de intensiteiten van auto- en fietsverkeer is het mogelijk op een ETW een fietsstraatinrichting te realiseren. Op wegen waar de intensiteiten een fietsstraat onwenselijk maken, moet een afweging gemaakt worden of het wenselijk is om (bestaande) fietsstroken te handhaven/terug te brengen. Dit past echter niet binnen de inrichtingskenmerken die passen bij een ETW. Het is aan de gemeente Eindhoven om een principe-uitgangspunt vast te leggen, waarin wordt uitgesproken hoe om wordt gegaan met (drukke) fietsroutes door verblijfsgebieden.

Belangrijk is te vermelden dat het verwijderen van fietsvoorzieningen (zowel fietspaden als fietsstroken) niet aanbevolen wordt. Dit zou haaks staan op het principe van Fiets op 1!, dat de gemeente heeft omarmd. Daarnaast is het wenselijk om 50km/h-wegen altijd met vrijliggende fietsvoorzieningen in te richten.

De lokale afdeling van de Fietzersbond heeft aangegeven tegen het categoriseren van huidige 30 km/h-wegen als GOW30 te zijn. Als reden hiervoor wordt genoemd dat de verblijfsfunctie van een weg afneemt en de gereden snelheid toeneemt, als bij de inrichting van GOW30 gekozen wordt voor voorrangswegen zonder of met beperkte snelheidsremmers. Dit is in lijn met het landelijke standpunt van de Fietzersbond.

Motie 30, tenzij in juridisch perspectief

“In de huidige situatie is de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom 50km/h tenzij dit anders is aangegeven. Dit is juridisch vastgelegd in de wegenverkeerswet. Dit betekent dat het aanpassen van de maximumsnelheid naar bijvoorbeeld 30km/h altijd gepaard dient te gaan met het nemen van een verkeersbesluit en het plaatsen van 30-borden. In het kader van de Motie 30, tenzij... is het wenselijk om dit juridische kader aan te passen en 30km/h de standaard snelheid binnen de kom te maken. Dit zou betekenen dat voor het instellen van een maximumsnelheid anders dan 30km/h een verkeersbesluit genomen dient te worden en borden geplaatst moeten gaan worden. Dit scheelt procedurele handelingen en in het aantal borden op straat. In de nabije toekomst is deze aanpassing aan het juridisch kader niet aan de orde. Dit betekent dan ook dat in ieder geval voor de korte termijn gekozen moet worden voor het plaatsen van 30-borden op wegen waar een maximumsnelheid van 30km/h gaat gelden. Het is onzes inziens namelijk niet wenselijk te wachten met de uitrol van de Motie 30, tot het juridisch kader is aangepast.”

¹ Met eventuele kosten voor nieuwe uitrukposten is in deze studie nog geen rekening gehouden.

3 Maatregelen

In het voorgaande hoofdstuk is toegelicht op welke wijze tot een voorstel voor een nieuwe wegcategorisering is gekomen. Hierbij is tevens weergegeven op welke wegen veranderingen ontstaan ten opzichte van de huidige situatie. Om op deze wegen een lagere snelheidslimiet in te stellen, is het nodig om aanvullende maatregelen te nemen. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de maatregelen die genomen kunnen worden, welke realisatiestrategie hierbij past en verdere aandachtspunten bij de implementatie van 30-tenzij.

3.1 Mogelijke maatregelen

3.1.1 Inventarisatie mogelijke maatregelen

De uitrol van meer 30 km/h-wegen binnen de gemeente Eindhoven kan niet plaats vinden zonder aanvullende maatregelen die deze snelheid fysiek ondersteunen. Daarom is een analyse gedaan van benodigde maatregelen voor het uitvoeren van 30-tenzij. Hierbij is een aantal uitgangspunten gehanteerd voor benodigde maatregelen, zoals opgenomen in Figuur 12. Het betreft een overzicht van de maatregelen die nodig (kunnen) zijn om de aangewezen goed aan te laten sluiten bij hun (nieuwe) wegcategorisering. Deze uitgangspunten zijn gebaseerd op de actuele aanwezige kennis, onder andere vanuit de CROW-werkgroep. Nadat de uitgave van de CROW-richtlijnen beschikbaar zijn, kunnen de benodigde maatregelen opnieuw worden afgewogen.

Middels Cyclomedia zijn de wegen die een andere categorie toebedeeld krijgen geschouwd. Op basis daarvan is beoordeeld welke maatregelen nodig zijn. Hierbij is in de basis uitgegaan van een volledige aanpassing, zodat alle inrichtingskenmerken voldoen aan de nieuwe wegcategorie.

Van de huidige 30 km/h-wegen zijn enkel de benodigde maatregelen geïnventariseerd als het voorstel is om deze als GOW30 te categoriseren. Dat wil niet zeggen dat alle overige 30km/h-wegen voldoen. De vormgeving, functie en gebruik sluit niet altijd aan op hoe een 30km-zone eruit zou moeten zien. Voorbeelden van dit soort wegen zijn de Heerbaan en de Generaal Marshallweg.

	Huidige snelheidslimiet: 30 km/h	Huidige snelheidslimiet: 50 km/h	Huidige snelheidslimiet: 70 km/h
ETW30	Geen maatregelen	- Versmallen rijbaan - Verwijderen asmarkering - Verwijderen voorrangsgeregeling - Aanbrengen snelheidsremmers op kruispunten en gevaarpunten	Niet van toepassing
GOW30, zonder fietspad	- Aanbrengen fietsstroken - Voorrangsgeregeling kruispunten - Snelheidsremmers bij risicolocaties	- Versmallen rijbaan - Verwijderen asmarkering - Verwijderen voorrangsgeregeling - Aanbrengen snelheidsremmers op kruispunten en gevaarpunten	Niet van toepassing
GOW30, met fietspad	- Aanbrengen fietsstroken - Voorrangsgeregeling kruispunten - Snelheidsremmers bij risicolocaties	- Versmallen rijbaan - Open verharding rijbaan - Verwijderen asmarkering - Aanbrengen snelheidsremmers bij risicolocaties - Aanbrengen bebording 30km-zone en verwijderen bestaande 30km-poorten	Niet van toepassing
GOW50	Niet van toepassing	Geen maatregelen	- Verwijderen bebording - Attentie-campagne
GOW70	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Geen maatregelen

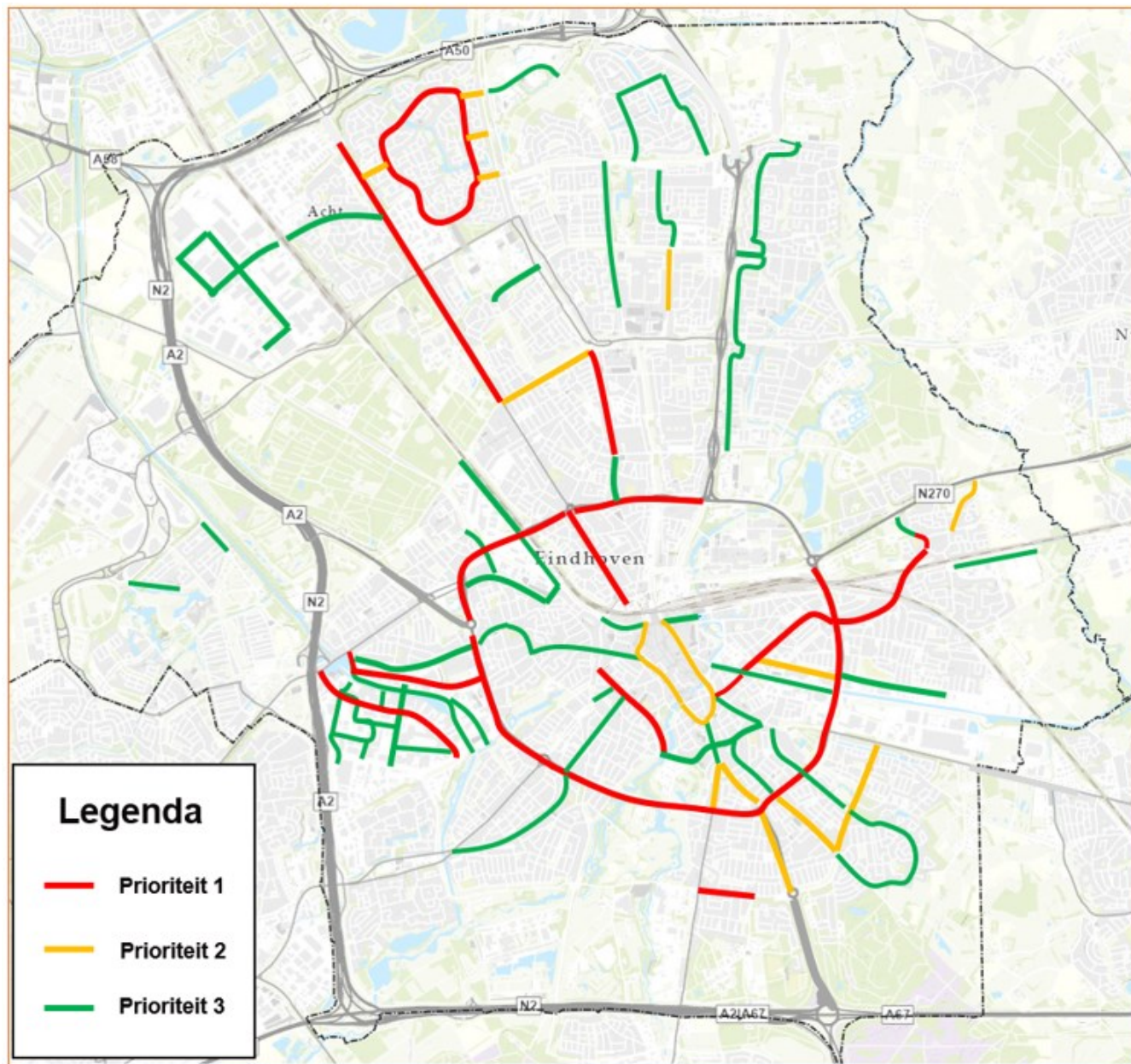
Figuur 12: Weergave van de maatregelen per type weg in het kader van 30-tenzij

3.2 Realisatiestrategie 30-tenzij

Vanuit de motie van de gemeenteraad is de wens om een versnelling aan te brengen in 30-tenzij. De mogelijke snelheid hangt hierbij samen met de prioriteit die aan wegen wordt gegeven, de omvang van maatregelen en de relatie met andere (geplande) projecten of beleidsontwikkelingen. Daarvoor is hieronder een realisatiestrategie weergegeven. Hierbij wordt eerst ingegaan op de prioriteit per weg op basis van relevantie voor verkeersveiligheid. Daarna is deze prioriteit gekoppeld aan de andere relevante ontwikkelingen in een realisatiestrategie met verdeling in korte, middellange en lange termijn.

3.2.1 Prioritering wegen

Niet alle wegen kunnen tegelijkertijd aangepakt worden. Daarom is het van belang dat een prioritering gemaakt wordt voor de wegen waar maatregelen benodigd zijn. Daarom is inzichtelijk gemaakt welke prioriteit de aanpassing van de wegen hebben vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Hierbij is rekening gehouden met aanpak van onveilige wegen, een risicogestuurde aanpak, een hoge prioriteit voor langzaam verkeer. Tabel 4 toont de indeling van de wegvakken in drie categorieën van prioriteit. Figuur 13 toont de prioriteit van de afzonderlijk aan te passen wegen.



Figuur 13: Prioriteit wegvakken met verandering wegcategorie of snelheidslimiet o.b.v. verkeersveiligheid

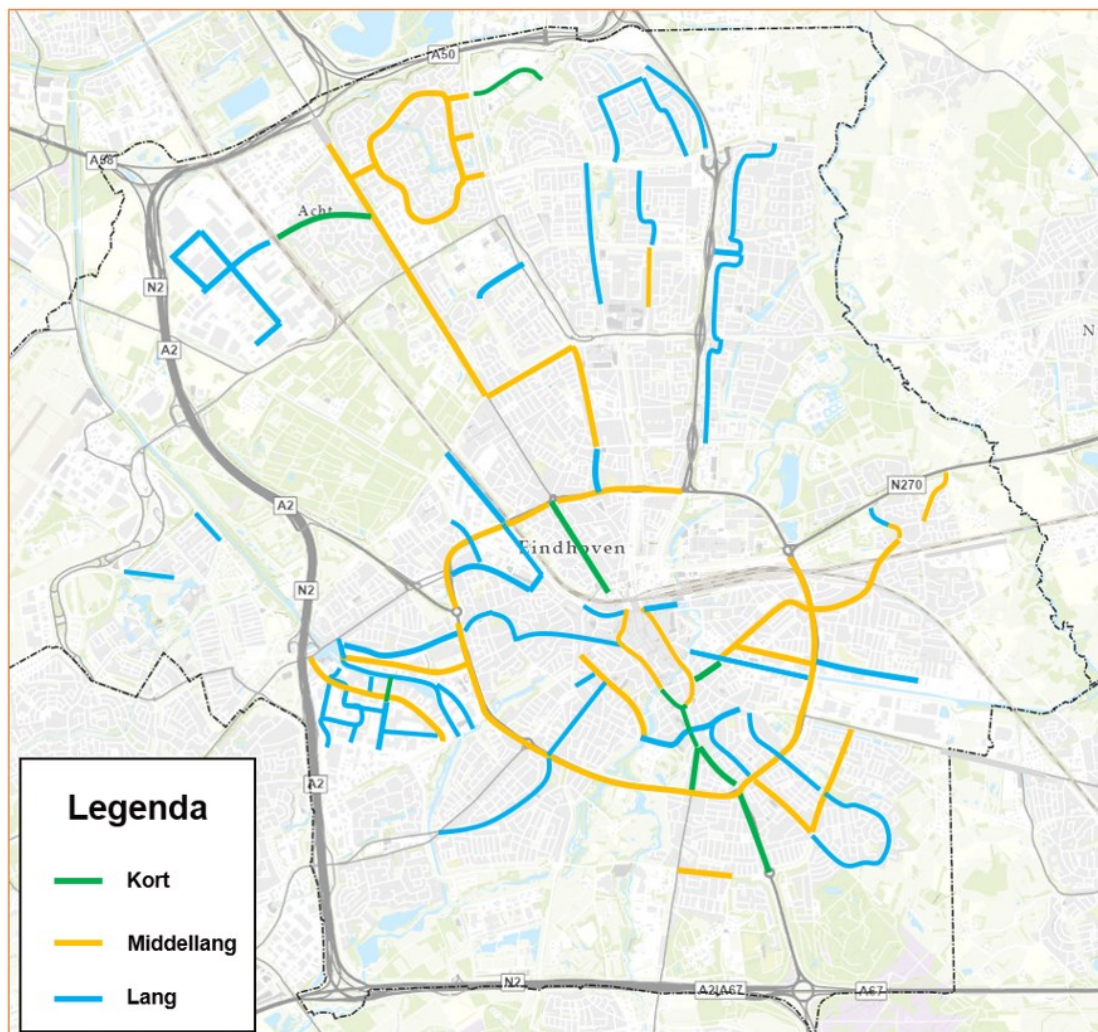
Prioriteit	Categorie	Op basis van:	Type maatregelen
1	Verkeersonveilige wegen	Hoog aantal ongevallen en/of te hoge snelheid	Zo snel mogelijk realisatie minimaal benodigde maatregelen
2	Wegen met dubbelfunctie en afwijkingen	Omgevingsinvloeden en inrichtingselementen	Alle benodigde maatregelen op middellange termijn
3	Overige wegen waar aanpassingen nodig zijn		Kleine aanpassingen op korte termijn Grote aanpassingen op lange termijn

Tabel 4: Voorstel uitvoeringsstrategie uitwerking motie 30-maatregelen

3.2.2 Realisatiestrategie

Naast de prioritering van de wegen vanuit verkeersveiligheid bezien, is een realisatiestrategie ontwikkeld. De snelheid waarmee maatregelen mogelijk zijn hangt namelijk van meer aspecten af dan alleen de prioriteit. Denk hierbij aan de relatie met bredere beleidskeuzes (nog op te stellen Masterplan Mobiliteit), benodigde voorbereidingstijd en mogelijkheden om werk-met-werk te maken.

Daarom is een realisatiestrategie samengesteld zoals weergegeven in Figuur 14. De aan te passen wegen zijn hierbij ingedeeld in de termijn waarop deze te realiseren zijn, rekening houdend met de inhoudelijke prioriteit, relatie met onderzoeken of beleidskeuzes en omvang van de maatregelen (o.b.v. kosten). Wegen waar de snelheid niet verlaagd wordt zijn niet opgenomen in dit overzicht.



Figuur 14: Resultaat van de toepassing van de realisatiestrategie

Er is in de realisatiestrategie onderscheid gemaakt in drie categorieën voor de realisatietermijn. De indeling per categorie is als volgt.

1. **Korte termijn:** Dit zijn de locaties waar op korte termijn 30 km/h ingevoerd kan gaan worden. Het gaat om wegen waar relatief weinig ingrepen nodig zijn of wegen die op korte termijn op de onderhoudsplanning van de gemeente staan.
2. **Middellange termijn:** Dit zijn locaties die wel een hoge prioriteit hebben, maar waar nog nader onderzoek nodig is of waar integrale beleidskeuzes nodig zijn voor definitief vaststellen van de maatregelen.
3. **Lange termijn:** Wegen waar snelheidsverlaging ingrijpende maatregelen vragen en geen hoge prioriteit kennen op basis van de inhoudelijke afweging.

Van alle beoogde maatregelen is tevens een globale kosteninschatting gemaakt. De kosten voor aanpassing van een weg geven een indicatie van de benodigde budgetten en geven een beeld van de omvang en daarmee doorlooptijd van maatregelen. In tabel 5 zijn de kosten per categorie weergegeven. De kosten voor de benodigde maatregelen zijn inzichtelijk gemaakt op basis van eenheidsprijzen en kentallen (zie bijlage 8).

De kosten die opgenomen zijn betreffen enkel de investeringskosten voor de infrastructurele aanpassingen, en dus niet de kosten voor integrale aanpassingen in de onder- en bovengrond. Wel is een percentage van 20% opgeteld bij de kosten op basis van eenheidsprijzen en kentallen, voor engineering (10%), risicoreserveringen (5%) en bijkomende projectkosten (5%). Andere kostenposten als de aanbreng van groen, werkzaamheden aan de riolering of kabels en leidingen, zijn niet bij deze kosten inbegrepen.

Categorie	Kosten
Korte termijn	€ 7.000.000,-
Middellange termijn	€ 17.700.000,-
Lange termijn	€ 40.800.000,-
Totaal	€ 65.500.000,-

Tabel 5: Globale kosten per categorie van de realisatiestrategie (uitgaande van het volledig benodigd maatregelen)

3.3 Aandachtspunten bij implementatie

3.3.1 Inrichtingskenmerken

Aandachtspunt voor de gemeente is de stand van zaken rondom de inrichtingskenmerken van GOW30's in de gaten te houden en deze toe te passen bij de eventuele inrichting van een GOW30.

3.3.2 Werk met werk maken

Voor de gemeente Eindhoven is het van belang dat het haar investeringen op een slimme wijze uitvoert. Het heeft geen zin om hoge prioriteit te geven aan een weg, deze volledig her in te richten, als over een aantal jaar de riolering ook vervangen dient te worden. Door werk met werk te maken kunnen de maatregelen efficiënter worden uitgevoerd zonder grote hoeveelheden kapitaal te vernietigen door binnen een aantal jaar de weginrichting wederom aan te pakken. Op basis van de beoogde wensenlijst van de gemeente Eindhoven voor het beheer en onderhoud van het wegennet komen onder andere de P. Czn. Hoofthooflaan en de Rijnstraat/Waalstraat op korte termijn in aanmerking voor herinrichting.

3.3.3 Handhaving

Verkeershandhaving heeft in Nederland aantoonbaar bijgedragen aan een betere verkeersveiligheid. Handhaving op snelheid is dan ook van groot belang. Op 'grijze wegen' wordt beperkt gehandhaafd. Dit komt mede door beperkte capaciteit en doordat functie en snelheidslimiet en inrichting van deze wegen niet goed op elkaar aansluiten. Hierdoor behoren grijze wegen over het algemeen niet tot de hoogste prioriteit. Voor de nieuwe wegcategorie, de GOW30, is daarom een passende inrichting nodig (conform de inrichtingskenmerken die door CROW ontwikkeld worden). De aspecten 'infrastructuur' en 'handhaving' zijn dan ook nauw verbonden met elkaar. Contact tussen de gemeente Eindhoven en politie is nodig om beide aspecten zo goed mogelijk op elkaar aan te laten sluiten.

4 Kansen 30-tenzij lange termijn

In voorgaand hoofdstuk is ingegaan op de wegcategorisering op basis van het Afwegingskader 30km/h voor de korte termijn. Eén van de bevindingen hierbij is dat een aantal keuzes nauw verband houden met ambities en beleidskeuzes voor de lange termijn. Zo is geconcludeerd dat brede invoering van 30km/h impact heeft op het openbaar vervoer en dan met name de stadslijnen. Ditzelfde geldt voor de aanrijdtijden voor hulpdiensten en overwegingen over de kwaliteit van uitrukroutes en het aantal van uitvallocaties in de stad. Deze (en andere) aandachtspunten vragen om een bredere afweging in het mobiliteitsbeleid voor de stad. Daarvoor is de gemeente Eindhoven van plan om een nieuw Masterplan Mobiliteit op te stellen. In dit hoofdstuk wordt daarom nader ingegaan op de kansen van het principe 30-tenzij voor de lange termijn. Hierbij is een vertaling gemaakt van de brede ambities in Eindhoven (zie paragraaf 4.1) naar mogelijke keuzes voor de wegcategorisering op de lange termijn (paragraaf 4.2 en 4.3).

Dit hoofdstuk is een globaal wensbeeld voor de wegcategorisering van de toekomst. Dit is daarmee basis voor de discussies voor het Masterplan Mobiliteit en bevat thema's die relevant zijn in de discussie.

4.1 Ambities

In Eindhoven spelen de komende jaren meerdere ambities en opgaven, met als ultiem wensbeeld om een aantrekkelijke, leefbare en bereikbare stad te zijn. In de Omgevingsvisie Eindhoven zijn de ambities voor de stad benoemd (zie onderstaand kader). Wat betreft mobiliteit is dit te vertalen naar de ambitie voor een goede bereikbaarheid (regionaal mobiliteitsprogramma), waarbij de leefbaarheid van de stad wordt geborgd (verdichtingsopgave, Strategische Plan Verkeersveiligheid, duurzaamheidsdoelstellingen).

Ambitie Eindhoven (Omgevingsvisie Eindhoven, 2020)



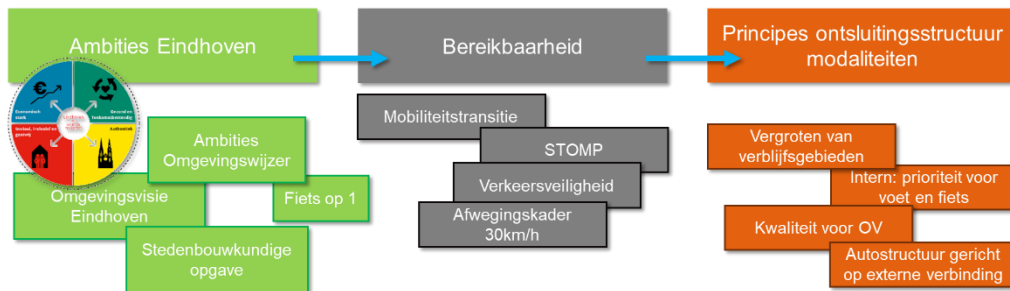
Als centrumstad vervult Eindhoven een cruciale rol bij de versterking van Brainport Eindhoven als **economische wereldspeler** op het gebied van kennisintensieve maakindustrie en design. Om internationaal concurrerend te blijven, streeft Eindhoven samen met de regio naar een **excellent woon- en werkklimaat**. Eindhoven zet daarom randvoorwaardelijk in op **gezonde en duurzame verstedelijking** met behoud van stedelijke en dorpse kwaliteiten en met bijzondere aandacht voor **sociale cohesie en inclusie**. Eindhoven is in staat om zich snel aan te passen aan de steeds veranderende vraag naar geschikte en betaalbare ruimte om te wonen, werken, verblijven en recreëren.

In het interne afstemmingsproces voor de Uitwerking 30-tenzij werden kansen gezien voor meer ruimte voor een groene omgeving, betere gezondheid (aantrekkelijkheid fiets), verkeersveiligheid en beheer & onderhoud (zie bijlage 1). De belangrijkste aandachtspunten zijn de benodigde investering voor maatregelen en een verslechterde doorstroming voor auto, openbaar vervoer en hulpdiensten.

De ambities en opgaves van Eindhoven vormen de uitgangspunten van een ontsluitingsstructuur voor de lange termijn. De ambities en opgaves voor gezondheid, leefbaarheid en verstedelijking vragen om een mobiliteitstransitie met focus op duurzame mobiliteit. Het structureel doorvoeren van 30-tenzij biedt een aantal kansen die passen bij de genoemde ambities. Met name voor de interne verplaatsingen zijn lopen, fietsen en het openbaar vervoer de aangewezen vormen. Voor veel verplaatsingen blijft de auto een rol spelen. Hierbij is een verschuiving denkbaar naar een focus op de externe bereikbaarheid met een meer ondergeschikte rol binnen Eindhoven zelf. Concrete principes hierbij zijn (zie Figuur 15):

- Vergroten van verblijfsgebieden.
- Prioriteit voor voetgangers en fietsers in de stad.
- Kwalitatief hoogwaardig openbaarvervoersysteem.

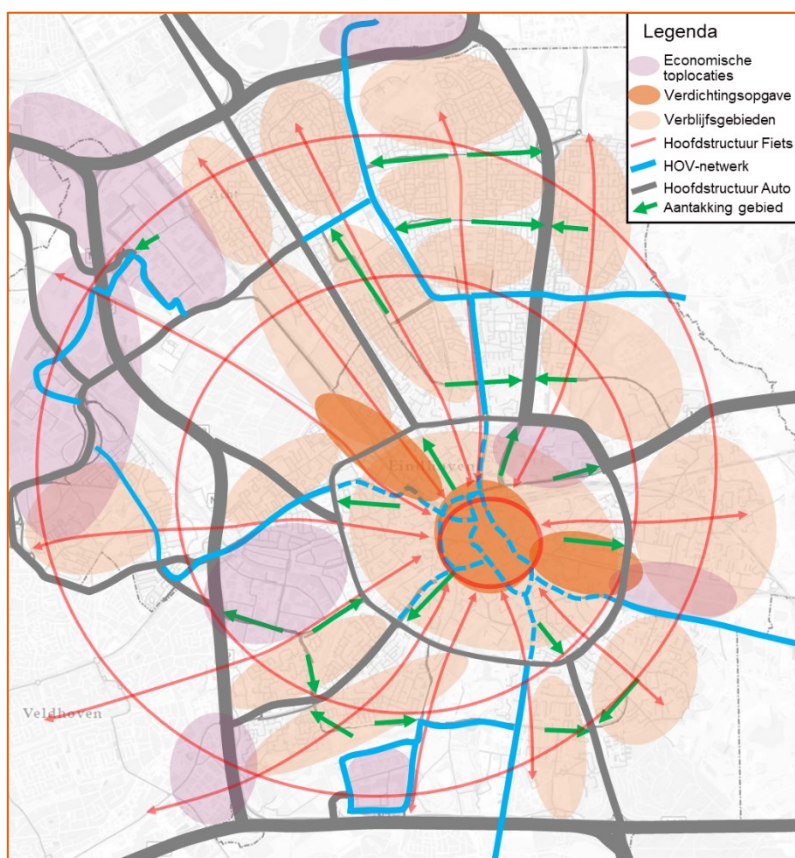
- Een autostructuur gericht op externe verbindingen (en minder op interne bereikbaarheid).



Figuur 15 Ambities en opgaves in Eindhoven vragen om anders te kijken naar de ontsluitingsstructuur in het licht van 30-tenzij

4.2 Kansen voor Eindhoven

In het onderstaande figuur is een kansenkaart 30-tenzij weergegeven, waarbij de hiervoor genoemde principes schematisch zijn uitgewerkt. Deze kansenkaart moet vooral gezien worden als een inspiratiebron hoe met de verschillende modaliteiten om te gaan vanuit het licht van de 30-tenzij-gedachte en de ambities en opgaves in Eindhoven. Dit is een goed vertrekpunt voor discussies in beleidsvorming voor ruimtelijke ontwikkeling, mobiliteitsstrategie, verkeersveiligheid, openbare ruimte, duurzaamheid en beheer & onderhoud. Op de volgende bladzijde zijn de principes achter deze kaart toegelicht voor de verschillende modaliteiten (vanuit de STOMP-methode²). Voor de afzonderlijke modaliteiten wordt ingegaan op de kansen, maar ook op belangrijke aandachtspunten bij de verdere ontwikkeling.



Figuur 16 Kansenkaart 30-tenzij ter inspiratie voor beleidsontwikkeling

² STOMP-methode is een aanpak waarbij expliciet (eerst) aandacht wordt gegeven aan duurzame mobiliteitsvormen. STOMP staat voor Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, MaaS en Privéauto (CROW, Toepassen STOMP, 2023)

4.2.1 Stappen: grote verblijfsgebieden

Grote verblijfsgebieden zijn goed voor verkeersveiligheid en leefbaarheid

Vanuit de voetganger gezien is het basisprincipe om tot grote aaneengesloten verblijfsgebieden te komen. Dit is één van de uitgangspunten vanuit Duurzaam Veilig en daarmee een belangrijke basis voor de wegcategorisering. Grote aaneengesloten verblijfsgebieden hebben een aantal voordelen. Ten eerste is een groter verblijfsgebied beter voor de verkeersveiligheid. Uit onderzoek van SWOV blijkt dat steden met relatief veel gebiedsontsluitingswegen slechter scoren op aantal slachtofferongevallen (SWOV, 2021). Ten tweede kunnen grote verblijfsgebieden bijdragen aan de leefbaarheid in het gebied. Zo zijn er méér wegen met een lagere snelheidslimiet (wat leidt tot minder geluidsoverlast en luchtvervuiling). Daarnaast zorgt dit principe voor minder doorgaand verkeer dóór het verblijfsgebied. Tot slot is te noemen dat er minder barrièrewerking is, waardoor meer mensen (denk in het bijzonder aan kinderen en ouderen) zich makkelijker in de omgeving kunnen verplaatsen. Dit draagt bij aan beweging en deelname aan de maatschappij.

Wanneer naar de gebieden in Eindhoven wordt gekeken, is er een aantal kansen om tot grote(re) verblijfsgebieden te komen. Dit is schematisch weergegeven in Figuur 16. Uit de analyse met het Afwegingskader 30km/h bleek dat de ontsluitingswegen door deze gebieden vooral van belang zijn vanwege de aanwezigheid van busdiensten en hoofdfietsroutes. Denk hierbij aan de Fransebaan, Antwerpenlaan en Muzenlaan. De omvang van het autoverkeer is daarbij minder prominent en ondersteunt de mogelijkheid van grote verblijfsgebieden.

De keuze om tot grote verblijfsgebieden te komen, heeft wel invloed op de kwaliteit van de busdiensten, aanrijdroutes voor hulpdiensten en invulling van het fietsroutenetwerk. Dit vraagt daarom om een gedegen afweging in een breder perspectief:

- Voor het creëren van grote verblijfsgebieden zijn aanpassingen aan (nu goed vormgegeven) ontsluitingswegen nodig voor de realisatie van erftoegangswegen. Naast voordelen ten aanzien van verkeersveiligheid, groen en ruimtelijke kwaliteit vraagt dit grote financiële investeringen.
- Het streven naar grote verblijfsgebieden hangt samen met de visie op het fietsroutenetwerk. In verblijfsgebieden zijn de modaliteiten in principe gelijkwaardig. Vanuit duurzame en gezondheidsambities heeft Eindhoven de Fiets op 1! Dit vraagt een visie hoe om te gaan met (hoofd)fietsroutes door de verblijfsgebieden om fietsers een prominentere positie te geven (zie paragraaf 3.2.2).
- Het beperken van het aantal ontsluitingswegen heeft invloed op de busdiensten, met name op de reguliere stadslijnen door de wijken. Het vraagt een integrale afweging van de ambities en visie op het openbaar vervoer in de stad of dit acceptabel is en onder welke voorwaarden (zie ook paragraaf 3.2.3).
- Vergroten van verblijfsgebieden zet de aanrijdtijden voor hulpdiensten onder druk. Dit hangt samen met de strategie voor aanvalsroutes en de doorstroming op de overige ontsluitingswegen. Ook dit moet dus in een breder kader afgewogen worden (zie ook paragraaf 4.2.5).

4.2.2 Trappen: Solitaire hoofdfietsroutes

Solitaire hoofdfietsroutes met hoog comfort en capaciteit zetten de Fiets op 1!

In Eindhoven is de ambitie gesteld voor de Fiets op 1! De fiets heeft een belangrijke rol in de stedelijke bereikbaarheid, duurzaamheid en gezondheid van de stad. Het echt verwezenlijken van deze rol vraagt om een fietsroutenetwerk van hoge kwaliteit. Om fietsen nog aantrekkelijker te maken zijn comfortabele en directe fietsroutes nodig, waarop gebruikers zonder te veel belemmeringen kunnen doorfietsen. Gezien de grootte van Eindhoven betekent dit tevens een fietsroutenetwerk met voldoende capaciteit om de omvang van de fietsersstromen te kunnen verwerken. Dit kan bereikt worden door te werken aan een hoofdfietsroutenetwerk dat overwegend bestaat uit solitaire fietspaden. Dit zijn geheel vrijliggende fietspaden die een eigen route volgen door de stad en niet gekoppeld zijn aan ontsluitingswegen (zie ook de schematische weergave in Figuur 16). Kenmerken van een dergelijk netwerk van solitaire fietspaden zijn:

- Hoge kwaliteit fietsinfrastructuur. Brede fietspaden voor twee richtingen in asfalt met ongehinderde doorgang.
- Routes veelal door verblijfsgebieden. Door de solitaire ligging kunnen fietsers ongehinderd doorfietsen doordat bijvoorbeeld kruispunten met verkeerslichten beperkt voorkomen. Met de ligging in de verblijfsgebieden zijn de hoofdfietsroutes snel te bereiken. Bij kruispunten in de verblijfsgebieden heeft de fietsroute voorrang. In straten met weinig autoverkeer bieden fietsstraten een goede kwaliteit met beperkt ruimtegebruik.

- Ontkoppeling van autostructuur. Door ontkoppeling van de autostructuur en fietsroutenetwerk kan het autoverkeer en fietsverkeer onafhankelijk van elkaar worden afgewikkeld. Daar waar hoofd fietsroutes en hoofdstructuur auto elkaar tegen komen kan gestreefd worden naar ongelijkvloerse kruisingen (overigens blijven langs de ontsluitingswegen fietsvoorzieningen benodigd).

In aanvulling hierop is het goed om na te denken over de invulling van de secundaire fietsroutes. Welke rol moeten deze fietsroutes in de stad gaan hebben? En wat betekent dit voor de inrichting van deze fietsroutes op straat? Met name inrichting van secundaire fietsroutes door erftoegangswegen zijn hierbij een vraagstuk (zie ook paragraaf 2.5).

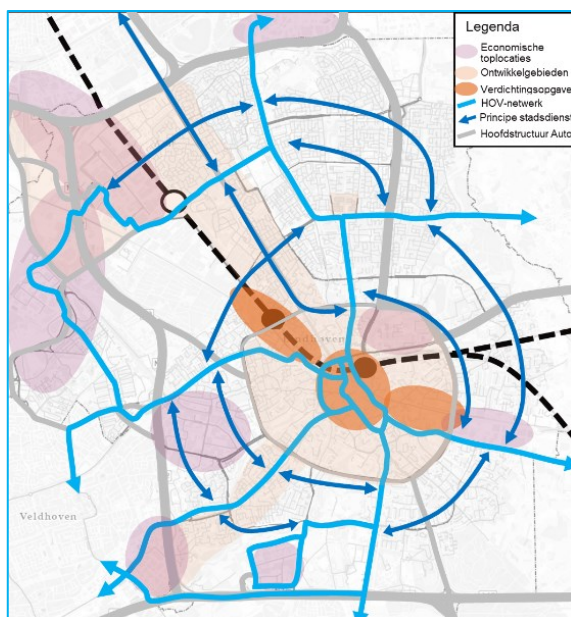
4.2.3 Openbaar Vervoer: HOV-netwerk als drager van de stad

Focus op HOV-netwerk met hoge kwaliteit en frequentie

Het openbaar vervoer speelt een belangrijke rol voor de transitie naar meer gebruik van duurzame mobiliteitsvormen in Eindhoven. Naast de voetganger en fietser is het openbaar vervoer een milieuvriendelijke vorm van mobiliteit voor de grotere afstanden in de stad, de regio en het land (eventueel via de treinstations). Eindhoven heeft hier al reeds op ingezet met de ontwikkeling van het netwerk met Hoogwaardig Openbaarvervoer en een fijnmazig net van stedelijke en regionale buslijnen.

Vanuit de afwegingen voor 30-tenzij speelt hierbij echter een aantal uitdagingen. In de basis lijken de ambities voor 30-tenzij (lagere snelheid en daarmee snelheidsremmers) tegenstrijdig met de belangen van het openbaar vervoer (hoge snelheid, comfort). Hier is in paragraaf 2.3 verder op ingegaan. Vanuit zowel verkeersveiligheid als de busdienst is het hierbij de vraag of het wenselijk is om met grote bussen door de verblijfsgebieden te rijden. Bovendien zijn er signalen dat de huidige vorm van openbaar vervoer in de stad onder druk staat (door bijvoorbeeld lage operationele snelheid en lage dekkingsgraad). Het creëren van grote verblijfsgebieden (zie Stappen) kan dit nog verder onder druk zetten.

Een mogelijkheid om hiermee om te gaan, is om (nog) meer te focussen op het HOV-netwerk in de stad. Eindhoven is al jaren bezig met investeringen in het HOV-netwerk. Het blijkt dat openbaar vervoer met directe/gestreckte lijnen, korte reistijden en hoge kwaliteit van voertuigen en haltes zorgen voor meer reizigers, betere waardering en hogere dekkingsgraad (CROW, 2021). Dit biedt vanuit de wegcategorisering gezien de mogelijkheid om grote verblijfsgebieden te creëren die niet door buslijnen worden gekruist. Anderzijds ontstaan kansen om de aantrekkelijkheid, kwaliteit en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer te optimaliseren.



Figuur 17 Kansenkaart 30-tenzij: HOV-netwerk als drager van de stad en een principe voor stadsdiensten door middel van tangentiallijnen

Concreet betekent dit het verder ontwikkelen van het HOV-netwerk tot een volwaardig Bus Rapid Transit (BRT), met als wensbeeld een HOV-netwerk dat beschikt over volledig eigen infrastructuur en hoogwaardige haltes. Het HOV-netwerk vormt dan de drager van de stad.

Naast het HOV-netwerk zijn er meer stadslijnen. De overige stadslijnen kunnen ook in lijn met deze ontwikkeling aangepast worden. Deze kennen nu een relatief fijnmazige structuur, vaak via verblijfsgebieden. Een kans is om ook deze stadslijnen grote delen via het HOV-netwerk te laten voeren en daarmee meer te strekken. De stadslijnen voeren dan deels via het HOV-netwerk en takken daarvan af om door de wijken te voeren. Op die manier worden ook de stadsdiensten sneller en comfortabeler en worden alle gebieden toch bereikt. Dit zorgt voor snellere busdiensten met een hogere snelheid en kwaliteit.

Belangrijk aandachtspunt hierbij is het borgen van de sociale rol van het openbaar vervoer. Een minder fijnmazig netwerk kan tot grotere afstand tot nabijgelegen haltes leiden. Dit is nadelig voor de sociale functie van het openbaar vervoer, voor inclusiviteit en voor het voorkomen/beperken van vervoersarmoede. Een deel van de busgebruikers is afhankelijk van het openbaar vervoer. Juist de reizigers die gebruik maken van de 'haarvaten' zijn in grotere mate afhankelijk van de bus (KiM, 2018). Een belangrijke overweging daarbij is óf en hoe de sociale rol van het openbaar vervoer eventueel op een andere manier mogelijk is. Mogelijkheden zijn bijvoorbeeld inzet van kleinere busjes, vervoer op maat, meer integratie tussen regulier OV en WMO-vervoer of opvang van mobiliteitsvraag met andere diensten (zoals MaaS).

4.2.4 MaaS: Integratie van mobiliteitsdiensten

Bij Mobility as a Service (MaaS) gaat het om het creëren van mobiliteitsdiensten om bereikbaarheid te optimaliseren. Denk hierbij aan goede informatievoorziening over beste manier van reizen, aanbod van deelmobiliteit en integratie van modaliteiten (op knooppunten en mobiliteitshubs). In het kader van 30-tenzij zijn dit soort mobiliteitsdiensten vooral van belang als ondersteunende ontwikkelingen. Zo kunnen deelsystemen (zoals een deelfiets of mogelijk zelfs een deelscootmobiel) helpen in de laatste kilometer, bij een minder fijnmazig openbaar vervoernet.

Opmerking hierbij is dat goed nagedacht moet worden over wie in de praktijk de gebruikers van MaaS zijn en of dit ook de beoogde doelgroep is. Vooral in het geval dat MaaS als een alternatief voor een minder fijnmazig OV-net wordt ingezet moet het product goed aansluiten bij de doelgroep. MaaS-voorzieningen zijn een relatief nieuwe ontwikkeling, waarbij de vraag is hoe zich dit op lange termijn ontwikkelt en welke doelgroepen daarbij wel of juist niet geneigd zijn om hier gebruik van te maken.

Overzicht van de top 10 kenmerken die kans op MaaS-gebruik vergroten (KiM, 2020)

1. Eerder jong dan oud
2. Relatief veel OV-gebruik
3. Relatief vaak vliegen (privé)
4. Hoger opleidingsniveau
5. Hogere bezorgdheid over milieu
6. Veel sociaal-recreatieve uitstapjes
7. Woonachtig in hoge adressendichtheid
8. Speed-pedelec bezitter
9. Vouwfietsbezitter
10. Hoger inkomen

4.2.5 Auto: Verbinding met de omgeving

Hoofdstructuur auto met focus op externe verbinding

In de ontwikkeling van Eindhoven heeft de autobereikbaarheid een belangrijke rol gehad. Ondanks méér nadruk op duurzame vormen van mobiliteit blijft de auto een rol van betekenis spelen voor de (economische) bereikbaarheid van de stad. Vooral in de relatie met de minder dichtbevolkte regio blijft de auto van belang. Met meer prioriteit voor duurzame mobiliteit binnen de stad krijgt de auto wel een ándere rol.

Voor verplaatsingen binnen de stad ligt de prioriteit bij de voetganger, fietser en openbaar vervoer. Verplaatsingen met de auto blijven mogelijk, maar binnen de stad ligt minder nadruk op snelheid en doorstroming. Vanuit 30-tenzij past dit in het beeld om tot grotere verblijfsgebieden te komen (zie paragraaf 4.2.2). De hoofdstructuur voor het autoverkeer (zoals uit Actualisatie Eindhoven op Weg) blijft een belangrijke autostructuur voor de ontsluiting van de stad en de economisch belangrijke gebieden. Wel verschuift de focus hierbij naar de externe verbindingen: de autorelaties tussen Eindhoven en omliggende gebieden en steden.

Hiermee ontstaat een wegennetwerk dat bestaat uit de hoofdstructuur auto, aangevuld met de ontsluiting van de verblijfsgebieden (zie Figuur 16). Naast de wens voor grote verblijfsgebieden is de hoofdstructuur voor de auto nodig, juist om de grote verblijfsgebieden mogelijk te maken. Een goed functionerende hoofdstructuur voor de auto zorgt voor meer autoluwe verblijfsgebieden en voorkomt ongewenst doorgaand verkeer door de gebieden. Ook zorgt dit voor de economische bereikbaarheid voor logistiek en bevoorradingsverkeer. Bovendien is de hoofdstructuur van cruciaal belang voor de hulpdiensten. Deels vallen de hoofdstructuur auto en het HOV-netwerk samen. In de wegcategorisering zijn de wegen van de hoofdstructuur altijd gebiedsontsluitingswegen. In dit beeld is de verkeersafwikkeling voor het autoverkeer primair gericht op de externe verbindingen. Dit betekent dat met name een goede verkeersafwikkeling op de radialen de stad in/uit van belang is. In lijn met bovengenoemde denklijn kan op de radialen een hoger kwaliteitsniveau worden nagestreefd, dan bijvoorbeeld op de Ring. De Ring heeft in dit beeld een minder belangrijke rol in de externe verbinding (behalve het noordoostelijke deel). In lijn met een lagere snelheidslimiet (zie paragraaf 2.3.1) kan hier meer prioriteit voor kruisende bewegingen voor voetgangers, fietsers en OV worden gegeven (bijv. in de afstelling van verkeerslichten).

Overige wegen zijn erop gericht om verbinding te maken van de gebieden naar de hoofdstructuur (zie de groene pijlen). De exacte vorm waarop de verblijfsgebieden op de hoofdstructuur aansluiten hangt af van de specifieke omstandigheden (rechtstreeks of via een gebiedsontsluitingsweg). In Eindhoven zijn vanuit historische ontwikkeling relatief veel ontsluitingswegen aangelegd. Wanneer deze van meerwaarde zijn voor de ontsluiting van de stad (denk ook aan de verdichtingsopgave) en niet nadelig zijn (groen, verkeersveiligheid) is het goed om deze als ontsluitingswegen te behouden.

Het vraagt nader onderzoek om de impact van deze visie op de autostructuur inzichtelijk te maken. Het creëren van grote verblijfsgebieden en een andere focus van de functie van de hoofdstructuur zorgt voor veranderingen in de verkeersstromen en verkeersafwikkeling. Het creëren van grote verblijfsgebieden zorgt mogelijk voor een toename van de hoeveelheid verkeer op de hoofdstructuur. Ook in dit kader zijn de belangen van het openbaar vervoer en de aanrijdtijden voor hulpdiensten te noemen. Met name bij de hulpdiensten speelt hiermee een samenhang in de fijnmazigheid van de ontsluitingsstructuur, de kwaliteit van de verkeersafwikkeling en het aantal uitruklocaties (zie ook paragraaf 2.3.3).

4.3 Nieuwe wegcategorisering vanuit integrale aanpak

In voorgaande paragraaf is een beeld geschetst van een mogelijke ontwikkelingsrichting van de bereikbaarheid van Eindhoven vanuit verschillende modaliteiten bezien. Dit beeld is beredeneerd vanuit de bredere ambities voor een aantrekkelijke, leefbare en gezonde stad. De principes van 30-tenzij sluiten aan bij de ontwikkelingen voor meer aandacht voor duurzaamheid, klimaatadaptatie, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Het is daarbij denkbaar dat er forse investeringen in de infrastructuur voor fiets en openbaar vervoer en de afwaardering van ontsluitingswegen nodig zijn.

Om deze investeringen 'betaalbaar' te houden, vraagt dit om een integrale aanpak voor de ontwikkeling van Eindhoven. Het zijn immers niet alleen verkeersveiligheidsverbeteringen, maar ook aanpassingen in het licht van ambities op meerdere beleidsvelden. Zo draagt het afwaarderen van ontsluitingswegen tot verblijfsgebieden bij aan de

kwaliteit van de openbare ruimte, vergroening en klimaatadaptie en is er meer ruimte voor fietsinfrastructuur. Ook vanuit het verbeteren van de verkeersveiligheid zijn dit structurele aanpassingen die passen bij de risicogestuurde aanpak vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. De wellicht belangrijkste overweging is de onderhoudsplanning van bovengrondse en ondergrondse infrastructuur. Het moment dat straten 'open' moeten vanwege onderhoud aan bijvoorbeeld verharding of riolering, is bij uitstek het moment de openbare ruimte opnieuw in te richten. Naast het reguliere onderhoud speelt hierbij ook ontwikkelingen in energietransport en energie-infrastructuur.

Het is goed om bovenstaande overwegingen nader te onderzoeken bij verdere beleidsvorming voor mobiliteit en andere investeringen in de openbare ruimte. Juist met een integrale aanpak kunnen investeringen als totaal meevallen. Werk-met-werk-maken leidt tot een meer kosteneffectieve aanpak en maakt plannen eerder haalbaar. Dit vraagt een integrale uitwerking van de lange termijnvisie op de ontwikkeling van de stad en daarmee een goede samenwerking tussen de beleidsvelden.

De instrumenten in de nieuwe Omgevingswet bieden de mogelijkheden bovengenoemde aanpak te doorlopen en vast te leggen. De Omgevingsvisie wordt hierbij uitgewerkt in Omgevingsprogramma's. Een dergelijk programma kan themagericht (bijv. mobiliteit), maar ook integraal worden opgezet. Dit programma bevat een uitwerking van het te voeren beleid voor de ontwikkeling, het gebruik, het beheer, de bescherming of het behoud van de fysieke leefomgeving en maatregelen om invulling te geven aan de doelstellingen. Door bijvoorbeeld een programma Openbare Ruimte op te zetten worden de beleidsvelden in samenhang vastgelegd, waarbij de uitwerking van 30-tenzij en duurzame mobiliteit integraal onderdeel wordt van de aanpak voor de openbare ruimte van de stad.

5 Conclusies en aanbevelingen

5.1 Conclusies uitwerking 30-tenzij

Met het aannemen van de 'Motie 30 tenzij' in de gemeenteraad van Eindhoven is de eerste stap gezet in de "versnelling naar 30 km/h als norm binnen de bebouwde kom" en zo het verbeteren van de verkeersveiligheid en het versterken van de leefbaarheid. Daarnaast kan het verlagen van de snelheidslimiet naar 30 km/h ruimte bieden voor onder andere groen en de verdichtingsopgave. Eindhoven spreekt niet van een nieuwe situatie, het beleid zoals beschreven in Eindhoven op Weg (en de actualisatie uit 2022) is hier al jaren op gericht, maar Eindhoven wil hier een versnelling in teweeg brengen. Daarvoor is in dit rapport een uitwerking van 30-tenzij gemaakt op basis van het Afwegingskader 30km/h (CROW, 2021). Deze uitwerking heeft inzichtelijk gemaakt welke mogelijkheden ervoor de korte termijn zijn en wat de bredere kansen voor de lange termijn zijn. Hieronder zijn de belangrijkste conclusies uit deze uitwerking toegelicht.

5.1.1 Mogelijkheden korte termijn

Met het toepassen van het Afwegingskader 30km/h is inzichtelijk gemaakt (op basis van de huidige situatie) waar kansen zijn voor het verlagen van de snelheidslimiet. In Figuur 3 is de wegcategorisering als resultaat van de toepassing van het Afwegingskader 30km/h weergegeven. Deze kaart maakt inzichtelijk op welke wegen een lage snelheidslimiet van 30km/h het uitgangspunt zou moeten zijn en op welke wegen een hogere snelheidslimiet veilig mogelijk is. Uit de analyse voor deze kaart komen de volgende bevindingen naar voren:

- Uitgaande van de huidige wegenstructuur en omstandigheden komt ongeveer 29,5km van het wegennet in aanmerking om de snelheidslimiet van 50km/h te verlagen naar 30km/h. Dit betreffen enerzijds wegen waar geen of nauwelijks sprake is van een verkeersfunctie. Hier is dan ook geen aanleiding om een ontsluitingsweg te handhaven en kan de weg als onderdeel van het verblijfsgebied (30km/h) worden opgenomen. Anderzijds betreft dit wegen waar weliswaar sprake is van een verkeersfunctie, maar waar vanwege de verkeersveiligheid een lage snelheidslimiet nodig is. Er is dan te weinig ruimte voor een goede inrichting (zoals vrijliggende fietspaden) of veel omgevingsinvloeden (zoals winkels langs de weg). Dit betreft het grootste aandeel van de wegen dat in aanmerking komt voor een lagere snelheidslimiet van 30km/h.
- Op basis van de principes van het Afwegingskader (alleen een hogere snelheidslimiet als dat veilig kan) moet een deel van de Boschdijk en een deel van de Ring Eindhoven ook een verlaging in snelheidslimiet van 70km/h naar 50km/h krijgen. De huidige vormgeving van deze wegen voldoet niet aan de actuele ontwerprichtlijnen voor een veilige 70km/h. Hierbij wijken zaken af als te korte afstanden tussen kruispunten, te smal dwarsprofiel en/of korte afstand tot bebouwing. Een lagere snelheidslimiet zorgt voor een hogere verkeersveiligheid (er is een aantal kruispunten op de Ring met relatief veel ongevallen). Ook is te zien dat de gemiddelde snelheid overdag in de huidige situatie rond de 50km/h ligt en daarmee past bij een eventuele lagere snelheidslimiet (bijlage 6). Wel is nader inzicht nodig in de effecten op verkeersafwikkeling (de groene golf), hulpdiensten en openbaar vervoer (zie hieronder).
- Het realiseren van meer wegen met 30km/h vraagt om maatregelen die de lagere snelheid ondersteunen. Bij een optimale uitvoering hiervan is in diverse straten een complete herinrichting nodig.
- De totale infrastructurele investering van alle geïnventariseerde maatregelen bedraagt ongeveer 65 miljoen euro (excl. btw).
- De belangrijkste winst van 30-tenzij bij het nemen van maatregelen op korte termijn is een betere verkeersveiligheid en oversteekbaarheid als gevolg van een lagere snelheid. Het principe 30-tenzij biedt ook kansen voor meer groen in het straatbeeld, met voordelen voor kwaliteit van de openbare ruimte, klimaatadaptatie en ecologie. Deze kansen zijn bij kortetermijnmaatregelen minder goed waar te maken, omdat dit om grote ingrepen in de openbare ruimte gaat, die langere planvoorbereiding vragen.
- Belangrijk aandachtspunt is het belang dat wordt gehecht aan het openbaar vervoer. Het verlagen van de snelheidslimiet, en in het bijzonder het realiseren van snelheidsremmende maatregelen, zijn nadelig voor de snelheid van de busdiensten en het comfort voor de busreizigers. Het doorvoeren van 30-tenzij zet de kwaliteit en betaalbaarheid van met name de stadslijnen verder onder druk. Dit vraagt daarom om een bredere afweging van de rol en invulling van het stedelijk openbaar vervoer en de eisen die dat stelt aan de inrichting van de wegen.
- Een vergelijkbaar aandachtspunt geldt voor de hulpdiensten (zowel politie, brandweer als ambulance). Veranderingen aan wegcategorisering en snelheidslimieten binnen de bebouwde kom hebben mogelijk grote impact op de mate waarin de hulpdiensten aan de normtijden (Wet Veiligheidsregio) kunnen voldoen. Het gaat daarbij niet alleen om de snelheidslimiet en snelheidsremmers op de afzonderlijke wegen, maar ook om de doorstroming en verkeersafwikkeling op het wegennet als geheel. Het doorvoeren van 30-tenzij vraagt daarom om

een goede analyse van de impact op aanrijdtijden. Op basis hiervan is te concluderen welke concrete effecten op normtijden te verwachten zijn en zijn oplossingsrichtingen nader te overwegen (zoals heroriëntatie van kazernes of uitruklocaties).

5.1.2 Kansen voor lange termijn

In de ambities van Eindhoven wordt gestreefd naar een authentieke stad met goede economische positie, gezondheid en duurzaamheden, sociale cohesie. Hierbij gaan meer aandacht voor leefbaarheid, klimaatadaptatie, sociale betrokkenheid en stedelijke verdichting samen met een goede bereikbaarheid. Belangrijkste conclusie is dat het principe van 30-tenzij past binnen de ontwikkeling van meer aandacht voor leefbaarheid, klimaatadaptatie en stedelijke verdichting (zoals aandacht voor duurzame mobiliteit). Het uitgangspunt van 30km/h biedt kansen om het wegennet te ontwikkelen in die denkklijn, al komt ook hierbij een aantal fundamentele afwegingen naar voren.

Gemeente Eindhoven heeft het voornemen om een Masterplan Mobiliteit op te stellen. Als input voor de discussie is inzichtelijk gemaakt welke kansen zich voordoen vanuit het principe van 30-tenzij. De kansen voor de toekomstige wegenstructuur bestaan in het kort uit:

- **Grote verblijfsgebieden.** Grote verblijfsgebieden zorgen voor een betere verkeersveiligheid en dragen daarnaast bij aan betere leefbaarheid (minder geluidsoverlast, luchtvervuiling en doorgaand verkeer) en minder barrièrewerking.
- **Netwerk van hoogwaardige fietsroutes.** De fiets heeft een belangrijke rol in de stedelijke bereikbaarheid van de toekomst. Dit vraagt om comfortabele en directe fietsroutes, waarop gebruikers zonder te veel belemmeringen kunnen doorfietsen. Gezien de grootte van Eindhoven, en daarmee de omvang van fietsersstromen, betekent dit tevens een fietsroutenetwerk met voldoende capaciteit.
- **Een sterk HOV-netwerk.** Het netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer vormt de drager van de stad voor de stedelijke bereikbaarheid. Door stadslijnen ook meer op het HOV-netwerk te bundelen wordt ook de snelheid en kwaliteit van de stadslijnen verbeterd.
- **Het autoverkeer is vooral van belang voor externe verbindingen.** Voor de binnenstedelijke bereikbaarheid licht de focus op langzaam verkeer en openbaar vervoer. De auto blijft een belangrijke rol vervullen in de (economische) bereikbaarheid, waarvoor een hoofdstructuur auto de basis is. Interne verbindingen met de auto blijven mogelijk, maar krijgen minder prioriteit.

De bevindingen uit het toepassen van het Afwegingskader 30km/h laten echter zien dat bij bovengenoemde kansen een aantal belangrijkste aandachtspunten voor de lange termijn spelen. Dit zijn:

- **Rol van openbaar vervoer.** Risico is dat de sociale rol van het openbaar vervoer onder druk staat, terwijl juist deze stadslijnen veel gebruikt worden door mensen die van het openbaar vervoer afhankelijk zijn.
- **Hulpdiensten.** In lijn met de impact voor maatregelen op de korte termijn leidt het vergroten van verblijfsgebieden tot langere aanrijdtijden voor hulpdiensten. De ontwikkeling hiervan vraagt dan ook nadere overweging van fijnmazigheid van ontsluitingsroutes, de doorstroming op de hoofdstructuur en eventuele oplossingen zoals heroriëntatie op uitruklocaties.
- **Verkeersafwikkeling.** Het vergroten van verblijfsgebieden en prioriteit voor langzaam verkeer en openbaar vervoer kan druk zetten op de verkeersafwikkeling voor het autoverkeer. Voor een goede bereikbaarheid van de stad en doorstroming voor hulpdiensten is een minimale kwaliteit van verkeersafwikkeling op de hoofdstructuur auto benodigd. Het vraagt daarbij een nadere analyse of de hoofdstructuur deze kwaliteit kan bieden.
- **Grote investeringen.** Het creëren van grote verblijfsgebieden vraagt investeringen voor het aanpassen van ontsluitingswegen naar verblijfsgebieden en groen. Deze investeringen vragen om een integrale visie en aanpak. Aangezien dergelijke maatregelen juist ook van belang zijn voor bredere doelen kan de uitvoering integraal worden bezien, waarbij relatie wordt gelegd met opgaves in beheer & onderhoud, stedelijke verdichtingsopgave, kwaliteitsverbetering van openbare ruimte, duurzaamheid & klimaatadaptatie en energietransitie.

5.2 Aanbevelingen voor vervolg

De uitwerking van 30-tenzij laat zien dat er kansen zijn voor een aantrekkelijker inrichting en verkeersveiligheid van de wegen. Toch is er een aantal aandachtspunten, die om fundamentele keuzes vragen voordat een brede invoering van 30-tenzij in de stad mogelijk is. Op basis hiervan zijn hieronder vijf aanbevelingen geformuleerd voor de implementatie van de motie 30.

Neem maatregelen voor de korte termijn

Verlaag de snelheidslimiet op de wegen waar dat echt relevant is en realiseer de daarvoor benodigde maatregelen. De analyse met het Afwegingskader 30km/h maakt inzichtelijk op welke wegen een verlaging van de snelheidslimiet van meerwaarde is. Bij een aantal wegen kan dit zonder problemen doorgevoerd worden. Het gaat hierbij om wegen met hoge prioriteit (vanwege huidige snelheden of ongevalsgegevens) en waarvan te verwachten is dat dit past in de ontwikkelingen voor lange termijn. Voorkom daarbij het nemen van maatregelen die in een later stadium moeilijk terug te draaien zijn.

Rol van de wegcategorisering korte termijn

Vooruitlopend op de ontwikkeling van nieuw beleid wordt aanbevolen om te bepalen welke wegcategorisering voor de korte termijn wordt aangehouden. Dit is met name van belang voor planvorming, die vooruitlopend op nieuw beleid worden opgestart. Het gaat daarbij om een keuze tussen Actualisatie Eindhoven op Weg, de voorgestelde wegcategorisering (Figuur 3) of een tussenvorm hiervan.

Ontwikkel integraal mobiliteitsbeleid

Stel een nieuw mobiliteitsbeleid op waarin de ambities vanuit de Omgevingsvisie zijn vertaald naar de wensbeelden voor de bereikbaarheid van Eindhoven. Hierbij gaat het om implementatie van ontwikkelingen vanuit leefbaarheid, duurzaamheid en stedelijke verdichting (en daarmee duurzame mobiliteit). Deze ontwikkelingen sluiten aan op het principe van 30-tenzij, maar een aantal hoofdkeuzes zijn hiervoor noodzakelijk, die invloed hebben op de wegcategorisering voor de lange termijn. Met name de rol van het openbaar vervoer, aanrijdtijden voor hulpdiensten en kwaliteitsniveau van verkeersafwikkeling zijn hierbij aandachtspunten. Aanbevolen wordt om de uitwerking vast te leggen in een omgevingsprogramma (nieuwe Omgevingswet), waarin met een integraal benadering win-winkansen in samenhang met bijvoorbeeld kwaliteit openbare ruimte (beeldkwaliteit, beschermde gezichten), groen, klimaat en duurzaamheid en energietransitie worden vastgelegd. Ook beleidsregels over de keuze voor weginrichting in relatie tot beheer & onderhoud kunnen hierin landen.

Nader onderzoek naar effecten

In de analyse is een aantal aandachtspunten benoemd, waarvan het goed is om hier meer inzicht in te krijgen. Aanbevolen wordt om, vooruitlopend op de beleidsvorming, de effecten van impact van 30-tenzij nader te onderzoeken, in nauwe samenwerking met de betrokken organisaties en beleidsterreinen. In het bijzonder gaat het om vier onderwerpen:

- Impact van 30-tenzij op aanrijdtijden voor hulpdiensten, in samenhang met eventuele heroriëntatie van uitruklocaties.
- Ontwikkelstrategie voor rol van openbaar vervoer in Eindhoven en in het bijzonder de rol en kansen van de stadslijnen.
- Impact van 30-tenzij op de verkeersstromen en verkeersafwikkeling op de hoofdstructuur auto en in het bijzonder de Ring Eindhoven en Boschdijk.
- Integraal inzichtelijk maken van de kosten en baten. Naast het berekenen van de investeringskosten en kosten voor beheer en onderhoud, is de maatschappelijke meerwaarde te behalen door ook de baten inzichtelijk te maken (zoals minder ongevallen, leefbaarheid, meer groen, etc.).

Stel beleidsregels voor inrichting van wegen op

Aanbevolen wordt om beleidsregels vast te stellen, waarin is vastgelegd hoe Eindhoven omgaat met de inrichting van wegen. Hierbij kan gebaseerd worden op de (nog op te stellen) inrichtingseisen voor o.a. GOW30 van het CROW. Met deze beleidsregels is vastgelegd welke functionele en technische uitgangspunten per wegcategorie worden aangehouden. Hierin wordt bijvoorbeeld vastgelegd hoe wordt omgegaan met snelheidsremmende maatregelen op 30km-wegen met busroutes of hulpdiensten. In deze beleidsregels kan daarbij een relatie worden gelegd met wensbeelden en uitgangspunten voor beeldkwaliteit.

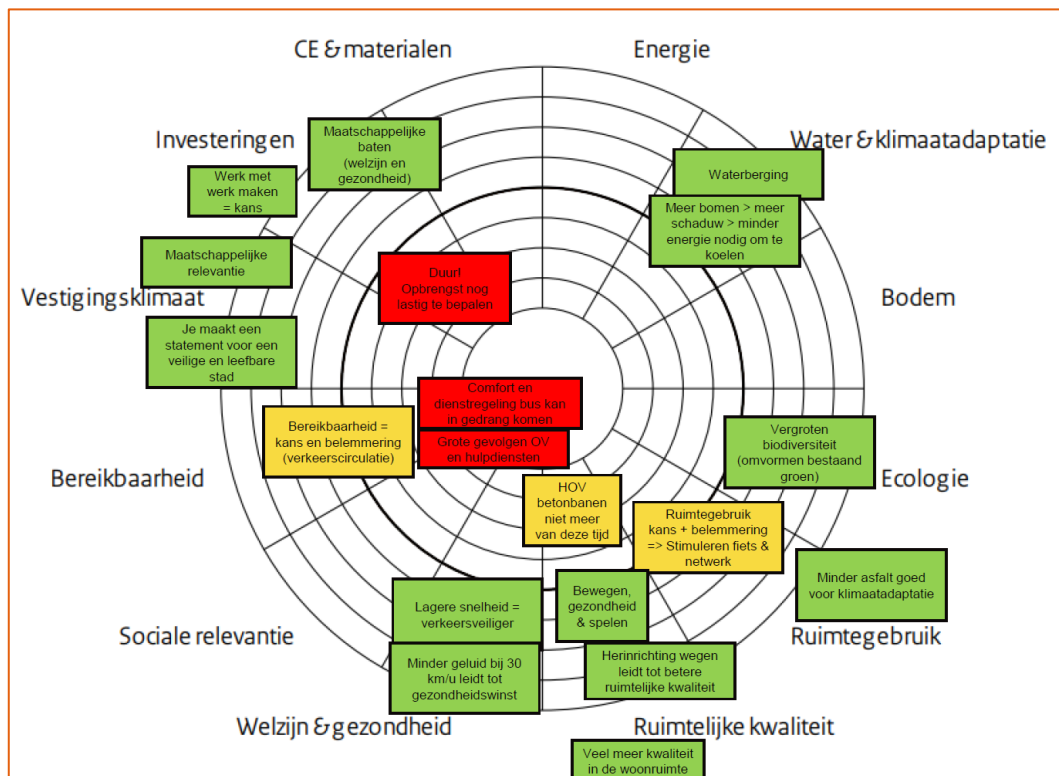
Bijlagen

Bijlage 1 Omgevingswijzer (ambities)

Resultaten Omgevingswijzer

In een werksessie met de gemeente zijn de kansen, ambities en eventuele risico's inzichtelijk gemaakt met behulp van de Omgevingswijzer uit de Aanpak Duurzaam GWW. Figuur 1 toont de thema's waar de grootste kansen en risico's bij 30-tenzij worden gezien. Onderstaand is een overzicht opgenomen met alle benoemde kansen en risico's uit de sessie, onderverdeeld naar de onderdelen uit de Omgevingswijzer.

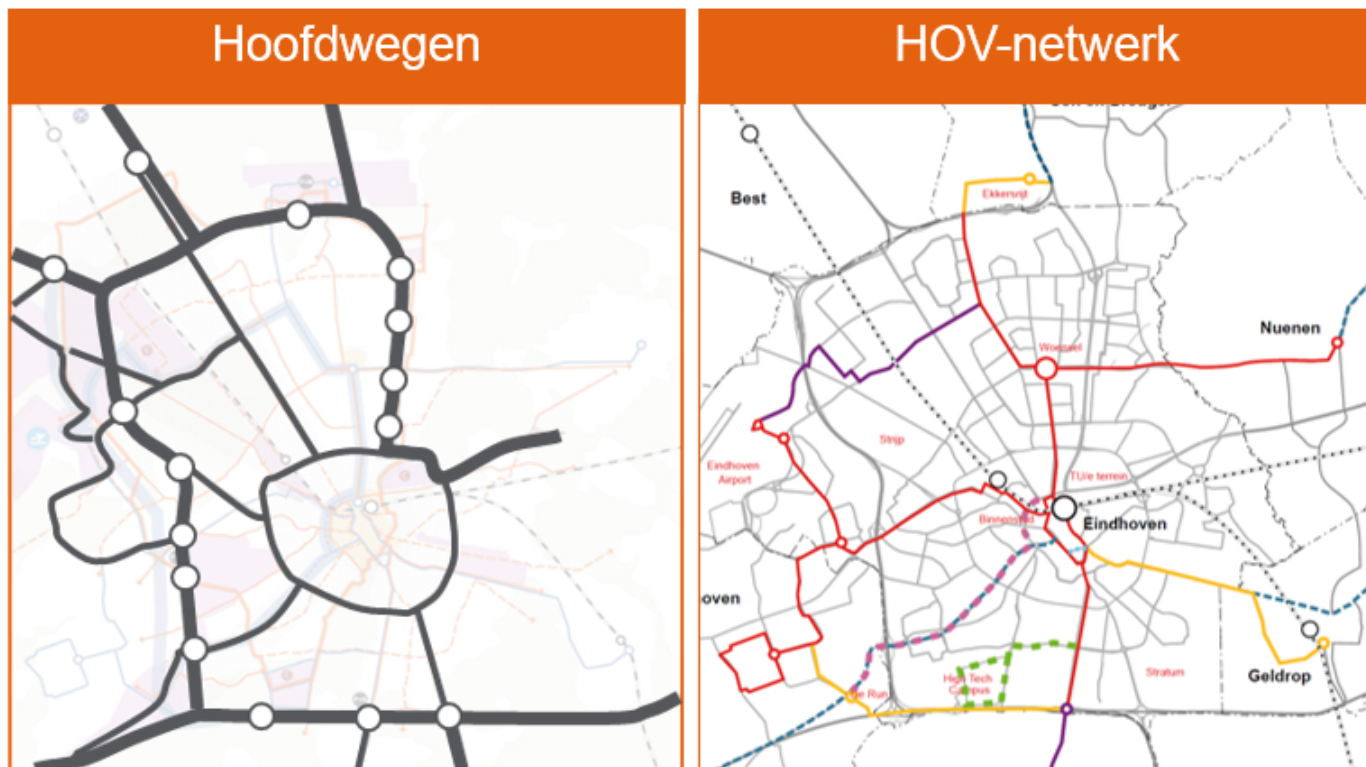
Energie	Door kansen voor energiebesparing en duurzame energie te benutten dragen we bij aan de energietransitie										
Water & Klimaatadaptatie	Veilig, schoon en gezond water is een belangrijk onderdeel van een duurzame leefomgeving.										
Bodem	Zorgvuldig omgaan met de bodem draagt bij aan een duurzame leefomgeving. Bodem, grondwater en bodemleven vormen samen één systeem.										
Ecologie	Goed functionerende ecosystemen en gevarieerde leefgebieden zijn onderdeel van een duurzame leefomgeving.										
Ruimtegebruik	Voor een duurzame leefomgeving is zorgvuldig omgaan met de ruimte van groot belang.										
Ruimtelijke kwaliteit	De ruimtelijke kwaliteit van een gebied is goed als belevingswaarde, de gebruikswaarde en de toekomstwaarde in balans zijn.										
Welzijn & Gezondheid	Een duurzame leefomgeving draagt bij aan het welzijn en de gezondheid van de mensen.										
Maatschappelijke relevantie	Een project draagt bij aan een duurzame leefomgeving als het relevant is voor burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en andere overheden.										
Bereikbaarheid	Voor een duurzame economische ontwikkeling van Eindhoven is goede bereikbaarheid een voorwaarde.										
Vestigingsklimaat	Een aantrekkelijk vestigingsklimaat is een voorwaarde voor een economisch vitale omgeving.										
Investerings	Bij een duurzame ontwikkeling zijn de investeringen in balans met de opbrengsten. Onder opbrengsten vallen ook maatschappelijke baten.										
Circulaire economie en materialen	Waar mogelijk het hergebruik van producten en grondstoffen stimuleren.										
Energie	Meer ruimte voor grote bomen. Positief voor hittestress, luchtkwaliteit, wateroverlast, biodiversiteit		Kans om leidingen (gas) te vervangen		Nieuwe benodigde ondergrondse infra ('van het gas af') biedt kansen voor herstructurering wegen		Meer bomen > meer schaduw > minder energie nodig om te koelen				
Water & Klimaatadaptatie	Minder asfalt goed voor klimaatadaptatie								Waterberging		
Bodem					Kabels en leidingen						
Ecologie	Meer groen door minder grijs		Vergroten biodiversiteit (omvormen bestaand groen)								
Ruimtegebruik	Beperkte openbare ruimte beschikbaar	Als verkeersintensiteit hetzelfde blijft, win je nog maar weinig verblijfskwaliteit	Parkeren op de rijbaan makkelijker, maar beleid is gericht om minder parkeren	Herinrichting wegen leidt tot betere ruimtelijke kwaliteit	Veel meer kwaliteit in de woonruimte	Vergroenen zorgt voor prettige leefomgeving	Kans netwerk en verkeerscirculatie	Grote kans op verdichting			
Ruimtelijke kwaliteit	Minder grijs, meer anders!	Kans stedenbouwkundige samenhang terugbrengen in wijk/buurt	Bewegen, gezondheid & spelen	Verblijven/ ontmoeten in openbare ruimte	Identiteit: impact op beschermde cultuurhistorische buurten (-)	Kans en belemmering, afhankelijk van categorisering, hulpdiensten, OV, fietsnetwerk	Ruimtegebruik kans + belemmering => Stimuleren fiets & netwerk	Arme buurten vergroenen = prioriteit politiek			
Welzijn & Gezondheid	Minder geluid bij 30 km/u leidt tot gezondheidswinst	Lagere snelheid = verkeersveilig	Toegankelijkheid	Minder geluid- en snelheidsoverlast				Meer fietsen en andere actieve mobiliteit			
Maatschappelijke relevantie					Maatschappelijke relevantie	Grote gevolgen OV en hulpdiensten					
Bereikbaarheid	30 km/u elders. Stroomwegen en zwaarder belast. Vb. Kennedylaan juist groene parkways	Bereikbaarheid = kans en belemmering (verkeerscirculatie)	Sommige routes mogelijk juist drukker	Geen noodzaak om elke woning met auto te ontsluiten	Houdt de stad nog een logisch netwerk?		Comfort en dienstregeling bus kan in gedrang komen	Prioritering doorstroming enkele wegen (i.v.m. luchtkwaliteit enz.)			
Vestigingsklimaat	Grote investering nodig om 30 km/u echt af te dwingen		Ook bij 30 km/h blijft Eindhoven bereikbaar	Stedenbouwkundige keuzes maken: bijv. industrie op welke locatie?	Je maakt een statement voor een veilige en leefbare stad	Kans en belemmering (ruimtelijke kwaliteit t.o.v. bereikbaarheid)					
Investerings	Maatschappelijke baten (welzijn en gezondheid)		Duur! Opbrengst nog lastig te bepalen		Werk met werk maken = kans		Meeliften ondergrondse inrichting: energietransitie, rioolvervanging, revitalisering bomen		Meeliften programma OR: sport en bewegen norm, recreatiegroen, toegankelijkheid OR		
Circulaire economie en materialen	Veel al geregeld in bestekken circulariteit		HOV betonbanen niet meer van deze tijd								



Bijlage 2 Hoofdstructuur

Hoofdstructuur

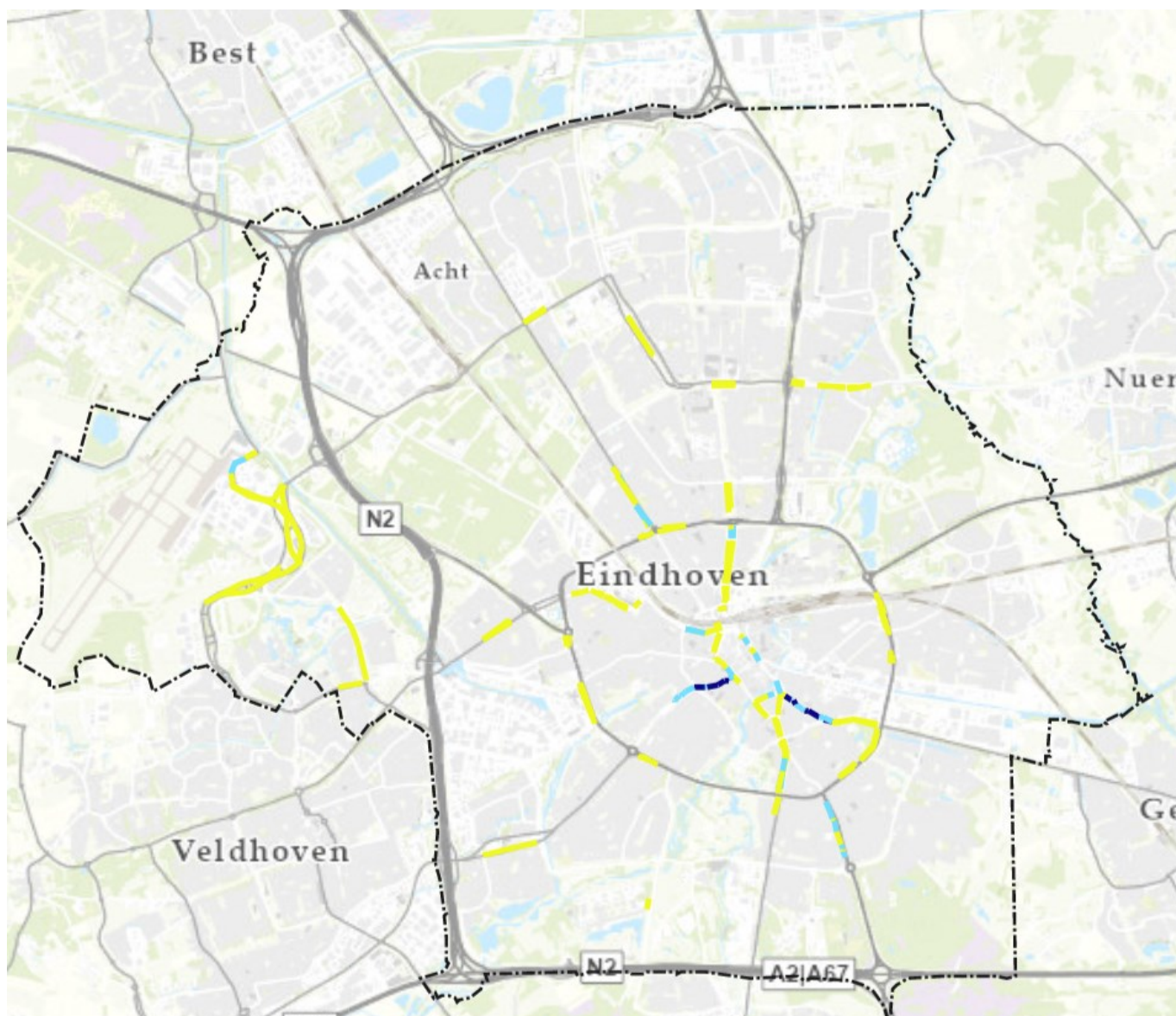
De hoofdwegenstructuur en het HOV-netwerk zijn aangemerkt als de hoofdstructuur van Eindhoven. Bron hiervoor is kaartmateriaal uit de Actualisatie Eindhoven op weg (2022). Deze wegen hebben een ontsluitingsfunctie en zijn daarom aangemerkt als GOW.



Omgevingsinvloeden op hoofdstructuur

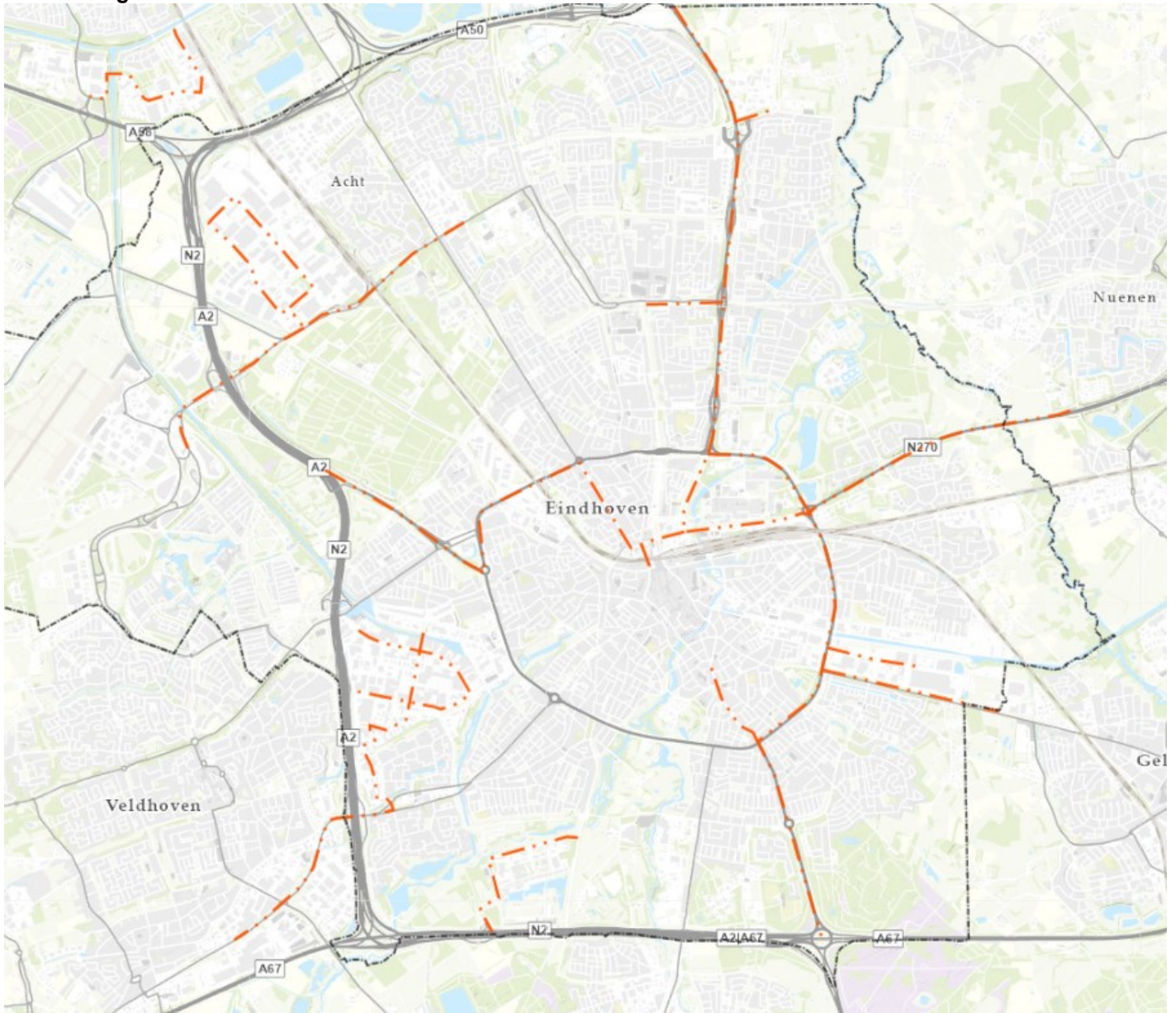
In de tweede stap is de dubbelfunctie geïnventariseerd. Voor de wegen die tot de hoofdstructuur behoren is bepaald in hoeverre er omgevingsinvloeden aanwezig zijn. Het resultaat daarvan is in de kaart op de volgende pagina opgenomen.

- Op de geelgekleurde wegvakken is sprake van 1 indicator voor omgevingsinvloeden.
- Op de lichtblauwgekleurde wegvakken is sprake van 2 indicatoren voor omgevingsinvloeden.
- Op de donkerblauwgekleurde wegvakken is sprake van 3 indicatoren voor omgevingsinvloeden.

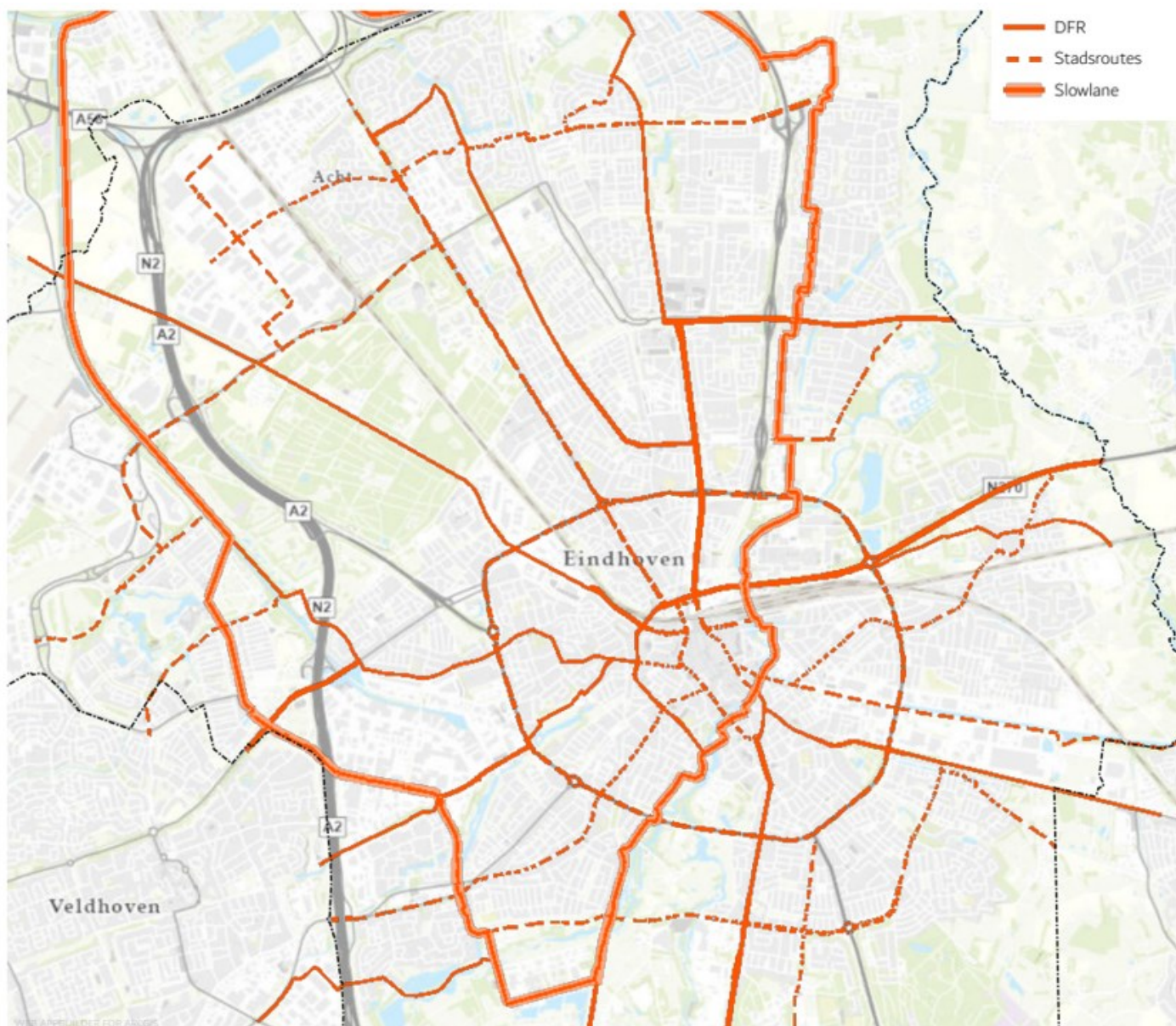


Bijlage 3 Netwerkstructuren Verkeersfuncties

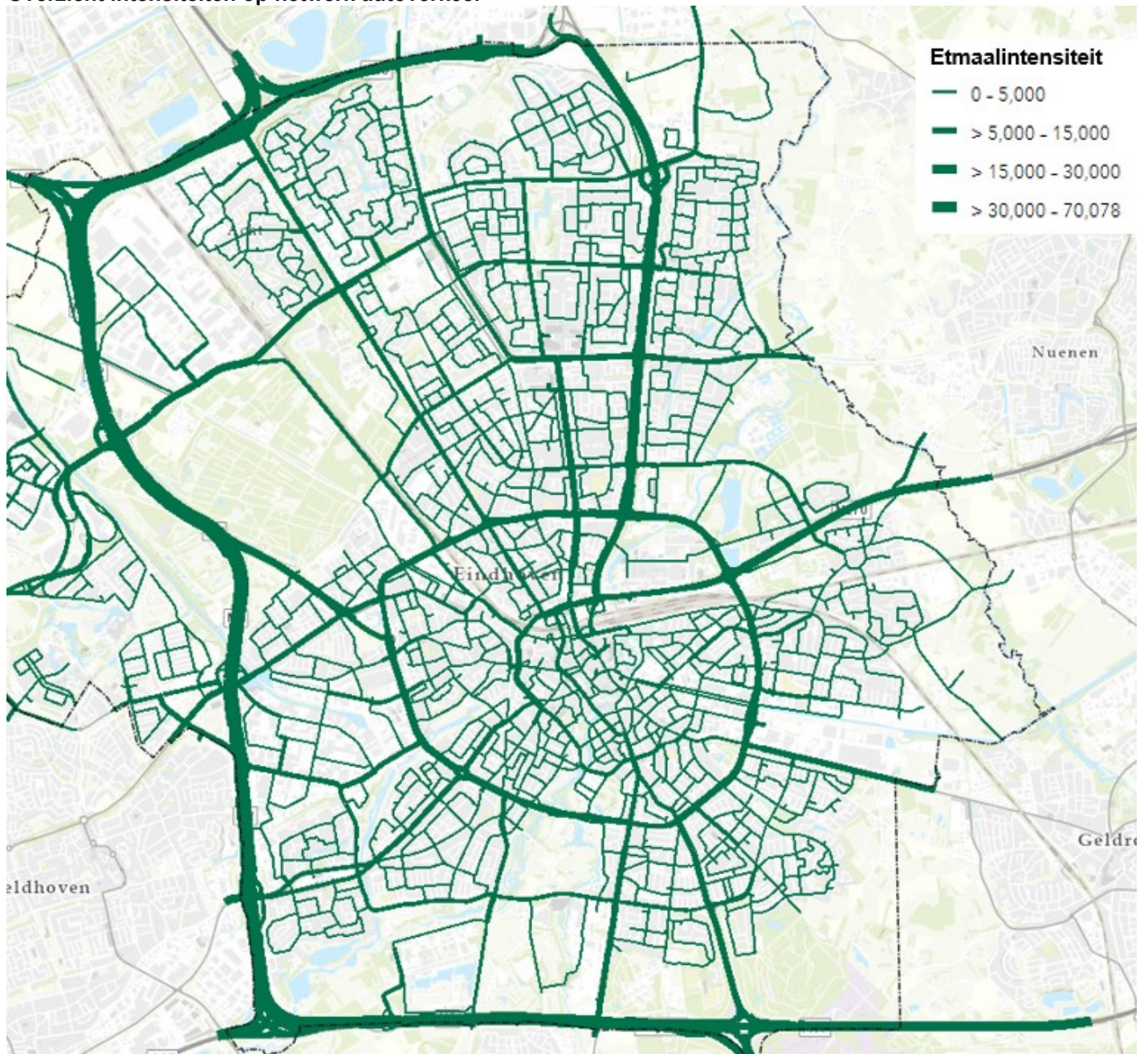
Netwerk logistieke routes



Hoofdfietsroutenetwerk



Overzicht intensiteiten op netwerk autoverkeer

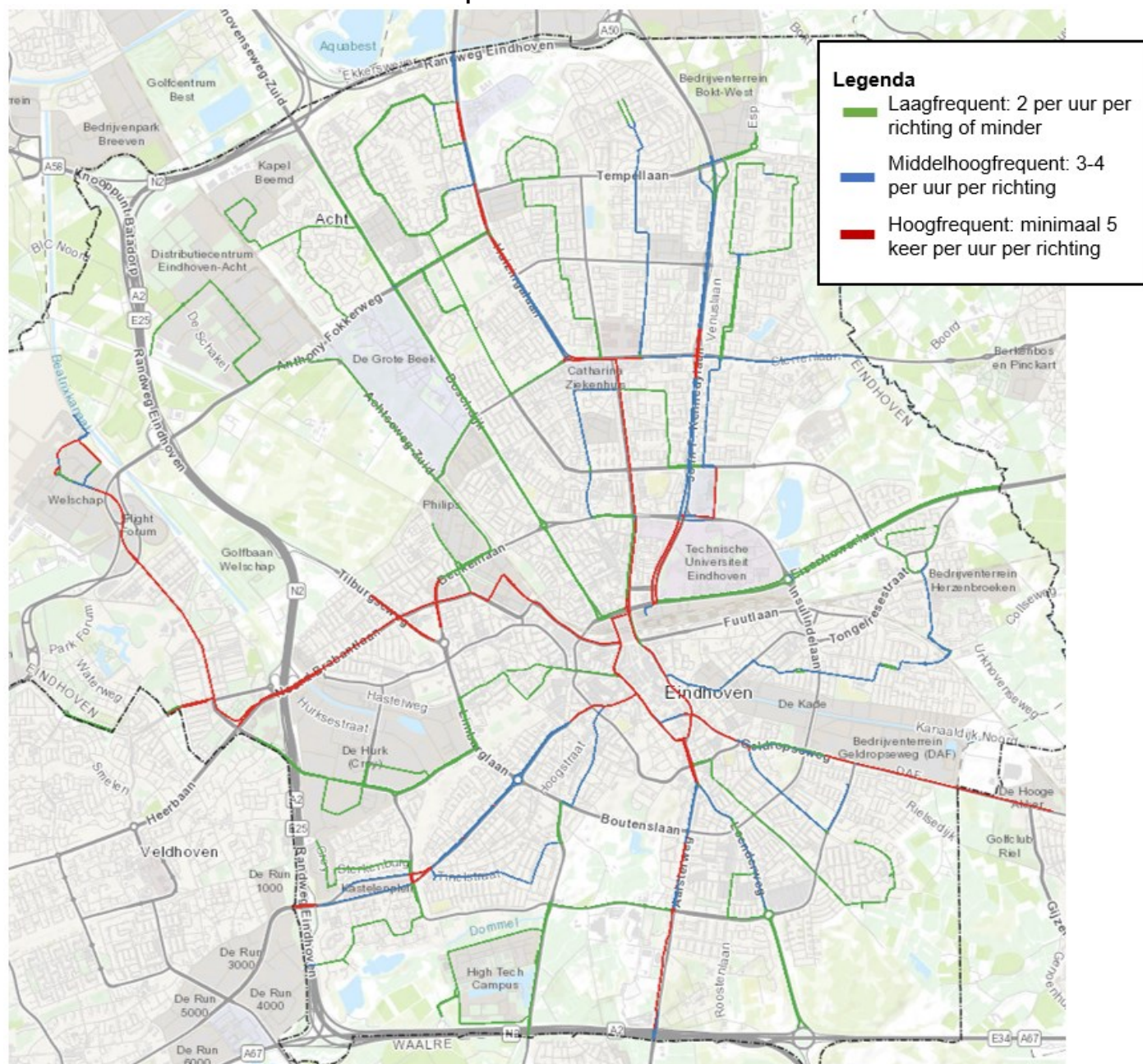


Netwerk hulpdienstenroutes



Bron: eindhoven.nl

Netwerk busroutes ten behoeve van bus frequentie



Elke rijstrook wordt in de afbeelding als afzonderlijk wegvak gezien. In de analyse zijn de bus frequenties op een rijbaan met twee rijstroken (afgescheiden door fysieke rijrichtingscheiding) bij elkaar opgeteld.

Bijlage 4 Factsheets afweging functie

Factsheet Ruysdaelbaan

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**

Toelichting: Aan de zuidzijde van de weg liggen veel uitritten van verschillende bedrijven en wordt geparkeerd aan de rijbaan.



*Op een goede oversteekvoorziening is in ieder geval een (voldoende breed) middeneiland aanwezig en is er sprake van een 'aangewezen' voorziening, dus met een zebrapad of kanalisatiestrepen.

Factor	Voldoet	Voldoet niet, maar voldoende ruimte	Voldoet niet, en onvoldoende ruimte
Fietsvoorzieningen	X		
Rijrichtingscheiding			X
Oversteekvoorziening			X
Halteren bus op rijbaan	N.v.t.		

Functie in netwerk	De Ruysdaelbaan is een inprikker vanaf de Ring richting de wijk Doornakkers.
Maatregelen	

Wenselijke snelheid: 30

Conclusie: De vele in- en uitritten aan de weg maken dat een lagere snelheid wenselijk is. De weg kent weinig verkeersfuncties.

Factsheet Kanaaldijk Zuid (Tongelresestraat – Ring)

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**

Toelichting: Langs het hele wegvak is wel aan een zijde bebouwing. Het betreft echter veelal bedrijfshallen. Over het gehele wegvak zijn wel veel parkeergelegenheden aan de rijbaan, zowel langs- als haaksparkeren.



*Op een goede oversteekvoorziening is in ieder geval een (voldoende breed) middeneiland aanwezig en is er sprake van een 'aangewezen' voorziening, dus met een zebrapad of kanalisatiestrepen.

Factor	Voldoet	Voldoet niet, maar voldoende ruimte	Voldoet niet, en onvoldoende ruimte
Fietsvoorzieningen	X		
Rijrichtingscheiding			X
Oversteekvoorziening			X
Halteren bus op rijbaan	N.v.t.		

Functie in netwerk	Kanaaldijk Zuid is een van de inpijkkende wegen tussen de Ring en de binnenstad. Vanuit de stad naar de Ring loopt deze ontsluiting via de Dirk Boutsiaan.
Maatregelen	

Wenselijke snelheid: 30

Conclusie: Door de ligging van het kanaal is een fysieke rijrichtingscheiding lastig inpasbaar, zo ook de inpassing van een middeneiland. Daarom is een lagere snelheid wenselijk.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**

Toelichting: Langs het hele wegvak is wel aan een zijde bebouwing. Over het gehele wegvak zijn wel veel parkeergelegenheden aan de rijbaan, zowel langs- als haaksparkeren.



*Op een goede oversteekvoorziening is in ieder geval een (voldoende breed) middeneiland aanwezig en is er sprake van een ‘aangewezen’ voorziening, dus met een zebrapad of kanalisatiestrepen.

Factor	Voldoet	Voldoet niet, maar voldoende ruimte	Voldoet niet, en onvoldoende ruimte
Fietsvoorzieningen		X	
Rijrichtingscheiding			X
Oversteekvoorziening			X
Halteren bus op rijbaan	X		

Functie in netwerk	Kanaaldijk Zuid is een van de inpijkkende wegen tussen de Ring en de binnenstad.
Maatregelen	

Wenselijke snelheid: 30

Conclusie: Door de ligging van het kanaal is een fysieke rijrichtingscheiding lastig inpasbaar. Een deel van de fietsvoorziening is ook niet vrijliggend.

Factsheet Geldropseweg (St. Jorislaan – Glorieuxlaan)

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**

Toelichting: Aan de zuidzijde van de Geldropseweg is langsparkeren gelegen. Daarnaast staat de bebouwing redelijk dicht op de rijbaan.



*Op een goede oversteekvoorziening is in ieder geval een (voldoende breed) middeneiland aanwezig en is er sprake van een 'aangewezen' voorziening, dus met een zebropad of kanalisatiestrepen.

Factor	Voldoet	Voldoet niet, maar voldoende ruimte	Voldoet niet, en onvoldoende ruimte
Fietsvoorzieningen		X	
Rijrichtingscheiding	X		
Oversteekvoorziening	X		
Halteren bus op rijbaan		X	

Functie in netwerk	De Geldropseweg is een belangrijke ontsluiting tussen centrum van Eindhoven en Geldrop.
Maatregelen	• Realiseren halte kom voor bushalte St. Jozephburgh • Opheffen parkeervakken en realiseren vrijliggend fietspad

Wenselijke snelheid: 50

Conclusie: Het voldoen aan de richtlijnen voor GOW 50 lijkt redelijk gemakkelijk. Een maximum snelheid van 50km/u is dan ook mogelijk. *Als maatregelen niet wenselijk blijken kan dit (korte) wegvak ook 30 worden, gezien 30km/u ten westen van St Jorislaan.*

Factsheet Tongelresestraat (Kanaaldijk Zuid – Ring)

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**

Toelichting: Langs het gehele wegvak liggen woningen relatief dicht op de rijbaan en is parkeren aan de rijbaan. Er liggen een aantal winkels aan het wegvak. Deze lijken echter niet zeer druk bezochte winkels.



*Op een goede oversteekvoorziening is in ieder geval een (voldoende breed) middeneiland aanwezig en is er sprake van een 'aangewezen' voorziening, dus met een zebrapad of kanalisatiestrepen.

Factor	Voldoet	Voldoet niet, maar voldoende ruimte	Voldoet niet, en onvoldoende ruimte
Fietsvoorzieningen			X
Rijrichtingscheiding			X
Oversteekvoorziening		X	
Halteren bus op rijbaan			X

Functie in netwerk	De Tongelresestraat heeft een ontsluitende functie voor de wijk De Laak.
Maatregelen	

Wenselijke snelheid: 30

Conclusie: Op de Tongelresestraat is geen ruimte om een 50km/u-inrichting te realiseren. Ook zijn een aantal omgevingsinvloeden aanwezig die dit niet wenselijk maken.

Factsheet Tongelresestraat (Ring – ‘t Hofke)

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**

Toelichting: Over de hele lengte van het wegvak ligt bebouwing dicht op de weg en ligt parkeren aan de rijbaan.



*Op een goede oversteekvoorziening is in ieder geval een (voldoende breed) middeneiland aanwezig en is er sprake van een ‘aangewezen’ voorziening, dus met een zebrapad of kanalisatiestrepen.

Factor	Voldoet	Voldoet niet, maar voldoende ruimte	Voldoet niet, en onvoldoende ruimte
Fietsvoorzieningen	X		
Rijrichtingscheiding			X
Oversteekvoorziening		X	
Halteren bus op rijbaan		X	

Functie in netwerk	De Tongelresestraat heeft een ontsluitende functie voor richting de wijken Muschberg en ‘t Hofke.
Maatregelen	

Wenselijke snelheid: 30

Conclusie: Op de Tongelresestraat is geen ruimte om een 50km/u-inrichting te realiseren. Ook zijn een aantal omgevingsinvloeden aanwezig die dit niet wenselijk maken.

Factsheet Sint Jorislaan (Geldropseweg – Stratumsewijk)

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**

Toelichting: Over de bijna de volledige lengte van het wegvak ligt bebouwing dicht op de weg en ligt parkeren aan de rijbaan.



*Op een goede oversteekvoorziening is in ieder geval een (voldoende breed) middeneiland aanwezig en is er sprake van een 'aangewezen' voorziening, dus met een zebraad of kanalisatiestrepen.

Factor	Voldoet	Voldoet niet, maar voldoende ruimte	Voldoet niet, en onvoldoende ruimte
Fietsvoorzieningen	X		
Rijrichtingscheiding	X		
Oversteekvoorziening	X		
Halteren bus op rijbaan	N.v.t.		

Functie in netwerk	St. Jorislaan ligt in het verlengde van de Westtangent en vormt een parallel tussen de centrumring en Ring.
Maatregelen	

Wenselijke snelheid: 30

Conclusie: Het opheffen van de parkeervoorzieningen lijkt onmogelijk, gezien de functie voor de aangrenzende woningen. Daarom is een snelheid van 30km/u wenselijk.

Factsheet P. Czn. Hooftlaan



Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**

Toelichting:



*Op een goede oversteekvoorziening is in ieder geval een (voldoende breed) middeneiland aanwezig en is er sprake van een ‘aangewezen’ voorziening, dus met een zebrapad of kanalisatiestrepen.

Factor	Voldoet	Voldoet niet, maar voldoende ruimte	Voldoet niet, en onvoldoende ruimte
Fietsvoorzieningen		X	
Rijrichtingscheiding			X
Oversteekvoorziening	X		
Halteren bus op rijbaan	N.v.t.		

Functie in netwerk	De P. Czn. Hooftlaan is een ontsluitingsweg van het centrum van Eindhoven.
Maatregelen	

Wenselijke snelheid: 30

Conclusie: 30km/u past in het netwerk.

Factsheet Willem de Zwijgerstraat



Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**

Toelichting: Over de hele lengte van het wegvak ligt bebouwing dicht op de weg en ligt parkeren aan de rijbaan.



*Op een goede oversteekvoorziening is in ieder geval een (voldoende breed) middeneiland aanwezig en is er sprake van een ‘aangewezen’ voorziening, dus met een zebrapad of kanalisatiestrepen.

Factor	Voldoet	Voldoet niet, maar voldoende ruimte	Voldoet niet, en onvoldoende ruimte
Fietsvoorzieningen			X
Rijrichtingscheiding			X
Oversteekvoorziening			X
Halteren bus op rijbaan	N.v.t.		

Functie in netwerk	Onderdeel van HOV-route (vrijliggende busbaan)
Maatregelen	

Wenselijke snelheid: 30

Conclusie: Op de Willem de Zwijgerstraat is geen ruimte om een 50km/u-inrichting te realiseren. Ook zijn een aantal omgevingsinvloeden aanwezig die dit niet wenselijk maken.

Factsheet Meckelenburgstraat

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**

Toelichting: Over de hele lengte van het wegvak ligt bebouwing dicht op de weg en ligt parkeren aan de rijbaan.



*Op een goede oversteekvoorziening is in ieder geval een (voldoende breed) middeneiland aanwezig en is er sprake van een 'aangewezen' voorziening, dus met een zebrapad of kanalisatiestrepen.

Factor	Voldoet	Voldoet niet, maar voldoende ruimte	Voldoet niet, en onvoldoende ruimte
Fietsvoorzieningen			X
Rijrichtingscheiding			X
Oversteekvoorziening			X
Halteren bus op rijbaan	N.v.t.		

Functie in netwerk	Onderdeel van HOV-route
Maatregelen	

Wenselijke snelheid: 30

Conclusie: Op de Meckelenburgstraat is geen ruimte om een 50km/u-inrichting te realiseren. Ook zijn een aantal omgevingsinvloeden aanwezig die dit niet wenselijk maken.

Factsheet Leenderweg (Ring – Floralaan)



Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**

Toelichting: Over het volledige wegvak is bebouwing dicht op de rijbaan gelegen en langs een groot gedeelte van de rijbaan liggen ook langsparkeervakken. Ook liggen een aantal winkels aan het wegvak, dit zijn echter geen winkels met een grote aantrekkende werking

Factor	Voldoet	Voldoet niet, maar voldoende ruimte	Voldoet niet, en onvoldoende ruimte
Fietsvoorzieningen	X		
Rijrichtingscheiding			X
Oversteekvoorziening	X		
Halteren bus op rijbaan			X



Functie in netwerk	De Leenderweg is een historisch belangrijke ontsluiting vanaf de Ring richting de stroomwegen.
Maatregelen	

Wenselijke snelheid: 30

Conclusie: Een fysieke rijrichtingscheiding of het overal realiseren van haltekommen gaat niet passen op dit wegvak, daarom is een snelheid van 30km/u wenselijk. Ook het opheffen van de parkeervakken is naar verwachting niet wenselijk en/of haalbaar.

*Op een goede oversteekvoorziening is in ieder geval een (voldoende breed) middeneiland aanwezig en is er sprake van een ‘aangewezen’ voorziening, dus met een zebrapad of kanalisatiestrepen.

Factsheet Leenderweg (Ring – Floralaan)

Beoordeeld o.b.v. nieuw ontwerp



Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**

Toelichting: Over het volledige wegvak is bebouwing dicht op de rijbaan gelegen en langs een groot gedeelte van de rijbaan liggen ook langspaarkevakken. Ook liggen een aantal winkels aan het wegvak, dit zijn echter geen winkels met een grote aantrekkende werking



*Op een goede oversteekvoorziening is in ieder geval een (voldoende breed) middeneiland aanwezig en is er sprake van een 'aangewezen' voorziening, dus met een zebepad of kanalisatiestrepen.

Factor	Voldoet	Voldoet niet, maar voldoende ruimte	Voldoet niet, en onvoldoende ruimte
Fietsvoorzieningen	X		
Rijrichtingscheiding	X		
Oversteekvoorziening	X		
Halteren bus op rijbaan			X

Functie in netwerk	De Leenderweg is een historisch belangrijke ontsluiting vanaf de Ring richting de stroomwegen.
Maatregelen	

Wenselijke snelheid: 50

Conclusie: Vanuit oogpunt van netwerk zou 50 logisch zijn. Echter, parkeren is over grote lengte aanwezig, en er wordt op de rijbaan gehalteerd

Factsheet Leenderweg (Ring – Stratumstedijk)

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**

Toelichting: Over het volledige wegvak is bebouwing dicht op de rijbaan gelegen en langs een groot gedeelte van de rijbaan liggen ook langspaarvakken. Ook liggen een aantal drukbezochte winkels aan de weg.



*Op een goede oversteekvoorziening is in ieder geval een (voldoende breed) middeneiland aanwezig en is er sprake van een 'aangewezen' voorziening, dus met een zebraad of kanalisatiestrepen.

Factor	Voldoet	Voldoet niet, maar voldoende ruimte	Voldoet niet, en onvoldoende ruimte
Fietsvoorzieningen	X		
Rijrichtingscheiding			X
Oversteekvoorziening	X		
Halteren bus op rijbaan	N.v.t.		

Functie in netwerk	De Leenderweg is een historisch belangrijke ontsluiting vanaf de Ring richting het centrum.
Maatregelen	

Wenselijke snelheid: 30

Conclusie: Een fysieke rijrichtingscheiding daarom is een snelheid van 30km/u ondanks gedeeltelijk aanwezige parallelwegen wenselijk. Ook het opheffen van de parkeervakken is naar verwachting niet wenselijk en/of haalbaar.

Factsheet Aalsterweg (Ring – Poelhekkeweg)

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**

Toelichting: Langs het hele wegvak ligt bebouwing dicht op de rijbaan en aan de noordzijde van het wegvak ligt langsparkeren langs de rijbaan.



*Op een goede oversteekvoorziening is in ieder geval een (voldoende breed) middeneiland aanwezig en is er sprake van een 'aangewezen' voorziening, dus met een zebrapad of kanalisatiestrepen.

Factor	Voldoet	Voldoet niet, maar voldoende ruimte	Voldoet niet, en onvoldoende ruimte
Fietsvoorzieningen	X		
Rijrichtingscheiding	X		
Oversteekvoorziening	X		
Halteren bus op rijbaan	X		

Functie in netwerk	De Aalsterweg is de ontsluitingsweg vanaf Eindhoven naar Aalst (en Waalre en Valkenswaard).
Maatregelen	• Opheffen parkeervoorzieningen aan rijbaan

Wenselijke snelheid: 50

Conclusie: Met het opheffen van de parkeervoorzieningen aan de westzijde van de rijbaan kan veilig 50km/u gerealiseerd worden. Deze snelheid past ook logisch in het netwerk.

Factsheet Aalsterweg (Ring – Stratumstedijk)

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**

Toelichting: Over het volledige wegvak is bebouwing dicht op de rijbaan gelegen en langs een groot gedeelte van de rijbaan liggen ook langspaarvakken. Ook liggen een aantal winkels aan de weg.



*Op een goede oversteekvoorziening is in ieder geval een (voldoende breed) middeneiland aanwezig en is er sprake van een 'aangewezen' voorziening, dus met een zebrapad of kanalisatiestrepen.

Factor	Voldoet	Voldoet niet, maar voldoende ruimte	Voldoet niet, en onvoldoende ruimte
Fietsvoorzieningen	X		
Rijrichtingscheiding	X		
Oversteekvoorziening	X		
Halteren bus op rijbaan	X		

Functie in netwerk	De Aalsterweg is de ontsluitingsweg vanaf Eindhoven naar Aalst (en Waalre en Valkenswaard).
Maatregelen	

Wenselijke snelheid: 30

Conclusie: De omgevingsfactoren wegen zwaar op de Aalsterweg. Er zijn veel parkeervoorzieningen en winkels aan de weg, die het wenselijk maken een maximum snelheid van 30km/u in te stellen.

Factsheet Heezerweg (Ring – Floralaan)

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**

Toelichting: De weg kent veel omgevingsinvloeden, waaronder bebouwing dicht op rijbaan en langsparkeren aan de rijbaan. Ook liggen een aantal winkels aan de rijbaan en ligt nabij het kruispunt met de Floralaan basisschool de 7-sprong.



*Op een goede oversteekvoorziening is in ieder geval een (voldoende breed) middeneiland aanwezig en is er sprake van een 'aangewezen' voorziening, dus met een zebrapad of kanalisatiestrepen.

Factor	Voldoet	Voldoet niet, maar voldoende ruimte	Voldoet niet, en onvoldoende ruimte
Fietsvoorzieningen	X		
Rijrichtingscheiding			X
Oversteekvoorziening	X		
Halteren bus op rijbaan			X

Functie in netwerk	Geen belangrijke functie in netwerk
Maatregelen	Recent heringericht

Wenselijke snelheid: 30

Conclusie: De Heezerweg kent veel omgevingsinvloeden en geen ruimte voor haltekommen of een rijrichtingscheiding. Daarmee is een maximum snelheid van 30km/u wenselijk.

Factsheet Sint Petrus Canissiuslaan



Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**

Conclusie: Langs het gehele wegvak ligt bebouwing en wordt langs de rijbaan geparkeerd. Ook ligt de basisschool Beppino Sarto aan de weg en een cluster met drukbezochte winkels (AH, Action etc.).



*Op een goede oversteekvoorziening is in ieder geval een (voldoende breed) middeneiland aanwezig en is er sprake van een ‘aangewezen’ voorziening, dus met een zebrapad of kanalisatiestrepen.

Factor	Voldoet	Voldoet niet, maar voldoende ruimte	Voldoet niet, en onvoldoende ruimte
Fietsvoorzieningen			X
Rijrichtingscheiding			X
Oversteekvoorziening		X	
Halteren bus op rijbaan		X	

Functie in netwerk	De St Petrus Canissiuslaan is onderdeel van een parallelstructuur van de Ring.
Maatregelen	

Wenselijke snelheid: 30

Conclusie: De St. Petrus Canissiuslaan kent veel omgevingsinvloeden en geen ruimte voor vrijliggende fietsvoorzieningen of een rijrichtingscheiding. Daarmee is een maximum snelheid van 30km/u wenselijk.

Factsheet Tivolistraat (St. Bonifaciuslaan – Floralaan)

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- Bebouwing
- Winkels langs de weg
- School in directe nabijheid
- Ouderen/zorgvoorzieningen
- Parkeren over grote lengte

Conclusie: Langs het hele wegvak is bebouwing gelegen en wordt geparkeerd aan de rijbaan. Er is geen school gelegen aan het wegvak, maar wel een scoutingsgebouw.



*Op een goede oversteekvoorziening is in ieder geval een (voldoende breed) middeneiland aanwezig en is er sprake van een ‘aangewezen’ voorziening, dus met een zebrapad of kanalisatiestrepen.

Factor	Voldoet	Voldoet niet, maar voldoende ruimte	Voldoet niet, en onvoldoende ruimte
Fietsvoorzieningen			X
Rijrichtingscheiding			X
Oversteekvoorziening	X		
Halteren bus op rijbaan	N.v.t.		

Functie in netwerk	De Tivolistraat is onderdeel van een parallelstructuur van de Ring.
Maatregelen	

Wenselijke snelheid: 30

Conclusie: De Tivolistraat kent veel omgevingsinvloeden en geen ruimte voor vrijliggende fietsvoorzieningen of een rijrichtingscheiding. Daarmee is een maximum snelheid van 30km/u wenselijk.

Factsheet Floralaan West



Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**

Toelichting: Aan zowel de noord- als zuidzijde van de Floralaan West liggen percelen en bijbehorende erfaansluitingen dicht op de rijbaan en wordt over de volledige lengte van het wegvak geparkeerd. Bij het kruispunt met de Roostenlaan ligt basisschool Salto. De ingang hiervan ligt echter niet aan het wegvak.



*Op een goede oversteekvoorziening is in ieder geval een (voldoende breed) middeneiland aanwezig en is er sprake van een ‘aangewezen’ voorziening, dus met een zebrapad of kanalisatiestrepen.

Factor	Voldoet	Voldoet niet, maar voldoende ruimte	Voldoet niet, en onvoldoende ruimte
Fietsvoorzieningen		X	
Rijrichtingscheiding	X		
Oversteekvoorziening		X	
Halteren bus op rijbaan	N.v.t.		

Functie in netwerk	De Floralaan is onderdeel van een parallelstructuur van de Ring.
Maatregelen	

Wenselijke snelheid: 30

Conclusie: Hoewel er voldoende ruimte is om de drie inrichtingskenmerken op een goede manier in te passen, geeft de aanwezigheid van de woningen, het parkeren en met name de vele erfaansluitingen toch voldoende reden om te kiezen voor GOW30.

Factsheet Hurksestraat

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**

Toelichting: Het betreft een bedrijventerrein waar zowel langsgeparkeerd wordt als haaks geparkeerd op eigen terrein.



*Op een goede oversteekvoorziening is in ieder geval een (voldoende breed) middeneiland aanwezig en is er sprake van een 'aangewezen' voorziening, dus met een zebrapad of kanalisatiestrepen.

Factor	Voldoet	Voldoet niet, maar voldoende ruimte	Voldoet niet, en onvoldoende ruimte
Fietsvoorzieningen			X
Rijrichtingscheiding			X
Oversteekvoorziening			X
Halteren bus op rijbaan	N.v.t.		

Functie in netwerk	De Hurksestraat is een ontsluiting van bedrijventerrein De Hurk
Maatregelen	• Realiseren veilige fietsvoorzieningen

Wenselijke snelheid: 30

Conclusie: Binnen de beschikbare ruimte is een veilig 50km/u-profiel niet te realiseren.

Factsheet Dillenburgstraat

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**

Toelichting:



*Op een goede oversteekvoorziening is in ieder geval een (voldoende breed) middeneiland aanwezig en is er sprake van een 'aangewezen' voorziening, dus met een zebrapad of kanalisatiestrepen.

Factor	Voldoet	Voldoet niet, maar voldoende ruimte	Voldoet niet, en onvoldoende ruimte
Fietsvoorzieningen		X	
Rijrichtingscheiding	X		
Oversteekvoorziening		X	
Halteren bus op rijbaan		X	

Functie in netwerk	De Dillenburgstraat is een ontsluiting van bedrijventerrein De Hurk
Maatregelen	

Wenselijke snelheid: 30

Conclusie: Gezien de beperkte verkeersfunctie van de weg het feit dat veel maatregelen getroffen dienen te worden voor realisatie van een veilige 50km/u-weg is gekozen voor 30km/u

Factsheet Edenstraat (Jan Smitzlaan – Hoogstraat)

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**

Toelichting: Langs het bijna het hele wegvak is bebouwing gelegen en wordt geparkeerd aan de rijbaan. Daarnaast zijn enkele zorgvoorzieningen (tandarts etc.) aan de weg gelegen.



*Op een goede oversteekvoorziening is in ieder geval een (voldoende breed) middeneiland aanwezig en is er sprake van een 'aangewezen' voorziening, dus met een zebrapad of kanalisatiestepen.

Factor	Voldoet	Voldoet niet, maar voldoende ruimte	Voldoet niet, en onvoldoende ruimte
Fietsvoorzieningen			X
Rijrichtingscheiding			X
Oversteekvoorziening	X		
Halteren bus op rijbaan	N.v.t.		

Functie in netwerk	Wegvak ligt in het verlengde van de Westtangent.
Maatregelen	

Wenselijke snelheid: 30

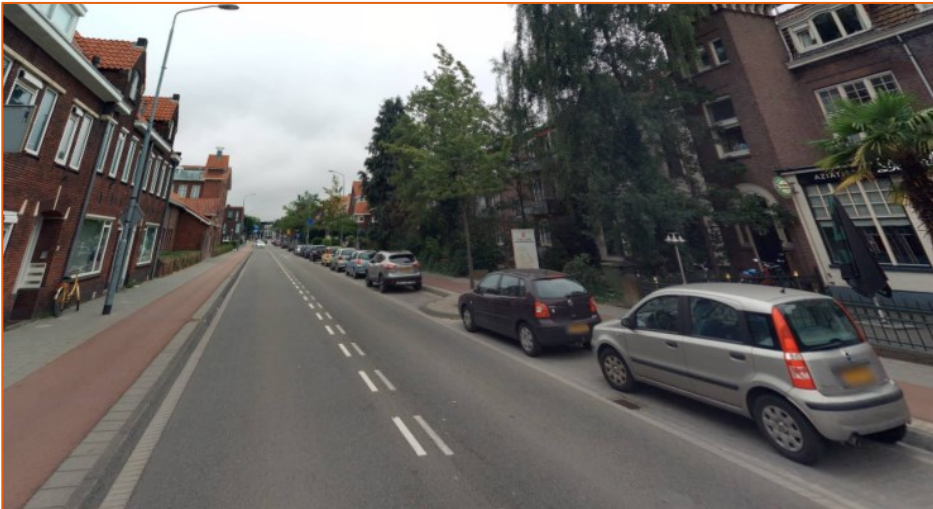
Conclusie: De Edenstraat kent omgevingsinvloeden en geen ruimte voor vrijliggende fietsvoorzieningen of een rijrichtingscheiding. Daarmee is een maximum snelheid van 30km/u wenselijk.

Factsheet Mauritsstraat

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**

Toelichting: Langs het bijna het hele wegvak is bebouwing gelegen en wordt geparkeerd aan de rijbaan.



*Op een goede oversteekvoorziening is in ieder geval een (voldoende breed) middeneiland aanwezig en is er sprake van een 'aangewezen' voorziening, dus met een zebrapad of kanalisatiestrepen.

Factor	Voldoet	Voldoet niet, maar voldoende ruimte	Voldoet niet, en onvoldoende ruimte
Fietsvoorzieningen	X		
Rijrichtingscheiding			X
Oversteekvoorziening			X
Halteren bus op rijbaan	N.v.t.		

Functie in netwerk	Wegvak is onderdeel van de Westtangent.
Maatregelen	

Wenselijke snelheid: 30

Conclusie: De Edenstraat kent omgevingsinvloeden en geen ruimte voor veilige oversteekvoorzieningen of een rijrichtingscheiding. Daarmee is een maximum snelheid van 30km/u wenselijk. Dit is ook een natuurlijke overgang in het wegbeeld.

Factsheet Edenstraat en Dr. Schaepmanstraat

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**

Toelichting: Over de hele lengte van het wegvak is bebouwing gelegen en op een groot gedeelte van het wegvak is ook langsparkeren gelegen aan de rijbaan.



*Op een goede oversteekvoorziening is in ieder geval een (voldoende breed) middeneiland aanwezig en is er sprake van een 'aangewezen' voorziening, dus met een zebrapad of kanalisatiestrepen.

Factor	Voldoet	Voldoet niet, maar voldoende ruimte	Voldoet niet, en onvoldoende ruimte
Fietsvoorzieningen	X		
Rijrichtingscheiding	X		
Oversteekvoorziening	X		
Halteren bus op rijbaan	N.v.t.		

Functie in netwerk	Wegvak ligt in op de Westtangent.
Maatregelen	

Wenselijke snelheid: 30

Conclusie: De andere wegvakken op de Westtangent zijn voor het grootste gedeelte 30km/u. Het is dan ook niet logisch om hier wel 50km/u in te stellen. Ook het parkeren aan de rijbaan kan zodoende blijven bestaan.

Factsheet Stratumsedijk

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**

Toelichting: Langs het gehele wegvak is bebouwing aanwezig. Deze staat redelijk dicht op de rijbaan.



*Op een goede oversteekvoorziening is in ieder geval een (voldoende breed) middeneiland aanwezig en is er sprake van een 'aangewezen' voorziening, dus met een zebrapad of kanalisatiestrepen.

Factor	Voldoet	Voldoet niet, maar voldoende ruimte	Voldoet niet, en onvoldoende ruimte
Fietsvoorzieningen	X		
Rijrichtingscheiding	X		
Oversteekvoorziening	X		
Halteren bus op rijbaan	X		

Functie in netwerk	De Stratumsedijk is een belangrijke ontsluiting van het centrum van Eindhoven richting het zuiden.
Maatregelen	

Wenselijke snelheid: 30

Conclusie: De Stratumsedijk voldoet aan de voorwaarden voor een veilige 50km/u-weg. Echter is het vanuit het netwerk gezien niet logisch, omdat alle wegvakken om de Stratumsedijk heen zijn 30km/u. Daarom is gekozen voor een maximum snelheid van 30km/u.

Factsheet Rode Kruislaan



Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**

Toelichting: Er is op enige afstand van de rijbaan bebouwing aanwezig. Verder is er over lange afstand sprake van parkeren langs de rijbaan. Er is geen school in de directe nabijheid maar wel een (speel)park wat kan zorgen voor overstekers en overstekende kinderen.



*Op een goede oversteekvoorziening is in ieder geval een (voldoende breed) middeneiland aanwezig en is er sprake van een ‘aangewezen’ voorziening, dus met een zebrapad of kanalisatiestrepen.

Factor	Voldoet	Voldoet niet, maar voldoende ruimte	Voldoet niet, en onvoldoende ruimte
Fietsvoorzieningen	X		
Rijrichtingscheiding			X
Oversteekvoorziening	X		
Halteren bus op rijbaan	N.V.T.		

Functie in netwerk	De Rode Kruislaan is een noord-zuid verbinding door de Woenselse Heide en dient als ontsluiting voor een deel van de buurt
Maatregelen	

Wenselijke snelheid: 30

Conclusie: Verschillende onderdelen in het dwarsprofiel zijn smal uitgevoerd. Om 50 km/h veilig in te kunnen passen, zou het dwarsprofiel anders ingericht moeten worden. Verder is de weg bedoeld voor weggebruikers met een bestemming in de buurt. In combinatie met mogelijke oversteekbewegingen maakt het voorgaande 30 km/h de wenselijke snelheid.

Factsheet Dr. Cuyperlaan

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**

Toelichting: Er zijn veel voorzieningen in de buurt aanwezig, maar de toegang tot de voorzieningen ligt niet direct aan de weg. Verder is over over grote lengte langsparkeren aanwezig.



*Op een goede oversteekvoorziening is in ieder geval een (voldoende breed) middeneiland aanwezig en is er sprake van een 'aangewezen' voorziening, dus met een zebrapad of kanalisatiestrepen.

Factor	Voldoet	Voldoet niet, maar voldoende ruimte	Voldoet niet, en onvoldoende ruimte
Fietsvoorzieningen	X		
Rijrichtingscheiding	X		
Oversteekvoorziening			X
Halteren bus op rijbaan			X

Functie in netwerk	Een noord-zuid verbinding die dient als ontsluiting voor een deel van de buurt.
Maatregelen	Versmallen rijbaan Aanbrengen snelheidsremmers bij kruispunten en risicopunten

Wenselijke snelheid: 30

Conclusie: Omdat 50 km/h niet op een veilige manier ingepast kan worden, heeft 30 de voorkeur.

Factsheet Genovevalaan ten noorden van Koning Arthurlaan

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**

Toelichting: Bebouwing is op grote afstand van de rijbaan aanwezig. Parkeren is aan één zijde van de rijbaan aanwezig.



*Op een goede oversteekvoorziening is in ieder geval een (voldoende breed) middeneiland aanwezig en is er sprake van een 'aangewezen' voorziening, dus met een zebrapad of kanalisatiestrepen.

Factor	Voldoet	Voldoet niet, maar voldoende ruimte	Voldoet niet, en onvoldoende ruimte
Fietsvoorzieningen	X		
Rijrichtingscheiding	X		
Oversteekvoorziening			X
Halteren bus op rijbaan	N.V.T.		

Functie in netwerk	Een noord-zuid verbinding die dient als ontsluiting voor een deel van de buurt.
Maatregelen	Versmallen rijbaan Aanbrengen snelheidsremmers bij kruispunten en risicopunten

Wenselijke snelheid: 30

Conclusie: Met uitzondering van de parkeerstrook aan één zijde zijn er vrijwel geen omgevingsinvloeden aanwezig. Er zijn daarom beperkte redenen om 30km/h in te stellen en het is mogelijk om veilig 50 km/h in te stellen. Toch is het vanuit netwerkperspectief 30 km/h logischer. Aanpassingen zijn daarom nodig.

Factsheet Genovevalaan ten zuiden van Koning Arthurlaan

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**

Toelichting: Bebouwing is op grote afstand aanwezig en er is een groot winkelcentrum maar dat heeft weinig invloed op de verblijfsfunctie van deze weg.



*Op een goede oversteekvoorziening is in ieder geval een (voldoende breed) middeneiland aanwezig en is er sprake van een 'aangewezen' voorziening, dus met een zebrapad of kanalisatiestrepen.

Factor	Voldoet	Voldoet niet, maar voldoende ruimte	Voldoet niet, en onvoldoende ruimte
Fietsvoorzieningen	X		
Rijrichtingscheiding	X		
Oversteekvoorziening	X		
Halteren bus op rijbaan	X		

Functie in netwerk	Een noord-zuid verbinding die dient als ontsluiting voor een deel van de buurt en als ontsluiting voor het winkelcentrum.
Maatregelen	

Wenselijke snelheid: 50

Conclusie: Er zijn vrijwel geen omgevingsinvloeden aanwezig. Er zijn daarom beperkte redenen om 30km/h in te stellen en de snelheidslimiet 50 km/h is op een veilige manier vormgegeven.

Factsheet Estafettelaan

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**

Toelichting: Direct aan de weg zijn er vrijwel geen omgevingsinvloeden, maar in het gebied zijn wel scholen en sportvoorzieningen aanwezig die mogelijk voor oversteekbewegingen zorgen.



*Op een goede oversteekvoorziening is in ieder geval een (voldoende breed) middeneiland aanwezig en is er sprake van een 'aangewezen' voorziening, dus met een zebepad of kanalisatiestrepen.

Factor	Voldoet	Voldoet niet, maar voldoende ruimte	Voldoet niet, en onvoldoende ruimte
Fietsvoorzieningen	X		
Rijrichtingscheiding	X		
Oversteekvoorziening	X		
Halteren bus op rijbaan			X

Functie in netwerk	Buurtontsluiting voor Driehoeksbos en voor sportvelden en scholen
Maatregelen	Aanleggen haltekom voor bushalte Estafettelaan

Wenselijke snelheid: 50

Conclusie: Er lijken vrijwel geen omgevingsinvloeden aanwezig. Er zijn daarom beperkte redenen om 30km/h in te stellen en de snelheidslimiet 50 km/h kan op een veilige manier worden vormgegeven.

Factsheet Fakkellaan

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**

Toelichting: Aan een deel van de weg ligt bebouwing nabij de rijbaan. In het gebied zijn scholen en sportvoorzieningen aanwezig.



*Op een goede oversteekvoorziening is in ieder geval een (voldoende breed) middeneiland aanwezig en is er sprake van een 'aangewezen' voorziening, dus met een zebrapad of kanalisatiestrepen.

Factor	Voldoet	Voldoet niet, maar voldoende ruimte	Voldoet niet, en onvoldoende ruimte
Fietsvoorzieningen	X		
Rijrichtingscheiding			X
Oversteekvoorziening			X
Halteren bus op rijbaan	N.V.T.		

Functie in netwerk	Ontsluiting van sportvelden en een deel van de buurt.
Maatregelen	Aanbrengen snelheidsremmers bij kruispunten

Wenselijke snelheid: 30

Conclusie: Hoewel er beperkte omgevingsinvloeden aanwezig zijn, heeft 30 km/h de voorkeur, omdat 50 km/h niet op een veilige manier ingericht kan worden en omdat er in het netwerk geen noodzaak is om deze weg 50 km/h te laten zijn.

Factsheet Oude Bossche Baan

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**

Toelichting: Er zijn vrijwel geen omgevingsinvloeden. Er is geen school in de directe nabijheid maar wel een speeltuin wat kan zorgen voor overstekers en overstekende kinderen.



*Op een goede oversteekvoorziening is in ieder geval een (voldoende breed) middeneiland aanwezig en is er sprake van een 'aangewezen' voorziening, dus met een zebrapad of kanalisatiestrepen.

Factor	Voldoet	Voldoet niet, maar voldoende ruimte	Voldoet niet, en onvoldoende ruimte
Fietsvoorzieningen	X		
Rijrichtingscheiding		X	
Oversteekvoorziening	X		
Halteren bus op rijbaan		X	

Functie in netwerk	Een noord-zuid verbinding die dient als ontsluiting voor een deel van de buurt.
Maatregelen	Aanleggen haltekomen en toepassen dubbele ononderbroken asmarkering.

Wenselijke snelheid: 50

Conclusie: Er zijn vrijwel geen omgevingsinvloeden aanwezig. Er zijn daarom beperkte redenen om 30km/h in te stellen en het is mogelijk om veilig 50 km/h in te stellen.

Factsheet Boschdijk

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**

Toelichting: Er zijn meerdere winkels aanwezig, evenals parkeren over grote lengte.



*Op een goede oversteekvoorziening is in ieder geval een (voldoende breed) middeneiland aanwezig en is er sprake van een ‘aangewezen’ voorziening, dus met een zebrapad of kanalisatiestrepen.

Beoordeeld o.b.v. nieuw ontwerp



Factor	Voldoet	Voldoet niet, maar voldoende ruimte	Voldoet niet, en onvoldoende ruimte
Fietsvoorzieningen	X		
Rijrichtingscheiding			X
Oversteekvoorziening	X		
Halteren bus op rijbaan			X 1 perron

Functie in netwerk	Ontsluiting van en naar het centrum, maar ook voorzieningen die een bestemming op zichzelf vormen
Maatregelen	Maatregelen al genomen in gemaakt ontwerp (zie volgende pagina)

Wenselijke snelheid: 30

Conclusie: Ten opzichte van eerste beoordeling, geeft het ontwerp meer aanleiding voor GOW50, want er is een vrijliggend fietspad toegevoegd. Vanwege aanwezigheid winkels toch op GOW30 gehouden.

Bijlage 5 Factsheets afweging snelheid

Factsheet Roostenlaan (t.h.v. sportvelden)

Indicatoren verkeersinvloeden

- **Frequente busroute**
- **Route hulpdiensten**
- **Hoofdfietsroute**
- **Ruim dwarsprofiel**
- **Hoge verkeersintensiteit**

Conclusie: Het noordelijke deel van de Roostenlaan is onderdeel van de routes voor hulpdiensten (type II). De volledige Roostenlaan is onderdeel van een stadroute voor de fiets.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**
- **Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg**

Conclusie: De Roostenlaan loopt door het bos, langs sportvelden en kent hiermee een beperkt dwarsprofiel. Uitbreiding van het dwarsprofiel leidt tot aantasting natuur/groen.



Zwaartepunt: ETW

Toelichting: Het noordelijke deel van het wegvak is al ingericht als een fietsstraat. Deze inrichting past bij een ETW. De type II route voor hulpdiensten is geen aanleiding om dit aan te passen.

Factsheet Van der Beken Pasteelweg

Indicatoren verkeersinvloeden

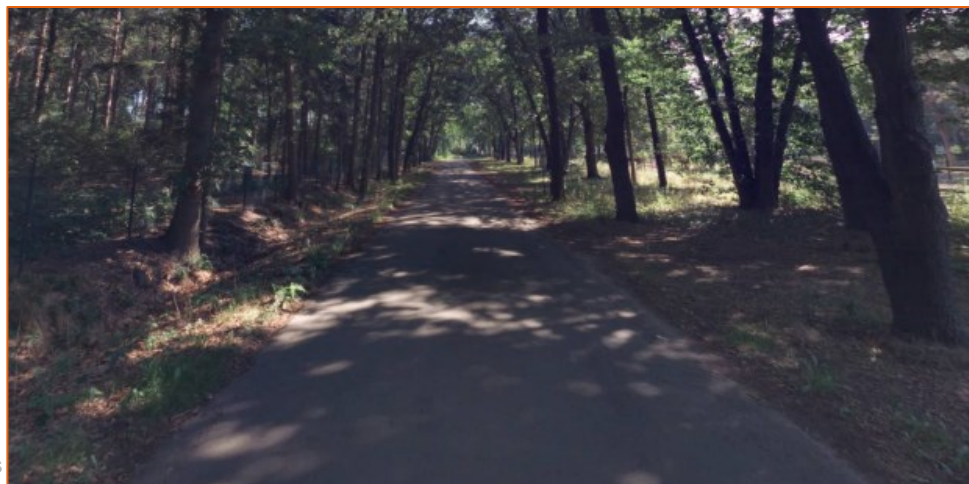
- **Frequente busroute**
- **Route hulpdiensten**
- **Hoofdfietsroute**
- **Ruim dwarsprofiel**
- **Hoge verkeersintensiteit**

Conclusie: Is onderdeel van een DFR en hulpdienstroute type II.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**
- **Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg**

Conclusie: Kent een smal dwarsprofiel. Verbreding van het dwarsprofiel over een grotere lengte leidt tot schade aan groen.



Zwaartepunt: ETW

Toelichting: Door de lage autointensiteiten en naar verwachting hoge fietsintensiteiten is een toekenning als ETW logisch. Een inrichting als fietsstraat zou passen voor de Van der Beken Pasteelweg.

Factsheet Roostenlaan (wegvak Floralaan – Leenderweg)

Indicatoren verkeersinvloeden

- **Frequente busroute**
- **Route hulpdiensten**
- **Hoofdfietsroute**
- **Ruim dwarsprofiel**
- **Hoge verkeersintensiteit**

Conclusie: Gedeeltelijk gebruikt door buslijn 17 in noordelijke richting. Onderdeel van stadsroute en route voor hulpdiensten type II.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**
- **Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg**

Conclusie: Langs het hele wegvak ligt bebouwing relatief dicht op de weg, waaronder drukbezochte winkels (AH). Ook wordt langs het hele wegvak geparkeerd. Nabij kruispunt met Floralaan is een basisschool gelegen.



Zwaartepunt: ETW

Toelichting: Op dit wegvak zijn veel omgevingsinvloeden aanwezig, welke niet genoeg opwegen tegen de verkeersinvloeden die aanwezig zijn. Dit maakt het wegvak het meeste geschikt als ETW. Een wijziging in busfrequentie zou de afweging mogelijk veranderen.

Factsheet Floralaan West

Indicatoren verkeersinvloeden

- **Frequente busroute**
- **Route hulpdiensten**
- **Hoofdfietsroute**
- **Ruim dwarsprofiel**
- **Hoge verkeersintensiteit**

Conclusie: Relatief drukke weg die zowel geclassificeerd is als stadsroute voor fietsers als hulpdienststroute type I. De weg kent een brede groenstrook in het midden, welke zorgt voor een ruim dwarsprofiel.



Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**
- **Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg**

Conclusie: Aan zowel de noord- als zuidzijde van de Floralaan West liggen percelen dicht op de rijbaan en wordt over de volledige lengte van het wegvak geparkeerd. Bij het kruispunt met de Roostenlaan ligt basisschool Salto. De ingang hiervan ligt echter niet aan het wegvak.

Zwaartepunt: GOW

Toelichting: De Floralaan West kent intensiteiten van +/-5.000 per rijrichting, is onderdeel van de hulpdienstenroutes en is een stadsroute. Ondanks de relatief veel omgevingsinvloeden op het wegvak is keuze voor GOW het meest logische gezien de ligging in het netwerk. De Floralaan Oost en Anton Coolenlaan zijn namelijk allebei ook GOW.

Factsheet Tivolilaan (wegvak Heezerweg – Van Ennettenstraat)

Indicatoren verkeersinvloeden

- **Frequente busroute**
- **Route hulpdiensten**
- **Hoofdfietsroute**
- **Ruim dwarsprofiel**
- **Hoge verkeersintensiteit**

Conclusie: Wegvak is een hulpdienstenroute type I en onderdeel van de stadsroutes voor fietsers.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**
- **Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg**

Conclusie: Langs het hele wegvak is bebouwing gelegen en wordt geparkeerd aan de rijbaan. Er is geen school gelegen aan het wegvak, maar wel een scoutingsgebouw.



Zwaartepunt: GOW

Toelichting: De Tivolilaan is van belang voor hulpdiensten, ondanks dat er een aantal omgevingsinvloeden zijn op het wegvak is het vanuit een netwerkperspectief om deze weg als GOW te classificeren.

Factsheet St Petrus Canisiuslaan

Indicatoren verkeersinvloeden

- Frequente busroute
- Route hulpdiensten
- Hoofdfietsroute
- Ruim dwarsprofiel
- Hoge verkeersintensiteit

Conclusie: Buslijn 324 rijdt in de spits 4x per uur over het wegvak. Het wegvak is geclassificeerd als route type I voor hulpdiensten en als stadsroute voor fietsers.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- Bebouwing
- Winkels langs de weg
- School in directe nabijheid
- Ouderen/zorgvoorzieningen
- Parkeren over grote lengte
- Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg

Conclusie: Langs het gehele wegvak ligt bebouwing en wordt langs de rijbaan geparkeerd. Ook ligt de basisschool Beppino Sarto aan de weg en een cluster met drukbezochte winkels (AH, Action etc.).



Zwaartepunt: GOW

Toelichting: Het wegvak kent veel omgevingsinvloeden (een basisschool en drukbezochte winkels). In het kader van de buslijn 324, hulpdiensten en de stadsfietsroute is de doorstroming echter ook van belang.

Factsheet Rik Woutersweg/Rielsedijk

Indicatoren verkeersinvloeden

- Frequente busroute
- Route hulpdiensten
- Hoofdfietsroute
- Ruim dwarsprofiel
- Hoge verkeersintensiteit

Conclusie: Wegvak is onderdeel van stadsroute in de richting van Riel/Geldrop.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- Bebouwing
- Winkels langs de weg
- School in directe nabijheid
- Ouderen/zorgvoorzieningen
- Parkeren over grote lengte
- Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg

Conclusie: Langs het grootste deel van het wegvak liggen woningen. Veel van de woningen hebben een eigen oprit, dus er wordt weinig geparkeerd aan de rijbaan.



Zwaartepunt: ETW

Toelichting: Vanwege de geringe verkeersinvloeden is een classificering als ETW het meest logisch.

Factsheet St. Bonifaciuslaan

Indicatoren verkeersinvloeden

- Frequente busroute
- Route hulpdiensten
- Hoofd fietsroute
- Ruim dwarsprofiel
- Hoge verkeersintensiteit

Conclusie: Buslijn 324 rijdt in de spits 4x per uur over het wegvak. Ook is het wegvak een hulpdienstenroute type II.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- Bebouwing
- Winkels langs de weg
- School in directe nabijheid
- Ouderen/zorgvoorzieningen
- Parkeren over grote lengte
- Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg

Conclusie: Over het gehele wegvak ligt bebouwing en parkeren aan de rijbaan. Bij het kruispunt met de Sint Lidwinastraat ligt een huisartsenpraktijk. Ook is er een speeltuin gelegen in het Sint Bonifatiuspark.



Zwaartepunt: ETW

Toelichting: Het wegvak kent dermate veel omgevingsinvloeden dat het wenselijk is om deze weg als ETW te classificeren. Ook vanuit een netwerkperspectief is het niet noodzakelijk om anders te overwegen.

Factsheet Petrus Dondersstraat

Indicatoren verkeersinvloeden

- Frequente busroute
- Route hulpdiensten
- Hoofdfietsroute
- Ruim dwarsprofiel
- Hoge verkeersintensiteit

Conclusie: Buslijn 324 rijdt in de spits 4x per uur over het wegvak. Ook is het wegvak een hulpdienstenroute type II.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- Bebouwing
- Winkels langs de weg
- School in directe nabijheid
- Ouderen/zorgvoorzieningen
- Parkeren over grote lengte
- Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg

Conclusie: Langs het hele wegvak liggen woningen relatief dicht op de rijbaan en er wordt over de hele lengte van het wegvak geparkeerd aan de rijbaan.



Zwaartepunt: ETW

Toelichting: Het wegvak kent dermate veel omgevingsinvloeden dat het wenselijk is om deze weg als ETW te classificeren. Ook vanuit een netwerkperspectief is het niet noodzakelijk om anders te overwegen.

Factsheet Kanaaldijk Zuid (ten oosten Ring)

Indicatoren verkeersinvloeden

- **Frequente busroute**
- **Route hulpdiensten**
- **Hoofdfietsroute**
- **Ruim dwarsprofiel**
- **Hoge verkeersintensiteit**

Conclusie: Wegvak is onderdeel van een stadsroute. Wegvak is formeel fietsstraat ter ontsluiting van roeivereniging Theta.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**
- **Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg**

Conclusie: Fietsstraat langs het kanaal met weinig omgevingsinvloeden.



Zwaartepunt: ETW

Toelichting: Omdat het wegvak alleen een echte verkeersfunctie kent voor fietsers is hun verkeersveiligheid het meest belangrijk. Door het smalle dwarsprofiel is daarom een classificeren als ETW wenselijk.

Factsheet Kanaaldijk Zuid (ten westen Ring)

Indicatoren verkeersinvloeden

- **Frequente busroute**
- **Route hulpdiensten**
- **Hoofdfietsroute**
- **Ruim dwarsprofiel**
- **Hoge verkeersintensiteit**

Conclusie: Het wegvak is een hulpdienstenroute type I, stadsroute voor fietsers en kent een ruim dwarsprofiel met vrijliggend fietspad.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**
- **Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg**

Conclusie: Langs het hele wegvak is wel aan een zijde bebouwing. Het betreft echter veelal bedrijfshallen. Over het gehele wegvak zijn wel veel parkeergelegenheden aan de rijbaan, zowel langs- als haaksparkeren.



Zwaartepunt: GOW

Toelichting: Door de aanwezigheid van het vrijliggende fietspad tussen rijbaan en kanaal is een classificering als GOW logisch, mede vanwege geringe omgevingsinvloeden.

Factsheet Tongelresestraat (wegvak Kanaaldijk Zuid – Ring)

Indicatoren verkeersinvloeden

- Frequente busroute
- Route hulpdiensten
- Hoofdfietsroute
- Ruim dwarsprofiel
- Hoge verkeersintensiteit

Conclusie: Op een deel van de Tongelresestraat zit buslijn 5 (4x/u in de spits), de weg is een hulpdienstenroute type II en een stadsroute voor fietsers. Daarnaast kent het grootste deel van de weg een verkeersintensiteit van >5.000 mvt/etmaal.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- Bebouwing
- Winkels langs de weg
- School in directe nabijheid
- Ouderen/zorgvoorzieningen
- Parkeren over grote lengte
- Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg

Conclusie: Langs het gehele wegvak liggen woningen relatief dicht op de rijbaan en is parkeren aan de rijbaan. Er liggen een aantal winkels aan het wegvak. Deze lijken echter niet zeer druk bezochte winkels.



Zwaartepunt: GOW

Toelichting: De verkeersinvloeden op dit wegvak wegen op dit wegvak zwaarder dan de omgevingsinvloeden. Daarom is gekozen voor een GOW.

Factsheet Rubensstraat – Vincent van Goghstraat – Hobbemastraat

Indicatoren verkeersinvloeden

- Frequente busroute
- Route hulpdiensten
- Hoofdfietsroute
- Ruim dwarsprofiel
- Hoge verkeersintensiteit

Conclusie: Buslijn 5 rijdt in de spits 4x/u over deze wegen. Daarnaast is de Rubenslaan een route voor hulpdiensten type II.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- Bebouwing
- Winkels langs de weg
- School in directe nabijheid
- Ouderen/zorgvoorzieningen
- Parkeren over grote lengte
- Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg

Conclusie: Langs het gehele wegvak is bebouwing gelegen en wordt geparkeerd aan de rijbaan. Daarnaast liggen er verscheidene speeltuinen langs de weg.



Zwaartepunt: ETW

Toelichting: Het wegvak kent dermate veel omgevingsinvloeden dat het wenselijk is om deze weg als ETW te classificeren. Ook vanuit een netwerkperspectief is het niet noodzakelijk om anders te overwegen.

Factsheet Tongelresestraat (wegvak Kanaaldijk Zuid – Ring)

Indicatoren verkeersinvloeden

- Frequente busroute
- Route hulpdiensten
- Hoofdfietsroute
- Ruim dwarsprofiel
- Hoge verkeersintensiteit

Conclusie: Op een deel van de Tongelresestraat zit buslijn 5 (4x/u in de spits), de weg is een hulpdienstenroute type II en een stadsroute voor fietsers. Daarnaast kent het grootste deel van de weg een verkeersintensiteit van >5.000 mvt/etmaal.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- Bebouwing
- Winkels langs de weg
- School in directe nabijheid
- Ouderen/zorgvoorzieningen
- Parkeren over grote lengte
- Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg

Conclusie: Langs het gehele wegvak liggen woningen relatief dicht op de rijbaan en is parkeren aan de rijbaan. Er liggen een aantal winkels aan het wegvak. Deze lijken echter niet zeer druk bezochte winkels.



Zwaartepunt: GOW

Toelichting: De verkeersinvloeden op dit wegvak wegen op dit wegvak zwaarder dan de omgevingsinvloeden. Daarom is gekozen voor een GOW.

Factsheet Hercules Segherslaan – Sint Josephlaan – President Steynstraat

Indicatoren verkeersinvloeden

- Frequente busroute
- Route hulpdiensten
- Hoofdfietsroute
- Ruim dwarsprofiel
- Hoge verkeersintensiteit

Conclusie: Buslijn 5 rijdt in de spits 4x/u over deze wegen. Daarnaast is het wegvak een route voor hulpdiensten type II

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- Bebouwing
- Winkels langs de weg
- School in directe nabijheid
- Ouderen/zorgvoorzieningen
- Parkeren over grote lengte
- Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg

Conclusie: Langs het grootste deel van het wegvak is bebouwing gelegen en wordt geparkeerd aan de rijbaan. Daarnaast ligt er een speeltuin en kinderdagopvang aan de Sint Josephlaan



Zwaartepunt: ETW

Toelichting: De wegen zijn onderdeel van een hulpdienstenroute en frequente busroute, maar de grote mate van aanwezigheid van omgevingsinvloeden maakt dat een erftoegangsfunctie prevaleert.

Factsheet Jan van Riebeecklaan

Indicatoren verkeersinvloeden

- Frequente busroute
- Route hulpdiensten
- Hoofdfietsroute
- Ruim dwarsprofiel
- Hoge verkeersintensiteit

Conclusie: Buslijn 5 rijdt in de spits 4x/u over deze wegen. Daarnaast is het wegvak een route voor hulpdiensten type II

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- Bebouwing
- Winkels langs de weg
- School in directe nabijheid
- Ouderen/zorgvoorzieningen
- Parkeren over grote lengte
- Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg

Conclusie: De Jan van Riebeecklaan kent veel omgevingsinvloeden, waarvan de belangrijkste de schoolzone nabij het kruispunt met de De Lairesestraat en verzorgingstehuis Vitalis Berckelhof.



Zwaartepunt: ETW

Toelichting: De wegen zijn onderdeel van een hulpdienstenroute en frequente busroute, maar de grote mate van aanwezigheid van omgevingsinvloeden maakt dat een erftoegangsfunctie prevaleert. Daarnaast is de huidige weginrichting passend bij die van een ETW.

Factsheet Generaal Cronjéstraat

Indicatoren verkeersinvloeden

- Frequente busroute
- Route hulpdiensten
- Hoofdfietsroute
- Ruim dwarsprofiel
- Hoge verkeersintensiteit

Conclusie: Buslijn 5 rijdt in de spits 4x/u over deze wegen. Daarnaast is het wegvak een route voor hulpdiensten type II

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- Bebouwing
- Winkels langs de weg
- School in directe nabijheid
- Ouderen/zorgvoorzieningen
- Parkeren over grote lengte
- Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg

Conclusie: De Generaal Cronjéstraat kent veel omgevingsinvloeden, waarvan de belangrijkste verzorgingstehuis Vitalis Berckelhof en een speeltuin.



Zwaartepunt: ETW

Toelichting: De wegen zijn onderdeel van een hulpdienstenroute en frequente busroute, maar de grote mate van aanwezigheid van omgevingsinvloeden maakt dat een erftoegangsfunctie prevaleert.

Factsheet Doornakkersweg

Indicatoren verkeersinvloeden

- Frequente busroute
- Route hulpdiensten
- Hoofdfietsroute
- Ruim dwarsprofiel
- Hoge verkeersintensiteit

Conclusie: Buslijn 5 rijdt in de spits 4x/u over deze wegen. Daarnaast is het wegvak een route voor hulpdiensten type II

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- Winkels langs de weg
- School in directe nabijheid
- Ouderen/zorgvoorzieningen
- Parkeren over grote lengte
- **Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg**

Conclusie: De Doornakkersweg kent relatief weinig omgevingsinvloeden. De bebouwing aan de weg zijn voornamelijk bedrijfspanden. Wel ontbreken er vrijliggende fietsvoorzieningen.



Zwaartepunt: ETW

Toelichting: Ondanks de grotendeels ontbrekende omgevingsinvloeden is een classificering als ETW logisch gezien de ligging van het wegvak in het netwerk.

Factsheet Nachtegaallaan

Indicatoren verkeersinvloeden

- Frequente busroute
- Route hulpdiensten
- Hoofdfietsroute
- Ruim dwarsprofiel
- Hoge verkeersintensiteit

Conclusie: Parallel aan de Nachtegaallaan is de Slowlane gelegen. Deze heeft in de huidige situatie een vrijliggend fietspad.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- Bebouwing
- Winkels langs de weg
- School in directe nabijheid
- Ouderen/zorgvoorzieningen
- Parkeren over grote lengte
- Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg

Conclusie: Aan het grootste deel van het wegvak ligt aan weerszijde bebouwing en aan de westzijde parkeervoorzieningen.



Zwaartepunt: ETW

Toelichting: De enige verkeersfunctie op dit wegvak is de Slowlane, deze heeft echter al een vrijliggend fietsvoorziening, zonder kruisingen met gemotoriseerd verkeer. Verder zijn er wel een aantal omgevingsinvloeden, dus is een classificering als ETW logisch.

Factsheet Bleekweg - Stratumsewijk

Indicatoren verkeersinvloeden

- Frequente busroute
- Route hulpdiensten
- Hoofdfietsroute
- Ruim dwarsprofiel
- Hoge verkeersintensiteit

Conclusie: De weg maakt deel uit van het netwerk van stadsroutes voor de fiets. Verder zijn er geen indicatoren van verkeersinvloeden aanwezig.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- Bebouwing
- Winkels langs de weg
- School in directe nabijheid
- Ouderen/zorgvoorzieningen
- Parkeren over grote lengte
- Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg

Conclusie: Op grote delen van de beide wegen is bebouwingen langsparkeren aanwezig. Er zijn geen drukbezochte winkels, echter wel een aantal horekazaken dicht op de weg.



Zwaartepunt: ETW

Toelichting: Vanwege de beperkte aanwezigheid van verkeersinvloeden is het niet nodig om een GOW te overwegen. De uitstraling en het gebruik van de weg sluiten aan bij een erftoegangsfunctie.

Factsheet Van Meursstraat en Jacob van Maerlantlaan

Indicatoren verkeersinvloeden

- **Frequente busroute**
- **Route hulpdiensten**
- **Hoofdfietsroute**
- **Ruim dwarsprofiel**
- **Hoge verkeersintensiteit**

Conclusie: Parallel aan de beide wegen is de Slowlane gelegen. Deze heeft in de huidige situatie een vrijliggend fietspad.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**
- **Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg**

Conclusie: Langs een groot deel van de beide wegvakken is bebouwing en langsparkeren gelegen. Daarnaast is het Van Maerlantlyceum aan dit wegvak gelegen.



Zwaartepunt: ETW

Toelichting: De enige verkeersfunctie op dit wegvak is de Slowlane, deze heeft echter al een vrijliggend fietsvoorziening, zonder kruisingen met gemotoriseerd verkeer. Verder zijn er wel een aantal omgevingsinvloeden, dus is een classificering als ETW logisch.

Factsheet Stationsweg

Indicatoren verkeersinvloeden

- **Frequente busroute**
- **Route hulpdiensten**
- **Hoofdfietsroute**
- **Ruim dwarsprofiel**
- **Hoge verkeersintensiteit**

Conclusie: De Stationsweg kent relatief veel verkeersinvloeden. Het is aangemerkt als stadsroute voor fietsers, het is een hulpdienstenroute type I en kent meer dan 5.000mvt/etmaal.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**
- **Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg**

Conclusie: De Stationsweg is gelegen in het drukke stationsgebied en kent daarmee veel oversteekbewegingen tussen station en het centrum. Ten oosten van het station ontbreken de vrijliggende fietsvoorzieningen.



Zwaartepunt: ETW

Toelichting: Hoewel de Stationsweg veel verkeersinvloeden kent het stationsgebied ook veel omgevingsinvloeden. De vele oversteekbewegingen en het grotendeels ontbreken van vrijliggende fietsvoorzieningen, maken een classificering als ETW logisch.

Factsheet Gestelsestraat (wegvak Hoogstraat – Ring)

Indicatoren verkeersinvloeden

- Frequente busroute
- Route hulpdiensten
- Hoofdfietsroute
- Ruim dwarsprofiel
- Hoge verkeersintensiteit

Conclusie: Buslijnen 15 en 16 rijden in totaal 4x/u over de Gestelsestraat. Daarnaast is het een route voor hulpdiensten type II.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- Bebouwing
- Winkels langs de weg
- School in directe nabijheid
- Ouderen/zorgvoorzieningen
- Parkeren over grote lengte
- Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg

Conclusie: Over het gehele wegvak is bebouwing en langsparkeren. Er ontbreken vrijliggende fietsvoorzieningen over de hele lengte. Er zijn enkele winkels gelegen , maar deze liggen niet geconcentreerd.



Zwaartepunt: ETW

Toelichting: Ondanks de aanwezige verkeersinvloeden, zijn de omgevingsinvloeden sterker. Met name de bebouwing die dicht op de rijbaan liggen en het ontbreken van vrijliggende fietsvoorzieningen maken dat een classificering als ETW logisch is.

Factsheet Hoogstraat (wegvak Edenstraat – Ring)

Indicatoren verkeersinvloeden

- **Frequente busroute**
- **Route hulpdiensten**
- **Hoofdfietsroute**
- **Ruim dwarsprofiel**
- **Hoge verkeersintensiteit**

Conclusie: Het meest noordelijke gedeelte van dit wegvak kent 4x/u een bus en een verkeersintensiteit hoger dan 5.000 mvt/etmaal. Daarnaast is het aangewezen als hulpdienstroute type II en stadsroute voor fietsers.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**
- **Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg**

Conclusie: Er zijn een aantal omgevingsinvloeden aanwezig op dit wegvak. Over de gehele lengte staat bebouwing dicht op de rijbaan en wordt geparkeerd langs de rijbaan. Ook zijn een aantal winkels en horecazaken aanwezig die zorgen voor oversteekbewegingen.



Zwaartepunt: ETW

Toelichting: Ondanks de aanwezige verkeersinvloeden, zijn de omgevingsinvloeden sterker. Met name de bebouwing die dicht op de rijbaan liggen, de aanwezige supermarkten en het ontbreken van vrijliggende fietsvoorzieningen maken dat een classificering als ETW logisch is.

Factsheet Hoogstraat – Blaarthemseweg (wegvak Ring – Karel de Grotelaan)

Indicatoren verkeersinvloeden

- **Frequente busroute**
- **Route hulpdiensten**
- **Hoofdfietsroute**
- **Ruim dwarsprofiel**
- **Hoge verkeersintensiteit**

Conclusie: Dit wegvak is onderdeel van een route hulpdiensten type II en het betreft een stadsroute voor fietsers. Het deel van het wegvak het dichtst bij de Ring gelegen kent verkeersintensiteiten van meer dan 5.000 mvt/etmaal.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**
- **Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg**

Conclusie: Over het gehele wegvak ligt bebouwing en parkeren aan de rijbaan. Daarnaast zijn een aantal winkels aan het wegvak gelegen en ook ligt er een speeltuin t.h.v. het kruispunt met de Grieglaan. Over de hele lengte ontbreken vrijliggende fietsvoorzieningen.



Zwaartepunt: ETW

Toelichting: Ondanks de aanwezige verkeersinvloeden, zijn de omgevingsinvloeden sterker. Met name de bebouwing die dicht op de rijbaan liggen en het ontbreken van vrijliggende fietsvoorzieningen maken dat een classificering als ETW logisch is.

Factsheet Sibeliuslaan – Van Beethovenlaan

Indicatoren verkeersinvloeden

- Frequente busroute
- Route hulpdiensten
- Hoofdfietsroute
- Ruim dwarsprofiel
- Hoge verkeersintensiteit

Conclusie: Buslijnen 15 en 16 rijden in totaal 4x/u over de Gestelsestraat. Daarnaast is het een route voor hulpdiensten type II.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- Bebouwing
- Winkels langs de weg
- School in directe nabijheid
- Ouderen/zorgvoorzieningen
- Parkeren over grote lengte
- Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg

Conclusie: Aan de oostzijde is over de gehele lengte bebouwing aanwezig. Daarnaast is een gezondheidcentrum en speeltuin gevestigd aan het wegvak. Over de gehele lengte van het wegvak wordt geparkeerd en ontbreken de vrijliggende fietsvoorzieningen.



Zwaartepunt: ETW

Toelichting: Ondanks de aanwezige verkeersinvloeden, zijn de omgevingsinvloeden sterker. Met name de bebouwing die dicht op de rijbaan liggen en de vele geparkeerde voertuigen op de rijbaan maken dat een classificering als ETW logisch is.

Factsheet Nicolaïstraat - Reinkenstraat - Tinelstraat

Indicatoren verkeersinvloeden

- Frequente busroute
- Route hulpdiensten
- Hoofdfietsroute
- Ruim dwarsprofiel
- Hoge verkeersintensiteit

Conclusie: Buslijnen 15 en 16 rijden in totaal 4x/u over de Gestelsestraat. Daarnaast is het grootste deel van het wegvak een route voor hulpdiensten type II.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- Bebouwing
- Winkels langs de weg
- School in directe nabijheid
- Ouderen/zorgvoorzieningen
- Parkeren over grote lengte
- Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg

Conclusie: Over de gehele lengte van de weg is bebouwing, is langsparkeren aanwezig en ontbreken vrijliggende fietsvoorzieningen. Ter hoogte van het kruispunt met de Bennekelstraat ligt basisschool de Kameleon.



Zwaartepunt: ETW

Toelichting: Ondanks de aanwezige verkeersinvloeden, zijn de omgevingsinvloeden sterker. Met name de bebouwing die dicht op de rijbaan liggen, de aanwezigheid van een basisschool en de vele geparkeerde voertuigen op de rijbaan maken dat een classificering als ETW logisch is

Factsheet Locatellistraat (t.h.v. Eindhovense Tennisvereniging)

Indicatoren verkeersinvloeden

- **Frequente busroute**
- **Route hulpdiensten**
- **Hoofdfietsroute**
- **Ruim dwarsprofiel**
- **Hoge verkeersintensiteit**

Conclusie: De weg maakt deel uit van het netwerk van Slowlane voor de fiets. Verder zijn er geen indicatoren van verkeersinvloeden aanwezig.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**
- **Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg**

Conclusie: Dit deel van de Locatellistraat is de toegang van de Yuverta VMBO en de Eindhovense tennisvereniging. Het wordt daarnaast gebruikt als 'parkeerterrein' voor de beide voorzieningen.



Zwaartepunt: ETW

Toelichting: Dit wegvak van de Locatellistraat is doodlopend en kent alleen een verkeersfunctie voor de Slowlane. Omgevingsinvloeden als een school en sportvereniging maken dat deze de overhand hebben.

Factsheet Jozef Eliasweg

Indicatoren verkeersinvloeden

- Frequente busroute
- Route hulpdiensten
- Hoofdfietsroute
- Ruim dwarsprofiel
- Hoge verkeersintensiteit

Conclusie: Buslijn 14 en 114 maken in de spits 4x/u gebruik van de Jozef Eliasweg. Daarnaast is het onderdeel van de DFR en kent de Jozef Eliasweg een ruim dwarsprofiel met parallelwegen of vrijliggende fietspaden aan weerszijden.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- Bebouwing
- Winkels langs de weg
- School in directe nabijheid
- Ouderen/zorgvoorzieningen
- Parkeren over grote lengte
- Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg

Conclusie: Jozef Eliasweg kent relatief weinig omgevingsinvloeden. Er staat wel bebouwing langs de weg, maar deze staat relatief ver van de weg af. Aan de zuidzijde van de weg ligt het Summacollege, maar deze heeft niet direct invloed op de Jozef Eliasweg. Wel vindt op delen met fietspaden langsparkeren plaats.



Zwaartepunt: GOW

Toelichting: De verkeersfunctie van de weg is momenteel sterker dan de omgevingsinvloeden, welke niet zeer sterk zijn. Het parkeren langs de hoofdrijbaan blijft een aandachtspunt

Factsheet Willemstraat – Strijpsestraat (t/m KP Hastelweg)

Indicatoren verkeersinvloeden

- **Frequente busroute**
- **Route hulpdiensten**
- **Hoofdfietsroute**
- **Ruim dwarsprofiel**
- **Hoge verkeersintensiteit**

Conclusie: Bus 114 rijdt in westelijke richting via dit wegvak (2x/u in de spits). Daarnaast is het een hulpdienstenroute type II en onderdeel van een DFR.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**
- **Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg**

Conclusie: Over het gehele wegvak liggen bebouwing dicht op de rijbaan en parkeren aan de rijbaan. Ook ontbreken de vrijliggende fietsvoorzieningen over het gehele wegvak.



Zwaartepunt: ETW

Toelichting: Ondanks de aanwezige verkeersinvloeden, zijn de omgevingsinvloeden sterker. Met name de bebouwing die dicht op de rijbaan liggen en de vele geparkeerde voertuigen aan de rijbaan maken dat een classificering als ETW logisch is

Factsheet Strijpsestraat (Wegvak Sint Trudoplein – Hastelweg)

Indicatoren verkeersinvloeden

- **Frequente busroute**
- **Route hulpdiensten**
- **Hoofdfietsroute**
- **Ruim dwarsprofiel**
- **Hoge verkeersintensiteit**

Conclusie: De Strijpsestraat is onderdeel van een doorfietsroute en is geclassificeerd als een hulpdienstroute type II.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**
- **Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg**

Conclusie: Bebouwing ligt dicht op de rijbaan en parkeren vindt plaats over de hele lengte van het wegvak. Aan de noordzijde van het wegvak is een gezondheidcentrum gelegen. Over het hele wegvak ontbreken vrijliggende fietsvoorzieningen.



Zwaartepunt: ETW

Toelichting: Ondanks de aanwezige verkeersinvloeden, zijn de omgevingsinvloeden sterker. Met name de bebouwing die dicht op de rijbaan liggen en de vele geparkeerde voertuigen aan de rijbaan maken dat een classificering als ETW logisch is.

Factsheet Welschapsedijk (wegvak viaduct A2 – Schultinghstraat)

Indicatoren verkeersinvloeden

- **Frequente busroute**
- **Route hulpdiensten**
- **Hoofdfietsroute**
- **Ruim dwarsprofiel**
- **Hoge verkeersintensiteit**

Conclusie: De Welschapsedijk is onderdeel van een doorfietsroute en is geclassificeerd als een hulpdienstroute type II.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**
- **Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg**

Conclusie: De bebouwing ligt relatief ver van de rijbaan af. Wel wordt over de hele lengte van het wegvak geparkeerd en ontbreken over de hele lengte vrijliggende fietsvoorzieningen.



Zwaartepunt: ETW

Toelichting: Ondanks de aanwezige verkeersinvloeden, zijn de omgevingsinvloeden sterker. Met name de geparkeerde voertuigen aan de rijbaan en het ontbreken van vrijliggende fietsvoorzieningen.

Factsheet HTC

Indicatoren verkeersinvloeden

- **Frequente busroute**
- **Route hulpdiensten**
- **Hoofdfietsroute**
- **Ruim dwarsprofiel**
- **Hoge verkeersintensiteit**

Conclusie: De weg maakt deel uit van het netwerk van Slowlane voor de fiets. Verder zijn er geen indicatoren van verkeersinvloeden aanwezig.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**
- **Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg**

Conclusie: De Slowlane ligt in een groene omgeving, maar hier wel met bebouwing aan weerszijde.



Zwaartepunt: ETW

Toelichting: Er zit geen gemotoriseerd verkeer op dit wegvak, dus is gekozen voor een classificering als ETW.

Factsheet Broekakkerseweg

Indicatoren verkeersinvloeden

- Frequente busroute
- Route hulpdiensten
- Hoofdfietsroute
- Ruim dwarsprofiel
- Hoge verkeersintensiteit

Conclusie: Buslijn 5 rijdt in de spits 4x/u over deze wegen. Daarnaast is het wegvak deels een route voor hulpdiensten type I en deels type II.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- Bebouwing
- Winkels langs de weg
- School in directe nabijheid
- Ouderen/zorgvoorzieningen
- Parkeren over grote lengte
- Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg

Conclusie: Op een groot deel van het wegvak ligt bebouwing dicht op de rijbaan. Op het zuidelijke deel liggen parkeervakken aan de rijbaan. Ook ontbreken op het hele wegvak vrijliggende fietsvoorzieningen.



Zwaartepunt: ETW

Toelichting: Ondanks de aanwezige verkeersinvloeden, zijn de omgevingsinvloeden sterker. Met name de bebouwing die dicht op de rijbaan liggen en de vele geparkeerde voertuigen aan de rijbaan maken dat een classificering als ETW logisch is.

Factsheet Loostraat

Indicatoren verkeersinvloeden

- Frequente busroute
- Route hulpdiensten
- Hoofdfietsroute
- Ruim dwarsprofiel
- Hoge verkeersintensiteit

Conclusie: De weg maakt deel uit van het netwerk van doorfietsrotues voor de fiets. Verder zijn er geen indicatoren van verkeersinvloeden aanwezig.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- Bebouwing
- Winkels langs de weg
- School in directe nabijheid
- Ouderen/zorgvoorzieningen
- Parkeren over grote lengte
- Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg

Conclusie: Alleen het gedeelte dicht bij de bebouwde kom kent bebouwing en parkeren aan de rijbaan. Over het gehele wegvak ontbreken wel vrijliggende fietsvoorzieningen.



Zwaartepunt: ETW

Toelichting: Vanwege de beperkte aanwezigheid van verkeersinvloeden is het niet nodig om een GOW te overwegen.

Factsheet Wolvendijk

Indicatoren verkeersinvloeden

- Frequente busroute
- Route hulpdiensten
- Hoofdfietsroute
- Ruim dwarsprofiel
- Hoge verkeersintensiteit

Conclusie: Buslijn 5 rijdt in de spits 4x/u over de Wolvendijk. Het is een route voor hulpdiensten type I en het is een stadsroute voor fietsers.



Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- Bebouwing
- Winkels langs de weg
- School in directe nabijheid
- Ouderen/zorgvoorzieningen
- Parkeren over grote lengte
- Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg

Conclusie: Over het grootste gedeelte ligt bebouwing redelijk dicht bij de rijbaan en wordt geparkeerd aan de rijbaan. Over dit wegvak ontbreekt vrijliggende fietsvoorzieningen. Ook ligt een speeltuin in de buurt van het wegvak.

Zwaartepunt: ETW

Toelichting: Ondanks de aanwezige verkeersinvloeden, zijn de omgevingsinvloeden sterker. Met name het ontbreken van de vrijliggende fietsvoorzieningen en de vele geparkeerde voertuigen aan de rijbaan maken dat een classificering als ETW logisch is.

Factsheet 't Hofke (zuid)

Indicatoren verkeersinvloeden

- Frequente busroute
- Route hulpdiensten
- Hoofdfietsroute
- Ruim dwarsprofiel
- Hoge verkeersintensiteit

Conclusie: Buslijn 5 rijdt in de spits 4x/u over 't Hofke. Het is een route voor hulpdiensten type II en het is een stadsroute voor fietsers.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- Bebouwing
- Winkels langs de weg
- School in directe nabijheid
- Ouderen/zorgvoorzieningen
- Parkeren over grote lengte
- Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg

Conclusie: Over het grootste gedeelte ligt bebouwing redelijk dicht bij de rijbaan en wordt geparkeerd aan de rijbaan. Over dit wegvak ontbreekt vrijliggende fietsvoorzieningen.



Zwaartepunt: ETW

Toelichting: Ondanks de aanwezige verkeersinvloeden, zijn de omgevingsinvloeden sterker. Met name het ontbreken van de vrijliggende fietsvoorzieningen en de bebouwing die dicht op de rijbaan staat maken dat een classificering als ETW logisch is.

Factsheet Luchthavenweg

Indicatoren verkeersinvloeden

- Frequente busroute
- Route hulpdiensten
- Hoofdfietsroute
- Ruim dwarsprofiel
- Hoge verkeersintensiteit

Conclusie: Buslijnen 20 en 401 rijden via dit wegvak naar Airport. Daarnaast is het een route voor hulpdiensten type I en kent het gedeeltelijk meer dan 5.000 mvt/etmaal.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- Winkels langs de weg
- School in directe nabijheid
- Ouderen/zorgvoorzieningen
- Parkeren over grote lengte
- **Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg**

Conclusie: Er is wel bebouwing langs het wegvak, maar deze staat relatief ver van de rijbaan af. Daarnaast ontbreken er vrijliggende fietsvoorzieningen over het gehele wegvak.



Zwaartepunt: GOW

Toelichting: Vanwege de aanwezige verkeersinvloeden en het ontbreken van grote omgevingsinvloeden is een classificering als GOW het meest logisch. Het belangrijkste aandachtspunt blijft echter het ontbreken van vrijliggende fietsvoorzieningen.

Factsheet Buddy Boldenlaan

Indicatoren verkeersinvloeden

- Frequente busroute
- Route hulpdiensten
- Hoofdfietsroute
- Ruim dwarsprofiel
- Hoge verkeersintensiteit

Conclusie: De Buddy Boldenlaan maakt deel uit van het netwerk van doorfietsroutes. Verder zijn er geen indicatoren van verkeersinvloeden aanwezig.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- Bebouwing
- Winkels langs de weg
- School in directe nabijheid
- Ouderen/zorgvoorzieningen
- Parkeren over grote lengte
- Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg

Conclusie: Er is sprake van bebouwing en parkeren aan beide zijden van de rijbaan. Er zijn geen vrijliggende fietsvoorzieningen. Voorzieningen zoals winkels en scholen zijn niet in directe nabijheid aanwezig.



Zwaartepunt: ETW

Toelichting: Vanwege de beperkte aanwezigheid van verkeersinvloeden is het niet nodig om een GOW te overwegen. De uitstraling en het gebruik van de weg sluiten aan bij een erftoegangsfunctie.

Factsheet Aanschot (wegvak Diamantring – Buddy Boldenlaan)

Indicatoren verkeersinvloeden

- Frequente busroute
- Route hulpdiensten
- Hoofdfietsroute
- Ruim dwarsprofiel
- Hoge verkeersintensiteit

Conclusie: De weg maakt deel uit van het netwerk van doorfietsroutes. Verder zijn er geen indicatoren van verkeersinvloeden aanwezig.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- Bebouwing
- Winkels langs de weg
- School in directe nabijheid
- Ouderen/zorgvoorzieningen
- Parkeren over grote lengte
- Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg

Conclusie: Aan beide zijden is bebouwing aanwezig maar de dichtheid van de bebouwing is laag. Voorzieningen zoals winkels en scholen zijn niet in directe nabijheid aanwezig. Er zijn geen vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig.



Zwaartepunt: ETW

Toelichting: Vanwege de beperkte aanwezigheid van verkeersinvloeden is het niet nodig om een GOW te overwegen. De uitstraling en het gebruik van de weg sluiten aan bij een erftoegangsfunctie.

Factsheet Aanschot (wegvak Diamantring – Topaasring)

Indicatoren verkeersinvloeden

- Frequente busroute
- Route hulpdiensten
- Hoofdfietsroute
- Ruim dwarsprofiel
- Hoge verkeersintensiteit

Conclusie: De weg maakt deel uit van het netwerk van stadsroutes voor de fiets. Verder zijn er geen indicatoren van verkeersinvloeden aanwezig.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- Bebouwing
- Winkels langs de weg
- School in directe nabijheid
- Ouderen/zorgvoorzieningen
- Parkeren over grote lengte
- Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg

Conclusie: Aan één zijde van de weg is bebouwing direct aan de weg gelegen. Voorzieningen zoals winkels en scholen zijn niet in directe nabijheid aanwezig, wel liggen er speelvoorzieningen aan de weg. Er zijn geen vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig.



Zwaartepunt: ETW

Toelichting: Vanwege de beperkte aanwezigheid van verkeersinvloeden is het niet nodig om een GOW te overwegen. De uitstraling en het gebruik van de weg sluiten aan bij een erftoegangsfunctie.

Factsheet Diamantring (Hondsruglaan – Aanschot)

Indicatoren verkeersinvloeden

- Frequente busroute
- Route hulpdiensten
- Hoofd fietsroute
- Ruim dwarsprofiel
- Hoge verkeersintensiteit

Conclusie: De weg maakt deel uit van het netwerk van stadsroutes voor de fiets. Verder zijn er geen indicatoren van verkeersinvloeden aanwezig.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- Bebouwing
- Winkels langs de weg
- School in directe nabijheid
- Ouderen/zorgvoorzieningen
- Parkeren over grote lengte
- Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg

Conclusie: Er is sprake van bebouwing en parkeren aan beide zijden van de rijbaan. Er zijn geen vrijliggende fietsvoorzieningen. Voorzieningen zoals winkels en scholen zijn niet in directe nabijheid aanwezig.



Zwaartepunt: ETW

Toelichting: Vanwege de beperkte aanwezigheid van verkeersinvloeden is het niet nodig om een GOW te overwegen. De uitstraling en het gebruik van de weg sluiten aan bij een erftoegangsfunctie.

Factsheet Vliegende Koffer – Roodkapje – Gelaarsde Kat

Indicatoren verkeersinvloeden

- **Frequente busroute**
- **Route hulpdiensten**
- **Hoofdfietsroute**
- **Ruim dwarsprofiel**
- **Hoge verkeersintensiteit**

Conclusie: Buslijn 2 rijdt 4x/u over deze wegen. Verder zijn er geen indicatoren van verkeersinvloeden aanwezig.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**
- **Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg**

Conclusie: Er is sprake van bebouwing en parkeren aan beide zijden van de rijbaan. Er zijn geen vrijliggende fietsvoorzieningen. Voorzieningen zoals winkels en scholen zijn niet in directe nabijheid aanwezig.



Zwaartepunt: ETW

Toelichting: Vanwege de beperkte aanwezigheid van verkeersinvloeden is het niet nodig om een GOW te overwegen. De uitstraling en het gebruik van de weg sluiten aan bij een erftoegangsfunctie.

Factsheet Stiffelio

Indicatoren verkeersinvloeden

- **Frequente busroute**
- **Route hulpdiensten**
- **Hoofdfietsroute**
- **Ruim dwarsprofiel**
- **Hoge verkeersintensiteit**

Conclusie: Buslijn 2 rijdt 4x/u over deze weg, in beide richtingen. Verder zijn er geen indicatoren van verkeersinvloeden aanwezig.



Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**
- **Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg**

Conclusie: Aan één zijde van de weg is bebouwing direct aan de weg gelegen. Voorzieningen zoals winkels en scholen zijn niet in directe nabijheid aanwezig. Er zijn geen vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig.

Zwaartepunt: ETW

Toelichting: Vanwege de beperkte aanwezigheid van verkeersinvloeden is het niet nodig om een GOW te overwegen. De uitstraling en het gebruik van de weg sluiten aan bij een erftoegangsfunctie.

Factsheet Antwerpenlaan – Turnhoutlaan – Bruggelaan

Indicatoren verkeersinvloeden

- Frequente busroute
- Route hulpdiensten
- Hoofdfietsroute
- Ruim dwarsprofiel
- Hoge verkeersintensiteit

Conclusie: Buslijn 2 rijdt 4x/u over deze wegen, in beide richtingen. Daarnaast zijn de wegen onderdeel van een route voor hulpdiensten type II.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- Bebouwing
- Winkels langs de weg
- School in directe nabijheid
- Ouderen/zorgvoorzieningen
- Parkeren over grote lengte
- Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg

Conclusie: Er is sprake van bebouwing en parkeren aan beide zijden van de rijbaan. Er zijn geen vrijliggende fietsvoorzieningen. Voorzieningen zoals winkels en scholen zijn in directe nabijheid aanwezig.



Zwaartepunt: ETW

Toelichting: De wegen zijn onderdeel van een hulpdienstenroute en frequente busroute, maar de grote mate van aanwezigheid van omgevingsinvloeden maakt dat een erftoegangsfunctie prevaleert.

Factsheet Franklin D. Rooseveltlaan

Indicatoren verkeersinvloeden

- Frequente busroute
- Route hulpdiensten
- Hoofdfietsroute
- Ruim dwarsprofiel
- Hoge verkeersintensiteit

Conclusie: Buslijn 2 rijdt 4x/u over deze wegen, in beide richtingen. Daarnaast zijn de wegen onderdeel van een route voor hulpdiensten type I. De fietsinfrastructuur is deels vrijliggend. Nabij de Winston Churchilllaan ligt de intensiteit net boven 5.000 mtv/etm., op de overige wegvakken ligt deze lager.



Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- Bebouwing
- Winkels langs de weg
- School in directe nabijheid
- Ouderen/zorgvoorzieningen
- Parkeren over grote lengte
- Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg

Conclusie: Er is sprake van bebouwing en parkeren aan beide zijden van de rijbaan. Er zijn deels vrijliggende fietsvoorzieningen. Nabij de Winston Churchilllaan is een winkelcentrum aanwezig maar dit zorgt beperkt voor oversteken op de Rooseveltlaan. Aan de weg is een kinderdagverblijf aanwezig, oversteken is hier geregeld door middel van een verkeerslicht.

Zwaartepunt: GOW

Toelichting: De frequente busroute en de belangrijke hulpdienstenroute zorgen voor een ontsluitingsfunctie. De aanwezigheid van deels vrijliggende fietspaden sluit hierbij aan.

Factsheet Cahorslaan

Indicatoren verkeersinvloeden

- Frequente busroute
- Route hulpdiensten
- Hoofdfietsroute
- Ruim dwarsprofiel
- Hoge verkeersintensiteit

Conclusie: De Cahorslaan maakt deel uit van het netwerk van stadsfietsroutes. Verder zijn er geen indicatoren van verkeersinvloeden aanwezig.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- Bebouwing
- Winkels langs de weg
- School in directe nabijheid
- Ouderen/zorgvoorzieningen
- Parkeren over grote lengte
- Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg

Conclusie: Aan één zijde van de weg is bebouwing direct aan de weg gelegen. Voorzieningen zoals winkels en scholen zijn niet in directe nabijheid aanwezig. Er wordt geparkeerd op de rijbaan. Tot slot zijn er geen vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig.



Zwaartepunt: ETW

Toelichting: Vanwege de beperkte aanwezigheid van verkeersinvloeden is het niet nodig om een GOW te overwegen. De uitstraling en het gebruik van de weg sluiten aan bij een erftoegangsfunctie.

Factsheet Morlaixlaan – Fransebaan (tussen Morlaixlaan en Artoislaan)

Indicatoren verkeersinvloeden

- Frequente busroute
- Route hulpdiensten
- Hoofdfietsroute
- Ruim dwarsprofiel
- Hoge verkeersintensiteit

Conclusie: Buslijn 405 rijdt 4x/u over deze wegen, in beide richtingen. De wegen maken deel uit van het fietsnetwerk van stadsroutes en van een hulpdienstenroute type II. Op het deel van de Fransebaan ligt een middenberm en een parallelweg, maar de parallelweg lijkt niet door fietsers gebruikt te worden, aangezien er fietsstroken op de hoofdrijbaan zijn aangebracht.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- Bebouwing
- Winkels langs de weg
- School in directe nabijheid
- Ouderen/zorgvoorzieningen
- Parkeren over grote lengte
- Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg

Conclusie: Er is bebouwing aan beide zijden van de weg aanwezig, en er ligt een huisartsenpraktijk aan de weg. Verder zijn er geen indicatoren voor omgevingsinvloeden aanwezig.



Zwaartepunt: GOW

Toelichting: Op de Fransebaan wegen de verkeersinvloeden zwaarder dan de omgevingsinvloeden.

Factsheet Artoislaan – Perpignanlaan

Indicatoren verkeersinvloeden

- Frequente busroute
- Route hulpdiensten
- Hoofdfietsroute
- Ruim dwarsprofiel
- Hoge verkeersintensiteit

Conclusie: De wegen maken deel uit van het netwerk van stadsfietsroutes. Verder zijn er geen indicatoren van verkeersinvloeden aanwezig.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- Bebouwing
- Winkels langs de weg
- School in directe nabijheid
- Ouderen/zorgvoorzieningen
- Parkeren over grote lengte
- Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg

Conclusie: Er is sprake van bebouwing en parkeren aan beide zijden van de rijbaan. Er zijn geen vrijliggende fietsvoorzieningen. Voorzieningen zoals winkels en scholen zijn niet in directe nabijheid aanwezig.



Zwaartepunt: ETW

Toelichting: Vanwege de beperkte aanwezigheid van verkeersinvloeden is het niet nodig om een GOW te overwegen. De uitstraling en het gebruik van de weg sluiten aan bij een erftoegangsfunctie.

Factsheet Spaaihoefweg

Indicatoren verkeersinvloeden

- **Frequente busroute**
- **Route hulpdiensten**
- **Hoofdfietsroute**
- **Ruim dwarsprofiel**
- **Hoge verkeersintensiteit**

Conclusie: De weg maken deel uit van het fietsnetwerk van stadsroutes en van een hulpdienstenroute type II. De weg heeft een middenberm en een parallelweg. Verder is de weg opgenomen in het netwerk van doorfietsroutes.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**
- **Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg**

Conclusie: Bebouwing is aanwezig, maar de woningen liggen direct aan de parallelweg. Verder zijn geen indicatoren van omgevingsinvloeden aanwezig.



Zwaartepunt: GOW

Toelichting: Het ruime dwarsprofiel en de aanwezigheid van een hulpdienstroute en fietsroute maken dat de ontsluitingsfunctie prevaleert ten opzichte van de omgevingsinvloeden die in beperkte mate aanwezig zijn.

Factsheet Nuenenseweg

Indicatoren verkeersinvloeden

- Frequente busroute
- Route hulpdiensten
- Hoofdfietsroute
- Ruim dwarsprofiel
- Hoge verkeersintensiteit

Conclusie: De weg maakt deel uit van het netwerk van stadsfietsroutes. Verder zijn er geen indicatoren van verkeersinvloeden aanwezig.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- Bebouwing
- Winkels langs de weg
- School in directe nabijheid
- Ouderen/zorgvoorzieningen
- Parkeren over grote lengte
- Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg

Conclusie: De Nuenenseweg kent in beperkte mate bebouwing. De bebouwing die aanwezig is, bestaat vooral uit zorg- en onderwijsinstellingen. Dit draagt bij aan de verblijfsfunctie. Verder zijn er geen fietsvoorzieningen aanwezig.



Zwaartepunt: ETW

Toelichting: Vanwege de beperkte aanwezigheid van verkeersinvloeden is het niet nodig om een GOW te overwegen. Vanwege de aanwezigheid van zorg- en onderwijsinstellingen is een erftoegangsfunctie wenselijk.

Factsheet Michelangelolaan

Indicatoren verkeersinvloeden

- Frequente busroute
- Route hulpdiensten
- Hoofdfietsroute
- Ruim dwarsprofiel
- Hoge verkeersintensiteit

Conclusie: De weg maakt deel uit van een hulpdienstenroute type II. Verder rijdt bus 2 vier keer per uur in beide richtingen over de weg.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- Bebouwing
- Winkels langs de weg
- School in directe nabijheid
- Ouderen/zorgvoorzieningen
- Parkeren over grote lengte
- Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg

Conclusie: De weg ligt aan het Catharinaziekenhuis, kent bebouwing en parkeren langs de rijbaan. Verder is er sprake van een smal profiel met fietssuggestiestroken.



Zwaartepunt: ETW

Toelichting: De wegen zijn onderdeel van een hulpdienstenroute en frequente busroute, maar de grote mate van aanwezigheid van omgevingsinvloeden maakt dat een erftoegangsfunctie prevaleert.

Factsheet Zwaanstraat – Oirschotsedijk (ten oosten van Anthony Fokkerweg)

Indicatoren verkeersinvloeden

- **Frequente busroute**
- **Route hulpdiensten**
- **Hoofdfietsroute**
- **Ruim dwarsprofiel**
- **Hoge verkeersintensiteit**

Conclusie: De wegen maken deel uit van het netwerk van doorfietsroutes en van een hulpdienstroute type I.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**
- **Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg**

Conclusie: Er is (met uitzondering van een deel van de Zwaanstraat) weinig bebouwing en/of voorzieningen aanwezig.



Zwaartepunt: ETW

Toelichting: Het betreft een fietsstraat die doodlopend is voor gemotoriseerd verkeer. De ontsluitingsfunctie prevaleert daarom niet boven de erftoegangsfunctie, hoewel omgevingsinvloeden beperkt aanwezig zijn.

Factsheet Kloosterdreef – Doctor Cuyperslaan

Indicatoren verkeersinvloeden

- Frequente busroute
- Route hulpdiensten
- Hoofdfietsroute
- Ruim dwarsprofiel
- Hoge verkeersintensiteit

Conclusie: De weg maakt deel uit van een hulpdienstenroute type II. Verder rijdt bus 2 vier keer per uur in beide richtingen over de weg. Verder zijn er vrijliggende of aanliggende fietsvoorzieningen aanwezig.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- Bebouwing
- Winkels langs de weg
- School in directe nabijheid
- Ouderen/zorgvoorzieningen
- Parkeren over grote lengte
- Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg

Conclusie: Er ligt bebouwing en specifiek een zorginstelling langs de weg. Verder wordt er over grote lengte geparkeerd.



Zwaartepunt: GOW

Toelichting: In de huidige situatie prevaleren de verkeersinvloeden.

Factsheet Torenallee

Indicatoren verkeersinvloeden

- **Frequente busroute**
- **Route hulpdiensten**
- **Hoofdfietsroute**
- **Ruim dwarsprofiel**
- **Hoge verkeersintensiteit**

Conclusie: De Torenallee behoort tot het netwerk van doorfietsroutes. Verder is er een vrijliggende fietsvoorziening aanwezig, dat wil zeggen: fietsers maken gebruik van een brede voetgangersstrook.



Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**
- **Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg**

Conclusie: Er is sprake van bebouwing aan één zijde, waarin verschillende functies zoals horeca, winkels, kantoren zijn gevestigd. Verder wordt er over grote lengte geparkeerd in een langsparkerstrook.

Zwaartepunt: ETW

Toelichting: De aanwezige verkeersinvloeden wegen niet op tegen de uitstraling en het gebruik van de weg als onderdeel van een verblijfsgebied (onder andere het vele oversteken als gevolg van de aanwezige functies).

Factsheet Celebeslaan

Indicatoren verkeersinvloeden

- Frequente busroute
- Route hulpdiensten
- Hoofdfietsroute
- Ruim dwarsprofiel
- Hoge verkeersintensiteit

Conclusie: De Celebeslaan is een fietsstraat die onderdeel uitmaakt van het netwerk van DFR's.

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- Winkels langs de weg
- School in directe nabijheid
- Ouderen/zorgvoorzieningen
- **Parkeren over grote lengte**
- **Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg**

Conclusie: Er ligt een school aan de weg, de bebouwing ligt niet direct aan de rijbaan. Ter hoogte van de school liggen (haaks en langs-)parkeervakken.



Zwaartepunt: ETW

Toelichting: Vanwege de beperkte aanwezigheid van verkeersinvloeden is het niet nodig om een GOW te overwegen.

Factsheet Muzenlaan – Jasonlaan – Mercuriuslaan (ten zuiden van Sterrenlaan)

Indicatoren verkeersinvloeden

- **Frequente busroute**
- **Route hulpdiensten**
- **Hoofdfietsroute**
- **Ruim dwarsprofiel**
- **Hoge verkeersintensiteit**

Conclusie: Bus 4 rijdt in de spits 4x per uur over deze wegen. De weg maakt deel uit van een hulpdienstenroute type II en van de Slowlane (met een vrijliggend fietspad).

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- **Bebouwing**
- **Winkels langs de weg**
- **School in directe nabijheid**
- **Ouderen/zorgvoorzieningen**
- **Parkeren over grote lengte**
- **Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg**

Conclusie: Er zijn voorzieningen in de nabijheid van de weg aanwezig, die zorgen voor omgevingsinvloeden: school, zorgvoorzieningen, winkels. Verder wordt er geparkeerd, in langspaarkeervakken en haakspaarkeervakken.



Zwaartepunt: ETW

Toelichting: De omgevingsinvloeden zijn dermate sterk aanwezig dat een ETW het meest recht doet aan de situatie. Dat er een vrijliggend fietspad ligt, gaat hier wel tegenin, maar het fietspad ligt wel aan één zijde, kruispunten aan de andere kant van de rijbaan zijn gelijkwaardig.

Factsheet Mercuriuslaan (tussen Sterrenlaan en Airbornelaan)

Indicatoren verkeersinvloeden

- Frequente busroute
- Route hulpdiensten
- Hoofdfietsroute
- Ruim dwarsprofiel
- Hoge verkeersintensiteit

Conclusie: Bus 4 rijdt in de spits 4x per uur over deze wegen. De weg maakt deel uit van een hulpdienstenroute type II en van de Slowlane (met een vrijliggend fietspad).

Indicatoren voor omgevingsinvloeden

- Bebouwing
- Winkels langs de weg
- School in directe nabijheid
- Ouderen/zorgvoorzieningen
- Parkeren over grote lengte
- Smal dwarsprofiel: ontbreken vrijliggend fietspad/parallelweg

Conclusie: Er is sprake van bebouwing en parkeren aan beide zijden van de rijbaan. Er zijn geen vrijliggende fietsvoorzieningen. Voorzieningen zoals winkels en scholen zijn niet in directe nabijheid aanwezig.



Zwaartepunt: GOW

Toelichting: Er zijn veel indicatoren voor verkeersinvloeden aanwezig, en weinig indicatoren voor omgevingsinvloeden. De ontsluitingsfunctie weegt daarom zwaarder.

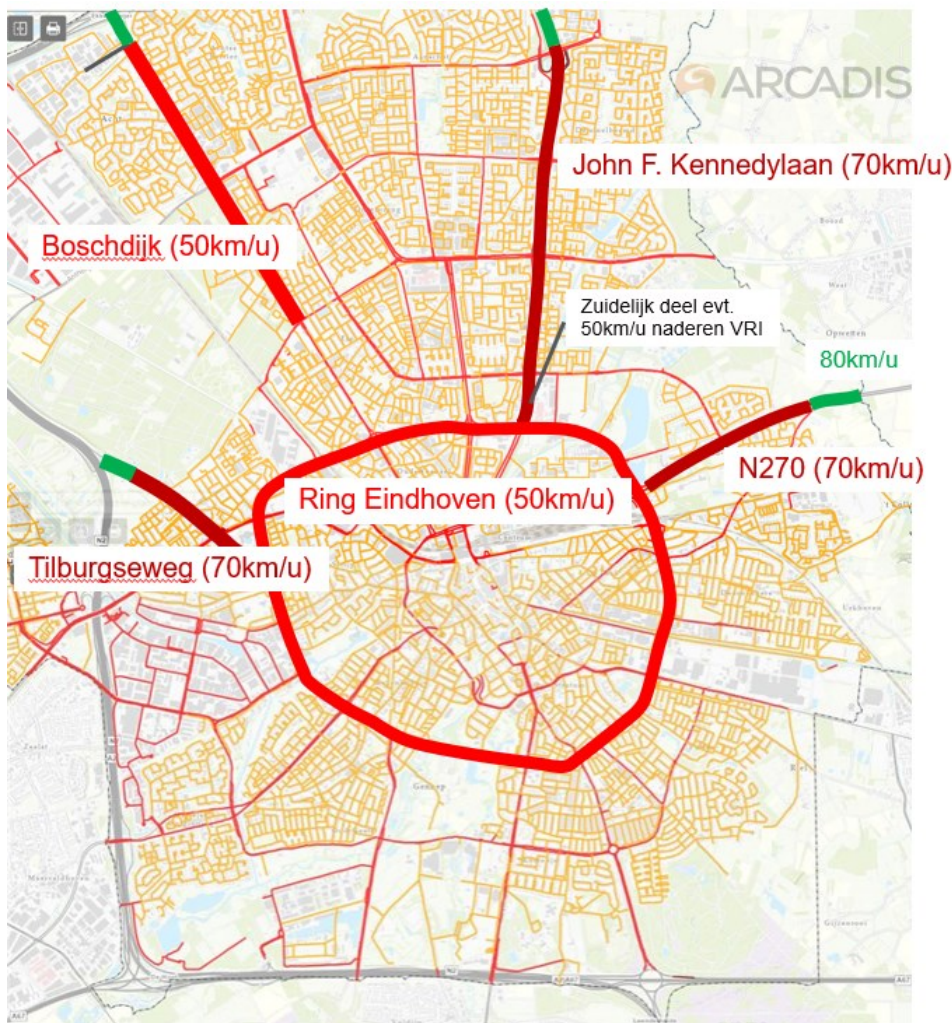
Bijlage 6 Analyse huidige 70 km/h-wegen

In dit rapport is geconcludeerd dat de Ring en de Boschdijk bijna volledig niet voldoen aan de gestelde inrichtingskenmerken voor 70 km/h. Slechts op kleine delen van de beide wegen voldoen alle inrichtingskenmerken. Omdat de wegen wel volledig aan de inrichtingskenmerken van een 50 km/h-weg voldoen, is het advies het verlagen van de snelheid op de Ring en de Boschdijk naar 50km/h. Voor de overige 70 km/h-wegen is het advies om deze maximumsnelheid te handhaven. Onderstaande afbeelding visualiseert de uitkomsten voor alle huidige 70 km/h-wegen.

Deze bijlage bevat de resultaten van een uitgebreide analyse van de huidige 70km/h-wegen. In de beoordeling van het ontwerp van de wegen is steeds gekeken naar:

- Afstand tussen kruispunten
 - Wegvaklengtes langer dan 500 meter.
- Afstand tot bebouwing
 - Afstand as van de weg tot bebouwing >25 meter
- Dwarsprofiel
 - Rijbaanbreedte > 6,5m (2 rijstroken)
 - Middenberm en zijberm >1,5m breed

Voor de Ring en Boschdijk is ook informatie over gereden snelheden en ongevallen meegenomen in de analyse. Op de volgende pagina's is de volledige analyse van alle huidige 70 km/h-wegen opgenomen.



Ring Eindhoven

Resultaten beoordeling ontwerp

Ring Eindhoven

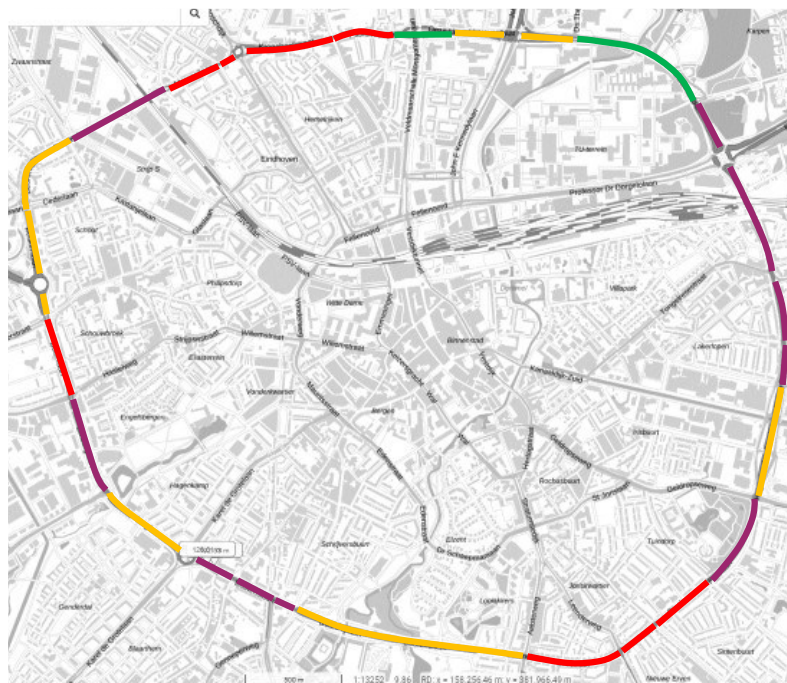
Overzicht beoordeling

Delen van de Ring die wel/niet voldoen aan inrichtingskenmerken 70km/h

- Afstand tussen kruispunten
- Afstand tot bebouwing
- Dwarsprofiel

- Kenmerken voldoen voor snelheidslimiet 70km/h
- Eén van de kenmerken voldoet niet voor snelheidslimiet 70km/h
- Twee van de kenmerken voldoet niet voor snelheidslimiet 70km/h
- Geen van de kenmerken voldoen voor snelheidslimiet 70km/h

© Arcadis 2022

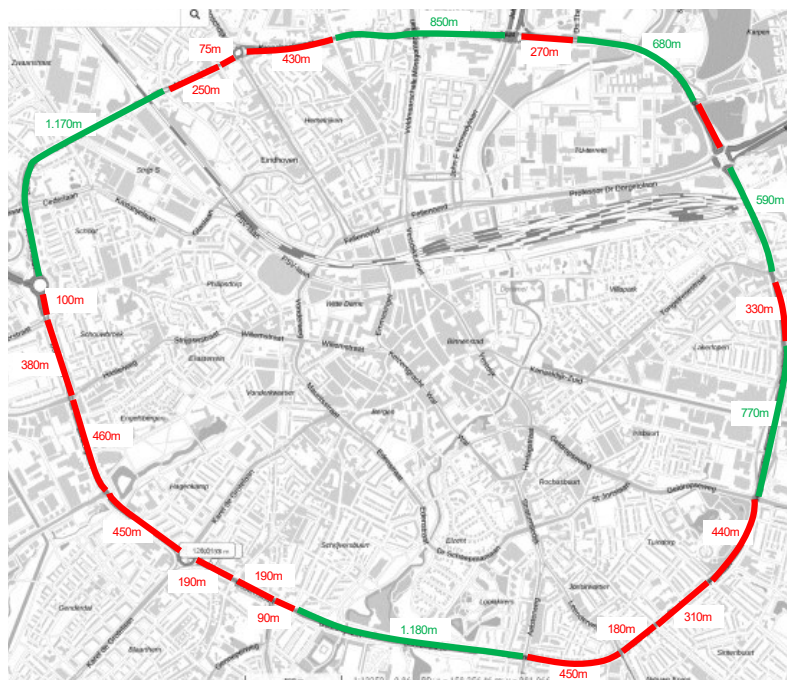


Ring Eindhoven

Beoordeling wegvaklengtes

Wegvaklengtes langer of korter dan 500 meter.

© Arcadis 2022



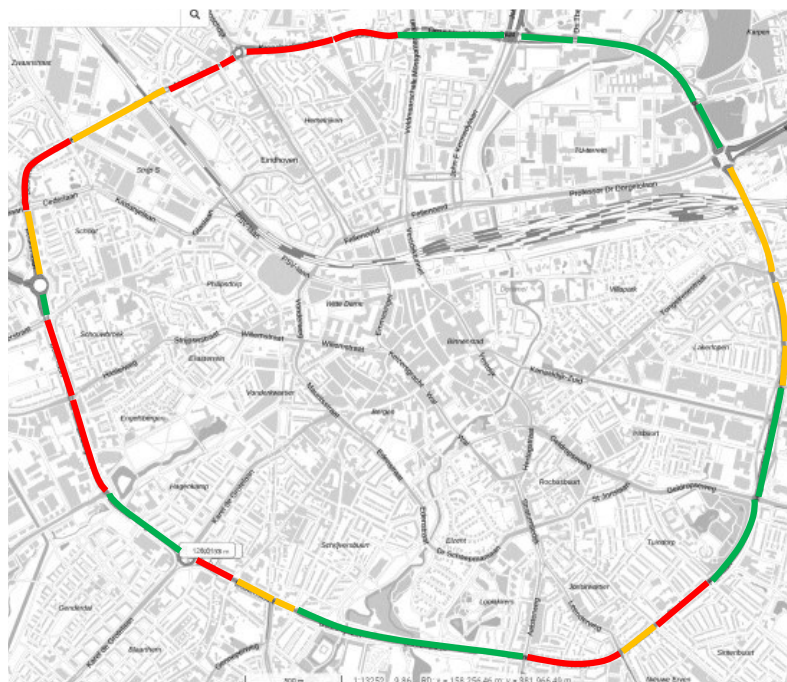
Ring Eindhoven

Beoordeling afstand bebouwing

Tussen middenas weg (middenberm) en bebouwing

- Geen bebouwing <25m
- Bebouwing <25m aan één zijde
- Bebouwing <25m aan twee zijdes

© Arcadis 2022



Ring Eindhoven

Beoordeling dwarsprofiel

Rijbaanbreedte en bermbreedte (middenberm/buitenberm).

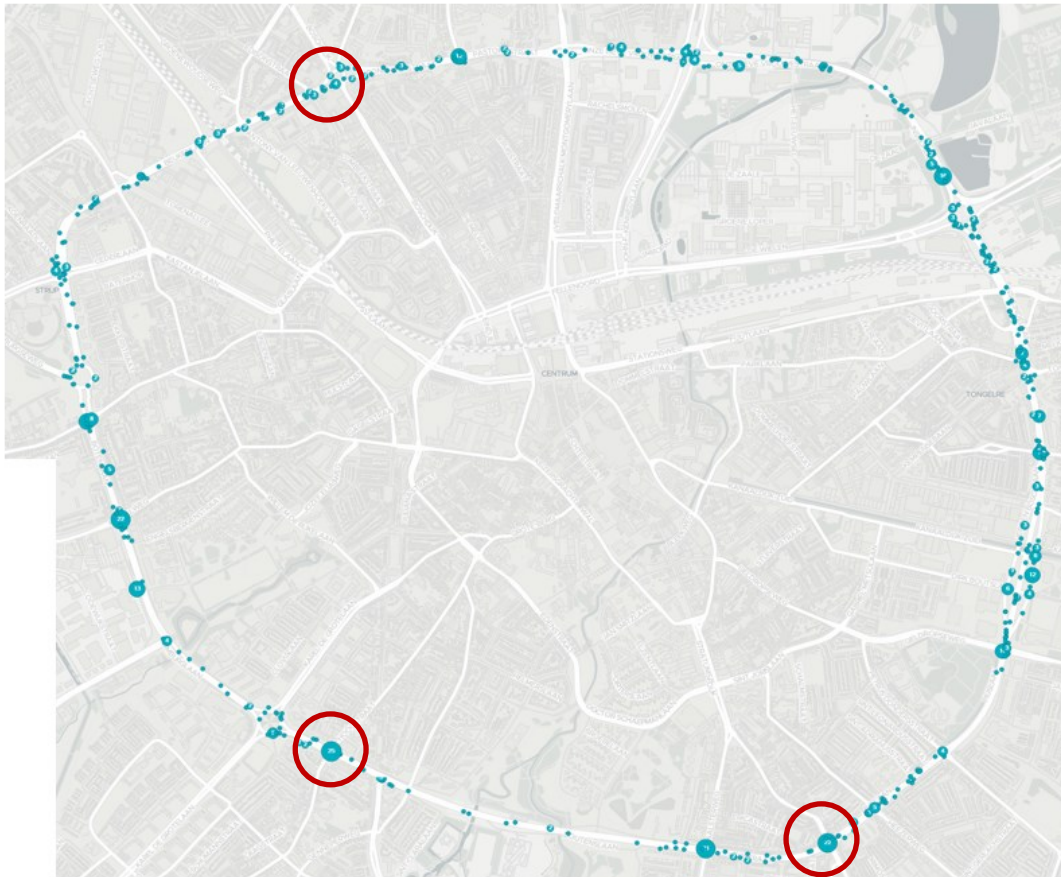
- Rijbaanbreedte en bermbreedte beide voldoende.
- Alleen bermbreedte voldoende
- Alleen rijbaanbreedte voldoende
- Rijbaanbreedte en bermbreedte beide onvoldoende.

© Arcadis 2022



Ongevalsgegevens 2018 t/m 2022

Op de Ring hebben in de afgelopen 5 jaar 807 ongevallen plaatsgevonden. Met name ter hoogte van de kruispunten zijn concentraties te zien. De drie kruispunten met ongevalsconcentraties die genoemd zijn op pagina 20, zijn in onderstaande afbeelding met rood omcirkeld. Het gaat om de kruispunten: Boutenslaan-Hoogstraat, Leostraat-Leenderweg-Piuslaan en Edisonstraat-Marconilaan-Johannes van der Waalsweg.



Snelheidsgegevens

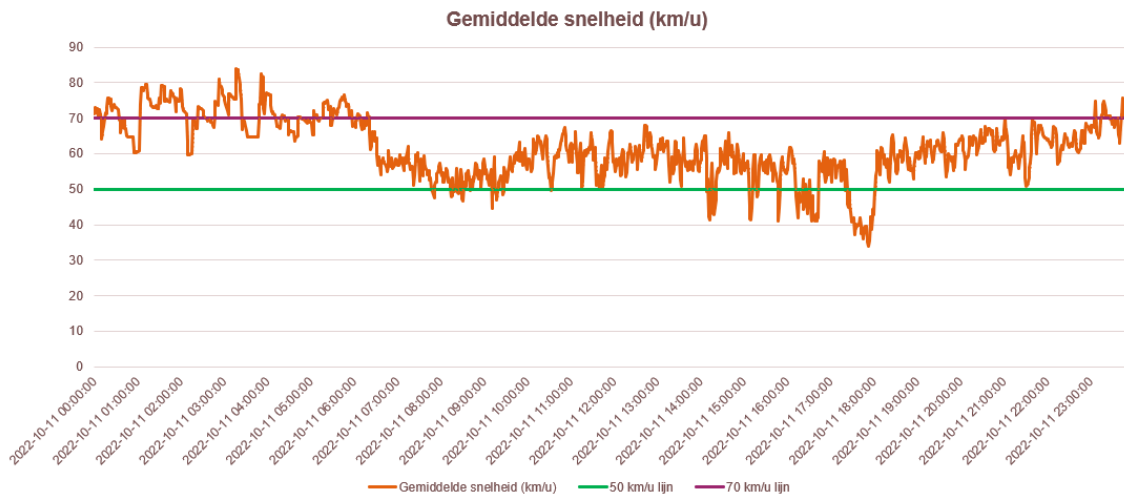
Om een inschatting te maken van de invloed van de verlaging van de snelheid is op de doorstroming van het verkeer op de Ring, is een analyse van snelheidsgegevens gemaakt. Data over gemiddelde snelheid op de Ring is gebaseerd op de gemiddelde reistijd, afkomstig uit floating car data. Voor de analyse zijn gegevens gebruikt van: 7 trajectdelen (zie afbeelding rechts) in beide richtingen op dinsdag 10 oktober 2022 (reguliere werkdag). Hieruit kan geconcludeerd worden dat:

- Op trajectdelen 1, 6 en 7 de gemiddelde snelheid overdag tussen 50 km/h en 70 km/h ligt, verlaging van de maximumsnelheid heeft naar verwachting dan ook impact voor de noordelijke trajectdelen.
- Op trajectdelen 2, 3, 4 en 5 de gemiddelde snelheid overdag rond of onder 50 km/h ligt, verlaging van de maximumsnelheid zal op de zuidelijke trajectdelen minder grote impact hebben.
- In de nachtperiode de gemiddelde snelheid op de meeste trajecten 70 km/h overschrijdt, in deze periode is snelheid dan ook een aandachtspunt.
- In de spitsperioden (met name avondspits) de gemiddelde snelheid op de meeste trajecten onder 50 km/h ligt.

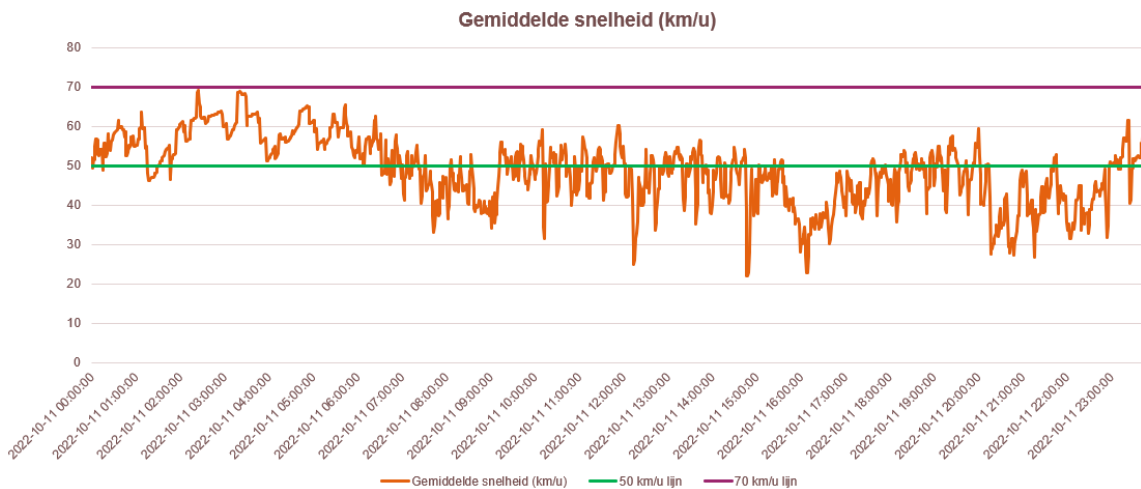


In de volgende grafieken zijn de gemiddelde snelheden gedurende de dag gevisualiseerd.

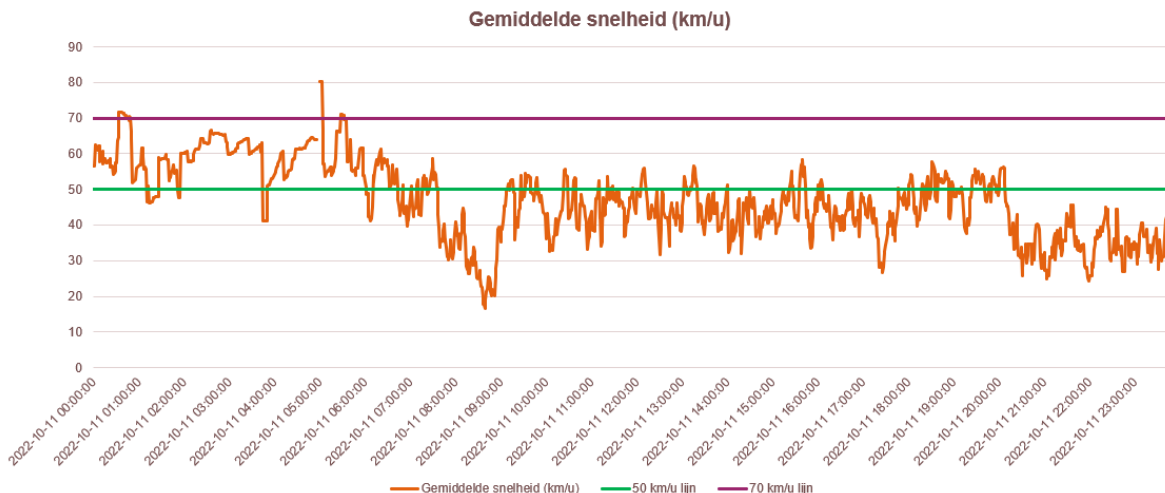
Trajectdeel 1



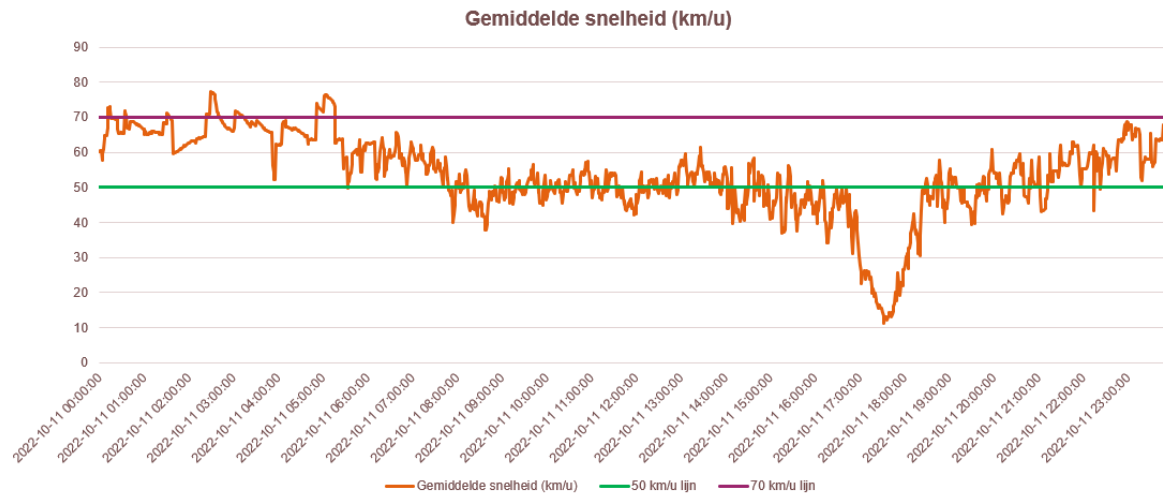
Trajectdeel 2



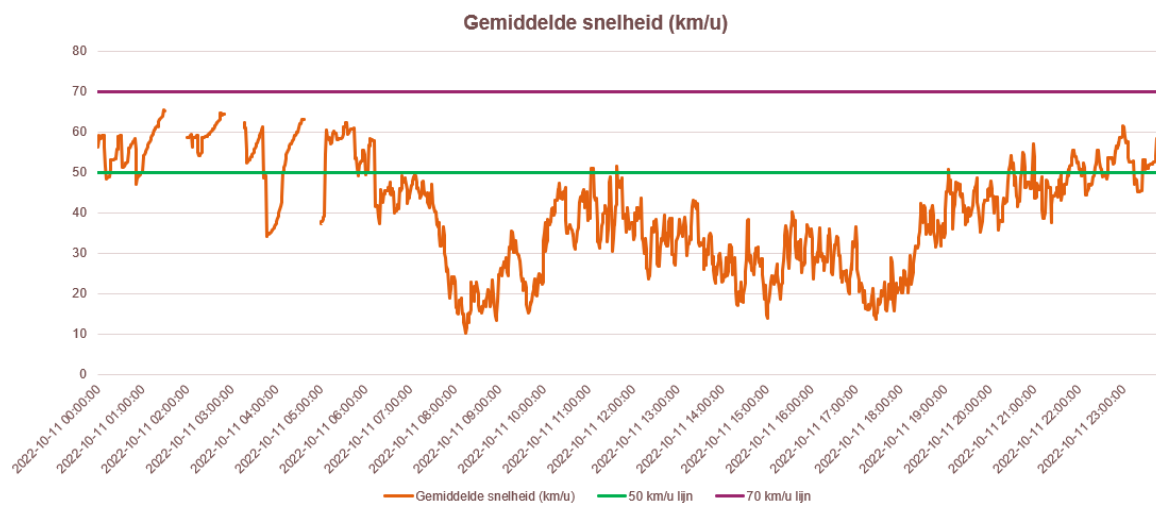
Trajectdeel 3



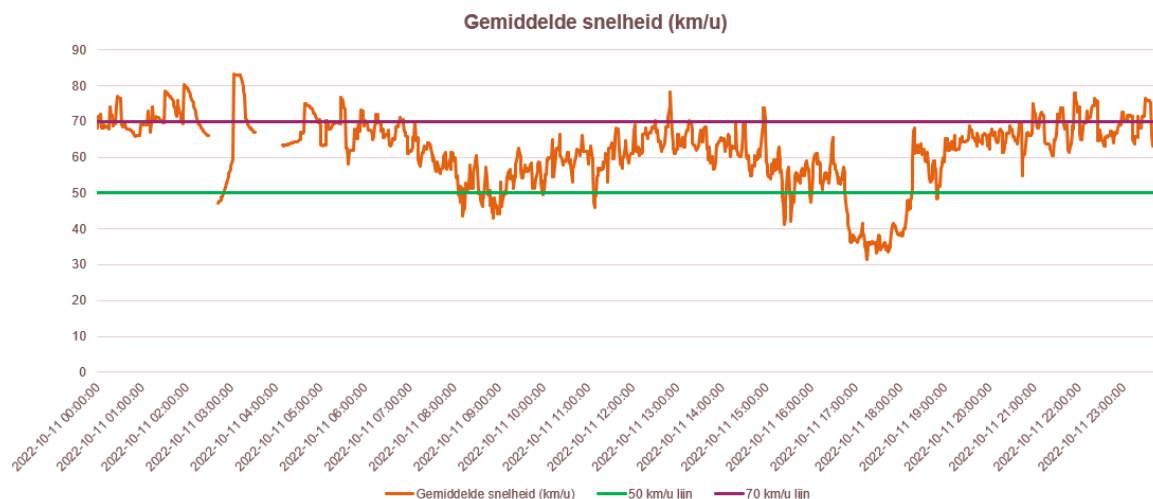
Trajectdeel 4



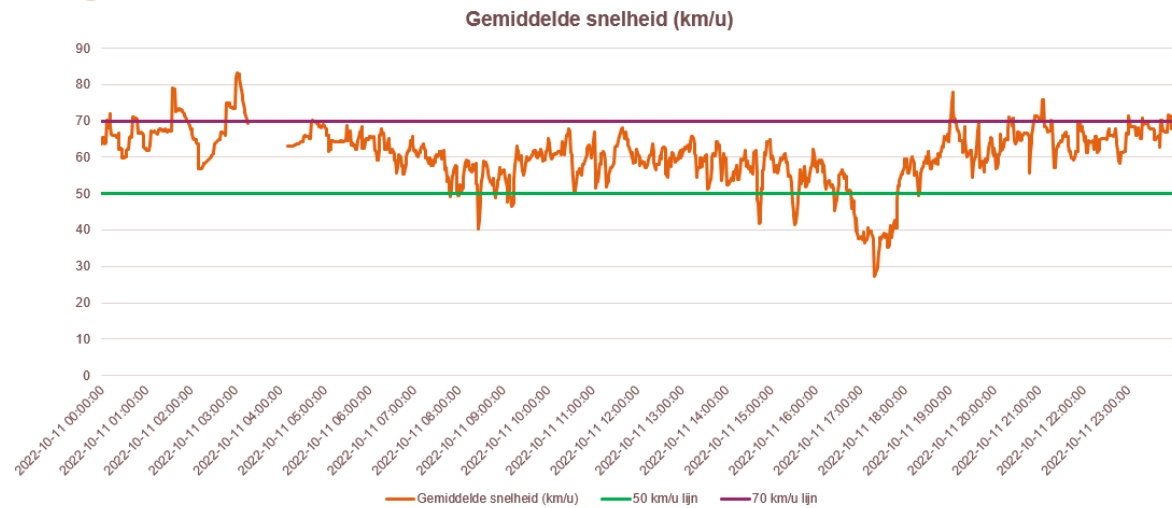
Trajectdeel 5



Trajectdeel 6



Trajectdeel 7



Boschdijk (deel 70km/h)

Resultaten beoordeling ontwerp

Boschdijk (deel 70km/h)

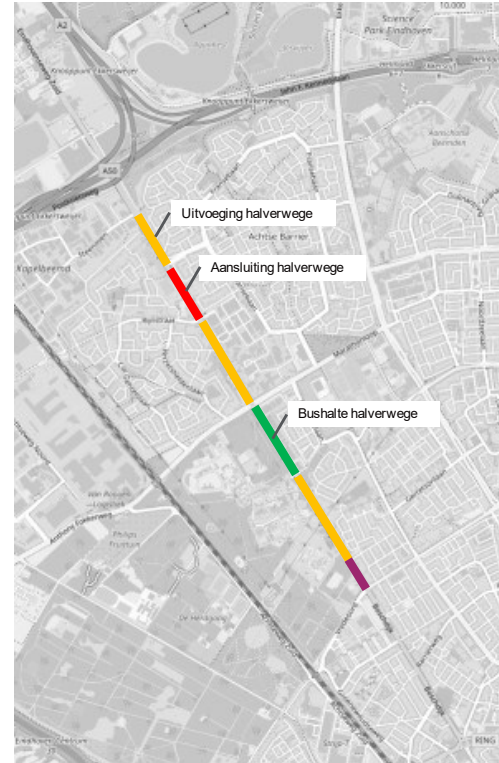
Overzicht beoordeling

Delen van de Ring die wel/niet voldoen aan inrichtingskenmerken 70km/h

- Afstand tussen kruispunten
- Afstand tot bebouwing
- Dwarsprofiel

- Kenmerken voldoen voor snelheidslimiet 70km/h
- Eén van de kenmerken voldoet niet voor snelheidslimiet 70km/h
- Twee van de kenmerken voldoet niet voor snelheidslimiet 70km/h
- Geen van de kenmerken voldoen voor snelheidslimiet 70km/h

© Arcadis 2022

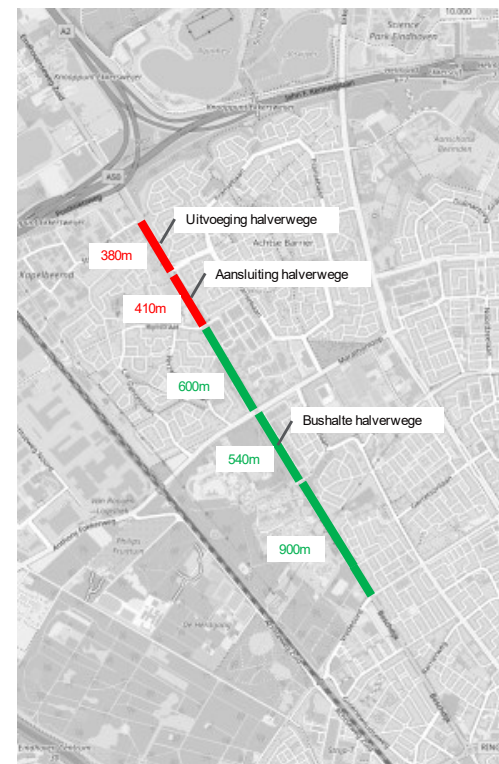


Boschdijk (deel 70km/h)

Beoordeling wegvaklengtes

Wegvaklengtes langer of korter dan 500 meter.

© Arcadis 2022



Boschdijk (deel 70km/h)

Beoordeling afstand bebouwing

Tussen middenas weg (middenberm) en bebouwing

- Geen bebouwing <25m
- Bebouwing <25m aan één zijde
- Bebouwing <25m aan twee zijdes

© Arcadis 2022



Boschdijk (deel 70km/h)

Beoordeling dwarsprofiel

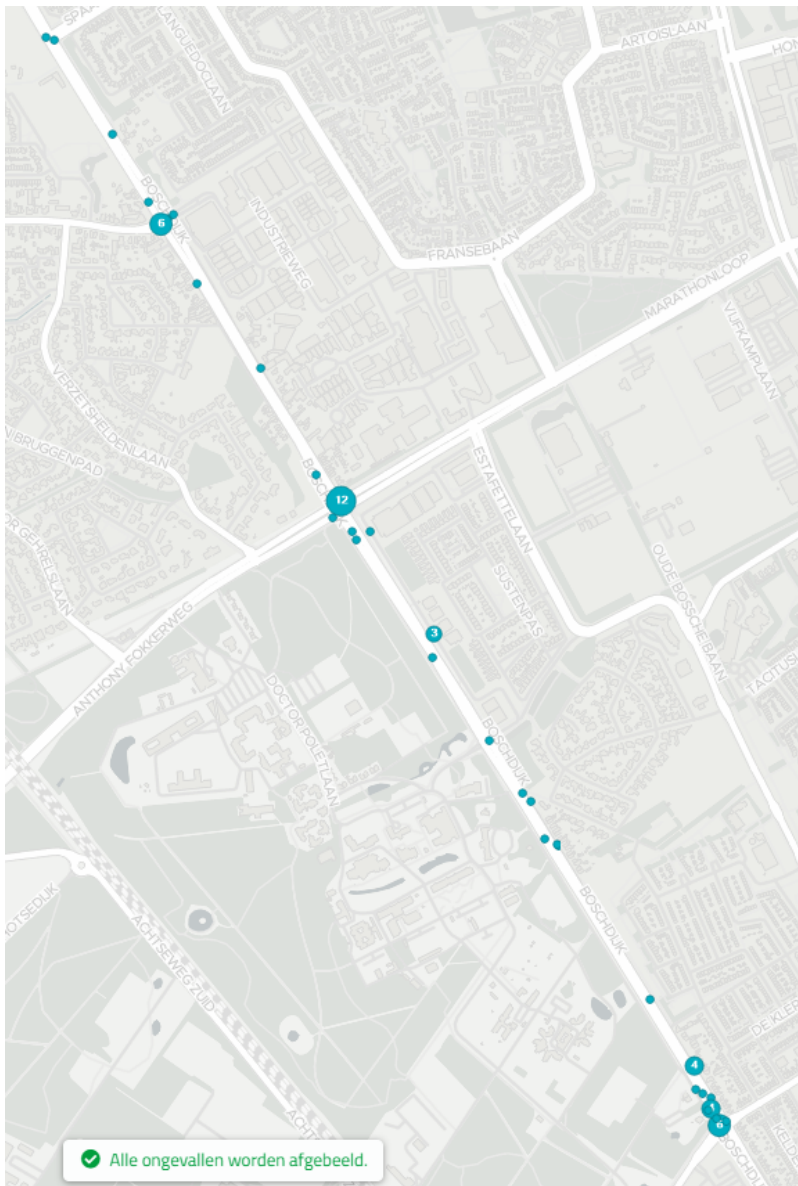
Rijbaanbreedte en bermbreedte (middenberm/buitenberm).

- Rijbaanbreedte en bermbreedte beide voldoende.
- Alleen bermbreedte voldoende
- Alleen rijbaanbreedte voldoende
- Rijbaanbreedte en bermbreedte beide onvoldoende.

© Arcadis 2022

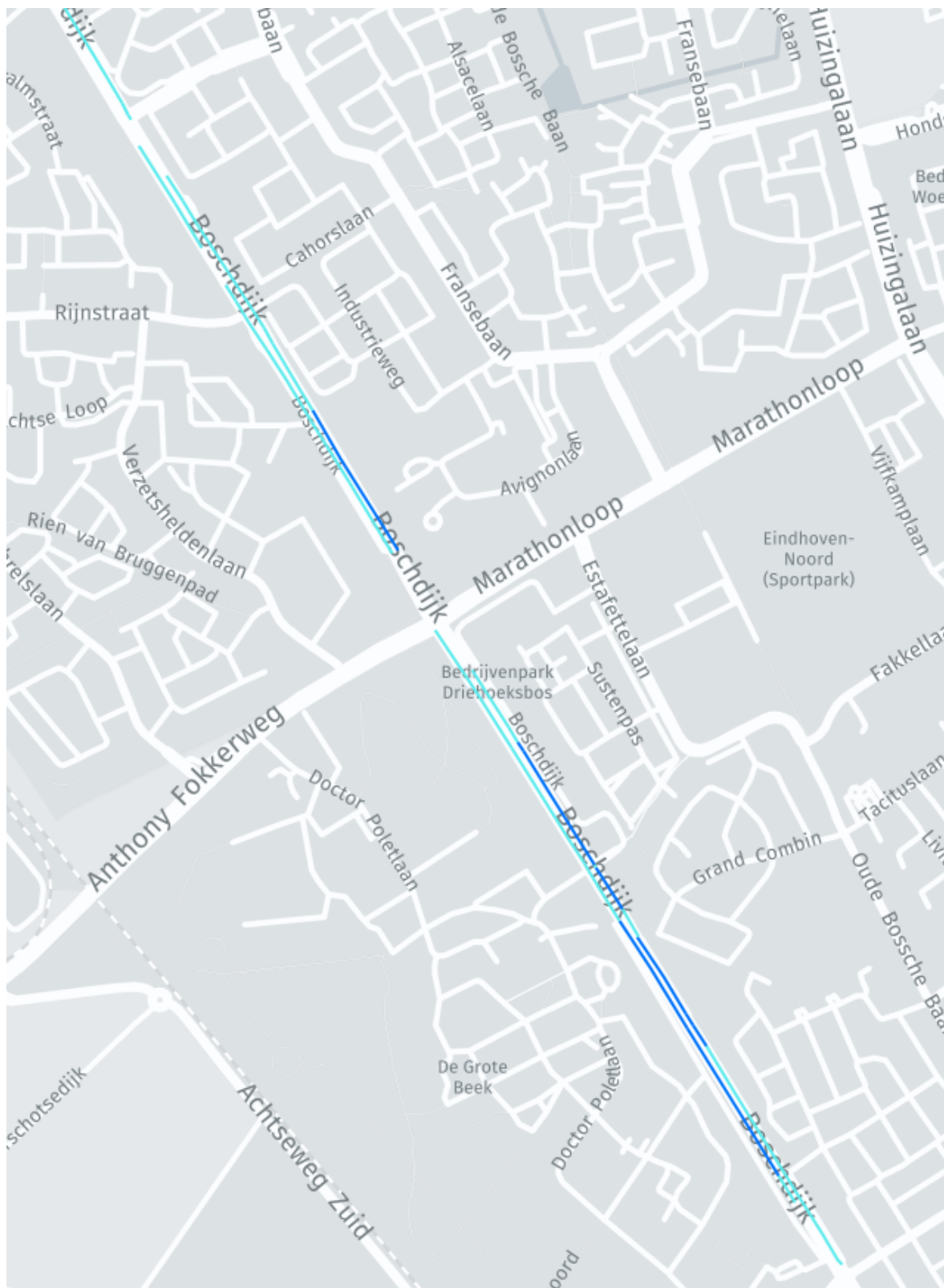


Ongevalsegevens 2018 t/m 2022



Snelheidsgegevens

De lichtblauwe lijnen geven aan op welke wegdelen de snelheid ligt op de ondergrens voor een snelheidsboete. Op de donkerblauwe lijnen is sprake van minder dan 10km/h overschrijding. Er is geen sprake van meer dan 10km/h overschrijding.



Deel van de John F. Kennedylaan

Resultaten beoordeling ontwerp

Deel van de John F. Kennedylaan

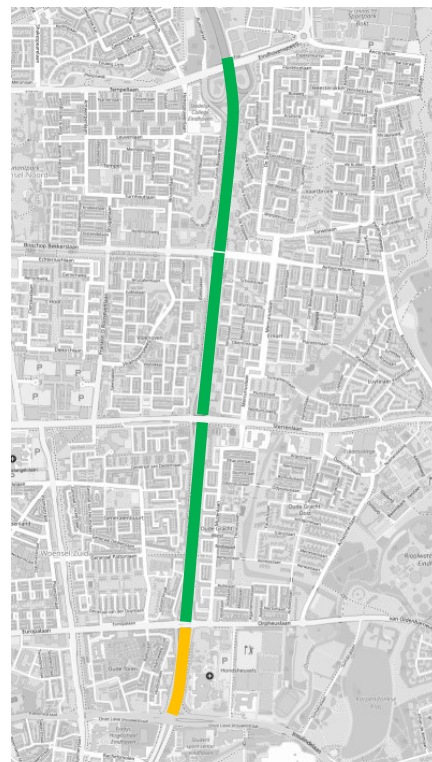
Overzicht beoordeling

Delen van de Ring die wel/niet voldoen aan inrichtingskenmerken 70km/h

- Afstand tussen kruispunten
- Afstand tot bebouwing
- Dwarsprofiel

- Kenmerken voldoen voor snelheidslimiet 70km/h
- Eén van de kenmerken voldoet niet voor snelheidslimiet 70km/h
- Twee van de kenmerken voldoet niet voor snelheidslimiet 70km/h
- Geen van de kenmerken voldoen voor snelheidslimiet 70km/h

© Arcadis 2022

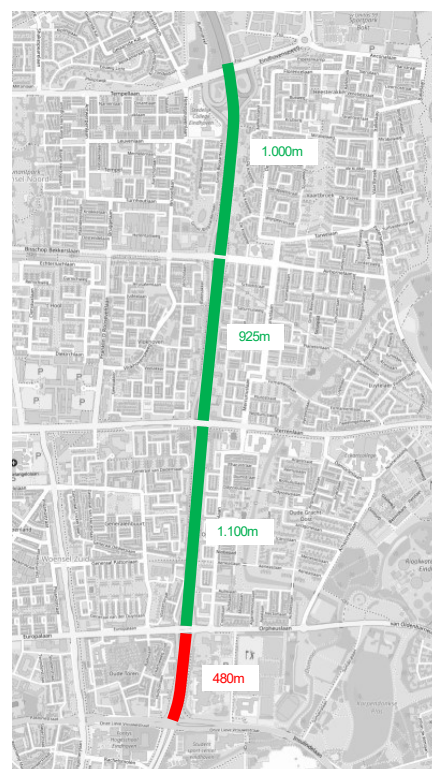


Deel van de John F. Kennedylaan

Beoordeling wegvaklengtes

Wegvaklengtes langer of korter dan 500 meter.

© Arcadis 2022



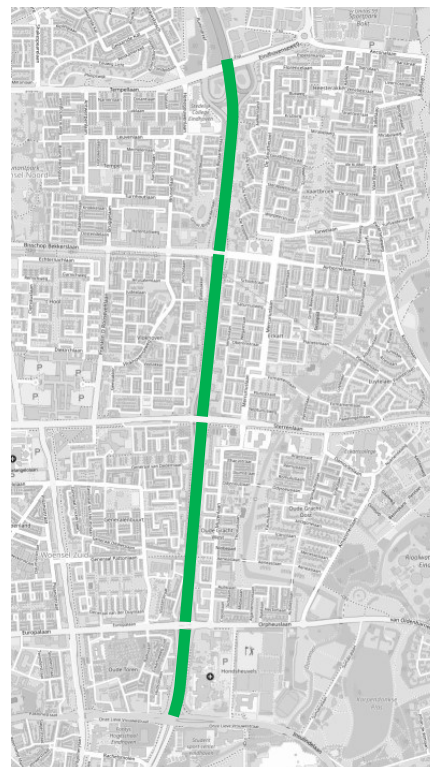
Deel van de John F. Kennedylaan

Beoordeling afstand bebouwing

Tussen middenas weg (middenberm) en bebouwing

- Geen bebouwing <25m
- Bebouwing <25m aan één zijde
- Bebouwing <25m aan twee zijdes

© Arcadis 2022



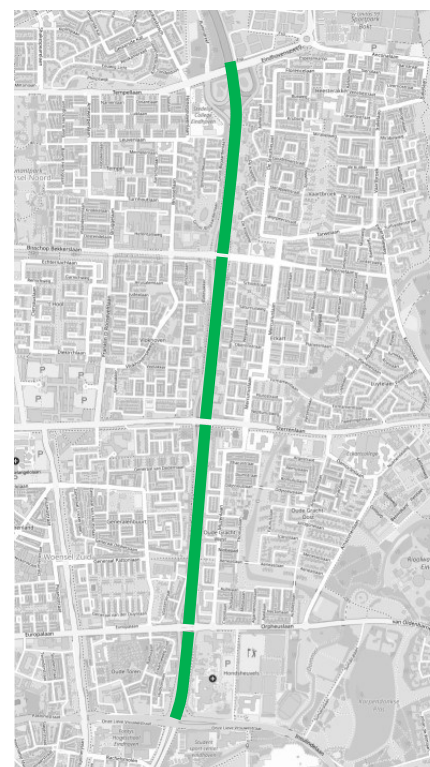
Deel van de John F. Kennedylaan

Beoordeling dwarsprofiel

Rijbaanbreedte en bermbreedte (middenberm/buitenberm).

- Rijbaanbreedte en bermbreedte beide voldoende.
- Alleen bermbreedte voldoende
- Alleen rijbaanbreedte voldoende
- Rijbaanbreedte en bermbreedte beide onvoldoende.

© Arcadis 2022



Deel van de Tilburgseweg

Resultaten beoordeling ontwerp

Deel van de Tilburgseweg

Overzicht beoordeling

Delen van de Ring die wel/niet voldoen aan inrichtingskenmerken 70km/h

- Afstand tussen kruispunten
- Afstand tot bebouwing
- Dwarsprofiel

- Kenmerken voldoen voor snelheidslimiet 70km/h
- Eén van de kenmerken voldoet niet voor snelheidslimiet 70km/h
- Twee van de kenmerken voldoet niet voor snelheidslimiet 70km/h
- Geen van de kenmerken voldoen voor snelheidslimiet 70km/h

© Arcadis 2022



Deel van de Tilburgseweg

Beoordeling wegvaklengtes

Wegvaklengtes langer of korter dan 500 meter.

© Arcadis 2022



Deel van de Tilburgseweg

Beoordeling afstand bebouwing

Tussen middenas weg (middenberm) en bebouwing

- Geen bebouwing <25m
- Bebouwing <25m aan één zijde
- Bebouwing <25m aan twee zijdes

© Arcadis 2022



Deel van de Tilburgseweg

Beoordeling dwarsprofiel

Rijbaanbreedte en bermbreedte (middenberm/buitenberm).

- Rijbaanbreedte en bermbreedte beide voldoende.
- Alleen bermbreedte voldoende
- Alleen rijbaanbreedte voldoende
- Rijbaanbreedte en bermbreedte beide onvoldoende.

© Arcadis 2022



Eisenhowerlaan (N270)

Resultaten beoordeling ontwerp

Eisenhowerlaan (N270)

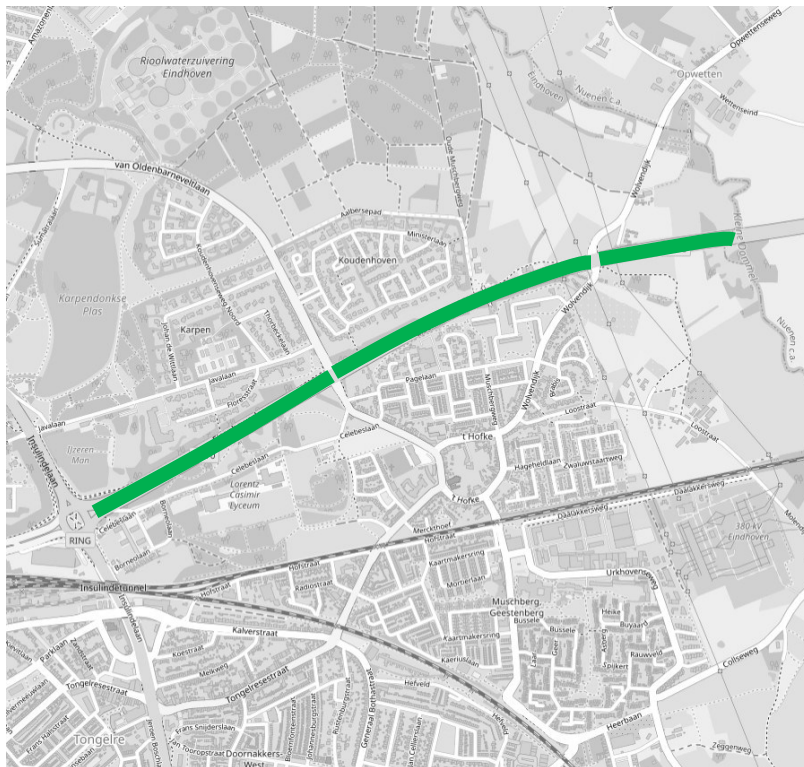
Overzicht beoordeling

Delen van de Ring die wel/niet voldoen aan inrichtingskenmerken 70km/h

- Afstand tussen kruispunten
- Afstand tot bebouwing
- Dwarsprofiel

- Kenmerken voldoen voor snelheidslimiet 70km/h
- Eén van de kenmerken voldoet niet voor snelheidslimiet 70km/h
- Twee van de kenmerken voldoet niet voor snelheidslimiet 70km/h
- Geen van de kenmerken voldoen voor snelheidslimiet 70km/h

© Arcadis 2022

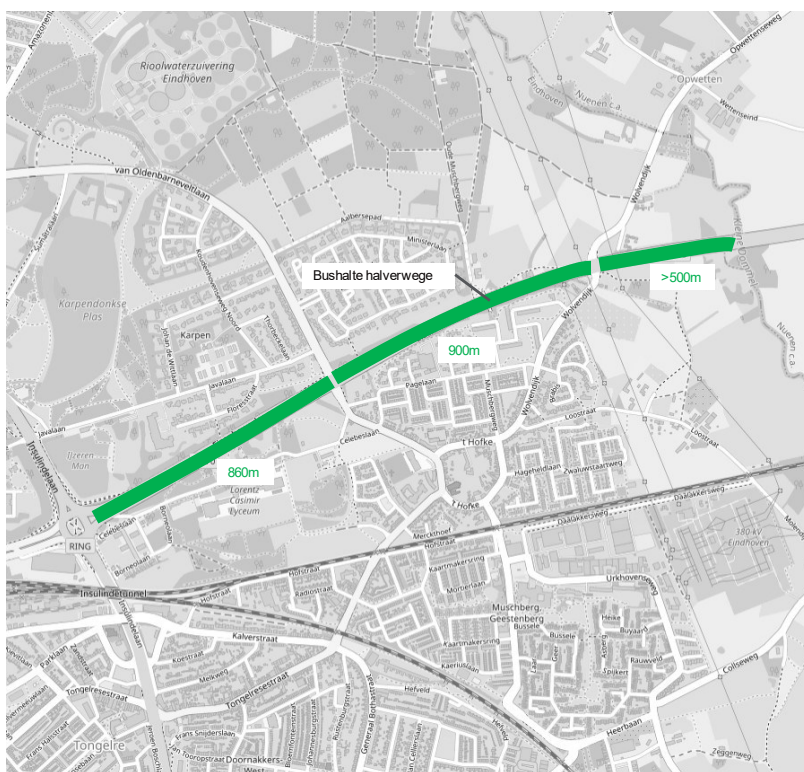


Eisenhowerlaan (N270)

Beoordeling wegvaklengtes

Wegvaklengtes langer of korter dan 500 meter.

© Arcadis 2022



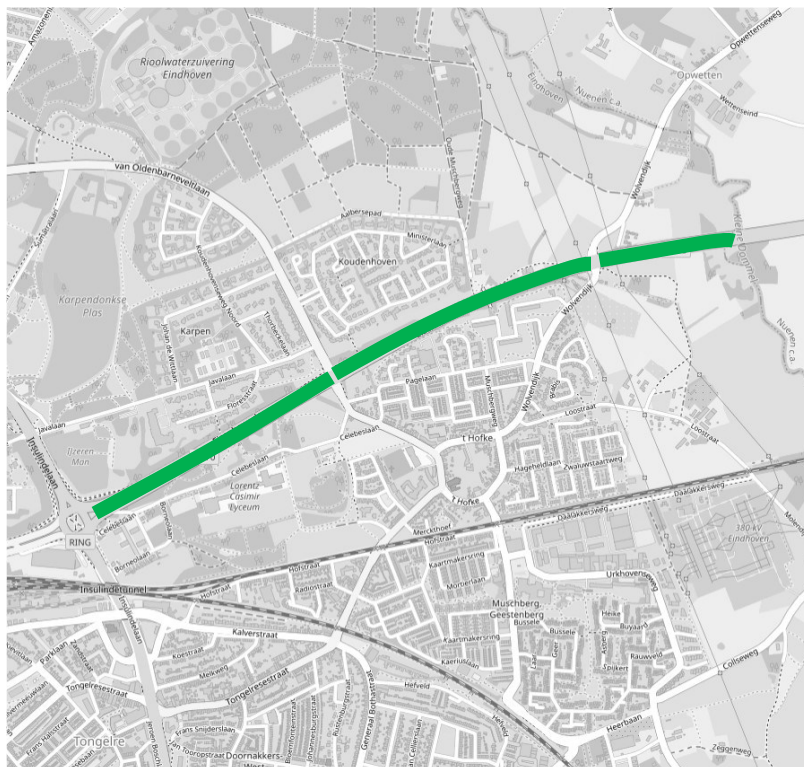
Eisenhowerlaan (N270)

Beoordeling afstand bebouwing

Tussen middenas weg (middenberm) en bebouwing

- Geen bebouwing <25m
- Bebouwing <25m aan één zijde
- Bebouwing <25m aan twee zijdes

© Arcadis 2022



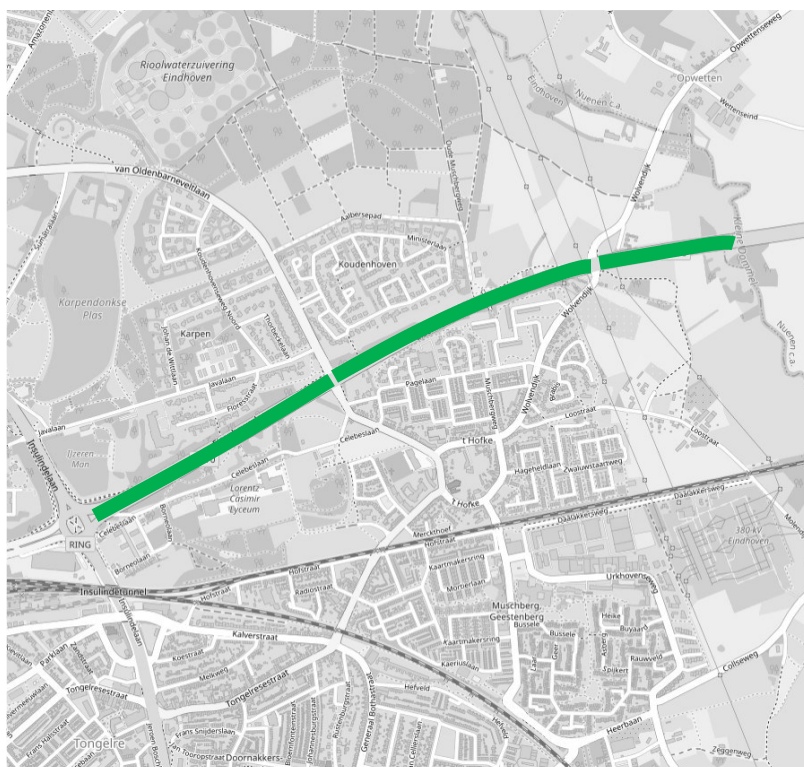
Eisenhowerlaan (N270)

Beoordeling dwarsprofiel

Rijbaanbreedte en bermbreedte (middenberm/buitenberm).

- Rijbaanbreedte en bermbreedte beide voldoende.
- Alleen bermbreedte voldoende
- Alleen rijbaanbreedte voldoende
- Rijbaanbreedte en bermbreedte beide onvoldoende.

© Arcadis 2022



Bijlage 7 Veranderende wegvakken

Type verandering	Wegvak	Reden voor aanpassing	Indicatieve kosten
50km/h > 30km/h	2 ^e Lieven de Keylaan	Verblijfsfunctie weegt zwaarder dan verkeersfunctie	€ 420.000
	Aalsterweg (Stratumsedijk - Ring)	Voldoet niet aan de inrichtingskenmerken (parkeren aan rijbaan)	€ 380.000
	Achtseweg Noord	Verblijfsfunctie weegt zwaarder dan verkeersfunctie	€ 960.000
	Achtseweg Zuid (Wegvak Ring - Bezuidenhoutseweg)	Verblijfsfunctie weegt zwaarder dan verkeersfunctie	€ 590.000
	Airbornelaan (Wegvak Kennedylaan - Suikerpeerstraat)	Verblijfsfunctie weegt zwaarder dan verkeersfunctie	€ 580.000
	Boschdijk (wegvak Ring - Felenoord)	Voldoet niet aan de inrichtingskenmerken (parkeren aan rijbaan)	€ 1.320.000
	Buitendreef	Verblijfsfunctie weegt zwaarder dan verkeersfunctie	€ 460.000
	Castiliëlaan	Verblijfsfunctie weegt zwaarder dan verkeersfunctie	€ 1.060.000
	Daalakkersweg (wegvak Urkhovenseweg - Loostraat)	Verblijfsfunctie weegt zwaarder dan verkeersfunctie	€ 610.000
	De Schakel (wegvak Mispelhoefstraat - Achtseweg Noord)	Verblijfsfunctie weegt zwaarder dan verkeersfunctie	€ 300.000
	De Witbogt	Verblijfsfunctie weegt zwaarder dan verkeersfunctie	€ 440.000
	Dillenburgstraat (Hurksestraat - Hastelweg)	Verblijfsfunctie weegt zwaarder dan verkeersfunctie	€ 100.000
	Dillenburgstraat (Meernakkerweg - Hurksestraat)	Verblijfsfunctie weegt zwaarder dan verkeersfunctie	€ 330.000
	Dillenburgstraat (wegvak Meernakkerweg - Langendijk)	Verblijfsfunctie weegt zwaarder dan verkeersfunctie	€ 730.000
	Dr. Cuyperslaan (wegvak 1e Lieven de Keylaan - Europalaan)	Verblijfsfunctie weegt zwaarder dan verkeersfunctie	€ 1.730.000
	Dr Schaepmanlaan (Stratumsedijk - Jan Smitzlaan)	Voldoet niet aan de inrichtingskenmerken (parkeren aan rijbaan)	€ 1.080.000
	Edenstraat (Frederik van Eedenplein - Hoogstraat)	Voldoet niet aan de inrichtingskenmerken (parkeren aan rijbaan en fietsers op de rijbaan)	€ 190.000
	Edenstraat (Jan Smitzlaan - Frederik van Eedenplein)	Voldoet niet aan de inrichtingskenmerken (parkeren aan rijbaan en fietsers op de rijbaan)	€ 370.000
	Fakkellaan (wegvak Huizingalaan - Estafettelaan)	Verblijfsfunctie weegt zwaarder dan verkeersfunctie	€ 770.000
	Fijenhof	Verblijfsfunctie weegt zwaarder dan verkeersfunctie	€ 280.000
	Floralaan West (Aalsterweg - Roostenlaan)	Voldoet niet aan de inrichtingskenmerken (parkeren aan rijbaan en fietsers op de rijbaan)	€ 220.000

Franklin D. Rooseveltlaan (wegvak Vlokhovenseweg - Bisschop Bekkerslaan)	Voldoet niet aan de inrichtingskenmerken (parkeren aan rijbaan en fietsers op de rijbaan)	€790.000
Genovevalaan (wegvak Bisschop Bekkerslaan - Koning Arthurlaan)	Voldoet niet aan de inrichtingskenmerken (parkeren aan rijbaan en fietsers op de rijbaan)	€740.000
Hastelweg (Limburglaan - Beatrixkade)	Verblijfsfunctie weegt zwaarder dan verkeersfunctie	€1.000.000
Heezerweg (Ring - Tivolilaan)	Voldoet niet aan de inrichtingskenmerken (parkeren aan rijbaan)	€620.000
Hurksestraat (Noord Brabantlaan - Beemdstraat)	Voldoet niet aan de inrichtingskenmerken (veel in-en uitritten en fietsers op de rijbaan)	€1.270.000
Kanaaldijk Zuid (Nachtegaallaan - Tongelresestraat)	Voldoet niet aan de inrichtingskenmerken (parkeren aan rijbaan en fietsers op de rijbaan)	€330.000
Kanaaldijk Zuid (Ring - Tongelresestraat)	Voldoet niet aan de inrichtingskenmerken (parkeren aan rijbaan)	€440.000
Kastanjelaan/Cederlaan (wegvak PSV-laan - Ring)	Voldoet niet aan de inrichtingskenmerken (parkeren aan rijbaan)	€750.000
Koudenhovenseweg Zuid	Voldoet niet aan de inrichtingskenmerken (parkeren aan rijbaan)	€190.000
Leenderweg (Stratumsedijk - Ring)	Voldoet niet aan de inrichtingskenmerken (parkeren aan rijbaan en halteren op rijbaan)	€510.000
Looyenbeemd	Verblijfsfunctie weegt zwaarder dan verkeersfunctie	€220.000
Luchthavenweg	Voldoet niet aan de inrichtingskenmerken (veel in-en uitritten en fietsers op de rijbaan)	€700.000
Mauritsstraat (Julianastraat - Willem de Zwijgerstraat)	Voldoet niet aan de inrichtingskenmerken (parkeren aan rijbaan)	€370.000
Mecklenburgstraat (Mauritsstraat - Palingstraat)	Voldoet niet aan de inrichtingskenmerken (parkeren aan rijbaan en fietsers op de rijbaan)	€160.000
Mispelhoefstraat (Spoor - De Schakel)	Verblijfsfunctie weegt zwaarder dan verkeersfunctie	€520.000
P Czn Hooftlaan (Bilderdijkaan - Stratumsedijk)	Voldoet niet aan de inrichtingskenmerken (parkeren aan rijbaan en fietsers op de rijbaan)	€280.000
Quinten Matsyslaan (Rogier van der Weydenstraat - Fernhoutstraat)	Voldoet niet aan de inrichtingskenmerken (parkeren aan rijbaan)	€680.000
Rode Kruislaan (wegvak Tempellaan - Bisschop Bekkerslaan)	Voldoet niet aan de inrichtingskenmerken (parkeren aan rijbaan)	€1.140.000
Rooijakkersstraat	Verblijfsfunctie weegt zwaarder dan verkeersfunctie	€420.000
Ruysdaelbaan (Ring - Rogier van der Weydenstraat)	Voldoet niet aan de inrichtingskenmerken (parkeren aan rijbaan)	€450.000
St Jorislaan (Stratumsedijk - Geldropseweg)	Voldoet niet aan de inrichtingskenmerken (parkeren aan rijbaan)	€800.000

	St Petrus Canisiuslaan (Geldropseweg - St Bonifaciuslaan)	Voldoet niet aan de inrichtingskenmerken (parkeren aan rijbaan en fietsers op de rijbaan)	€850.000
	Stratumsedijk (Aalsterweg - St Jorislaan)	Kort wegvak 50km/h omringd door wegvakken met een maximumsnelheid van 30km/h	€180.000
	Stratumsedijk (St Jorislaan - P Czn Hoofthooflaan)	Kort wegvak 50km/h omringd door wegvakken met een maximumsnelheid van 30km/h	€280.000
	Tivolilaan (Heezerweg - St Bonifaciuslaan)	Voldoet niet aan de inrichtingskenmerken (parkeren aan rijbaan en fietsers op de rijbaan)	€430.000
	Tongelresestraat (Ring - Kanaaldijk Zuid)	Voldoet niet aan de inrichtingskenmerken (parkeren aan rijbaan en fietsers op de rijbaan)	€1.230.000
	Tongelresestraat ('t Hofke - Ring)	Voldoet niet aan de inrichtingskenmerken (parkeren aan rijbaan)	€1.930.000
	Wekkerstraat	Verblijfsfunctie weegt zwaarder dan verkeersfunctie	€300.000
	Wolvendijk (wegvak 't Hofke - A270)	Voldoet niet aan de inrichtingskenmerken (parkeren aan rijbaan en fietsers op de rijbaan)	€660.000
30km/h > GOW30	Anconalaan (wegvak Eindhovenseweg - Florencelaan)	Onderdeel van een frequente busroute en primaire fietsroute	€140.000
	Antwerpenlaan	Onderdeel van een frequente busroute	€1.180.000
	Centrumring (wegvak Mathildelaan - Stratumsedijk)	Onderdeel van een frequente busroute	€780.000
	Centrumring (Wegvak Stratumsedijk - Stationslaan)	Onderdeel van een frequente busroute	€1.120.000
	Florencelaan (wegvak Anconalaan - Airbornelaan)	Onderdeel van een frequente busroute en primaire fietsroute	€2.120.000
	Fransebaan	Onderdeel van een frequente busroute	€3.150.000
	Gasthuisstraat/Heezerweg (Ring - St Jorislaan)	Onderdeel van een frequente busroute	€310.000
	Geldropseweg (wegvak Vestdijk - St Jorislaan)	Onderdeel van een primaire fietsroute	€120.000
	Heezerweg (ten zuiden van Floralaan), Kannuniksven, Diepmeerven	Onderdeel van een frequente busroute	€2.250.000
	Kloosterdreef (Europalaan - Ring)	Onderdeel van een frequente busroute	€550.000
	Mercuriuslaan (wegvak Airbornelaan - Sterrenlaan)	Onderdeel van een frequente busroute en primaire fietsroute	€740.000
	Muzenlaan (wegvak Sterrenlaan - Orpheuslaan)	Onderdeel van een frequente busroute en primaire fietsroute	€950.000
	Petrus Dondersstraat	Onderdeel van een frequente busroute	€30.000
	Philitleaan	Onderdeel van een frequente busroute	€850.000
	Rijnstraat/Waalstraat	Onderdeel van een primaire fietsroute	€770.000

Schootsestraat (wegvak Beukenlaan - Kastanjelaan)	Onderdeel van een frequente bus-route	€20.000
Shakespearelaan/Overture/Opera/Sprookjesbosch	Onderdeel van een frequente bus-route	€2.830.000
St Bonifaciuslaan (wegvak Ring - Tivolilaan)	Onderdeel van een frequente bus-route	€660.000
t Hofke (wegvak Tongelresestraat - Pagelaan)	Maakt onderdeel uit van ontsluitende route voor autoverkeer	€380.000
Vincent van Goghstraat/Rembrandtplein/Hobbemastraat	Onderdeel van een frequente bus-route	€710.000
Willemstraat (Emmasingel - Vonderweg)	Onderdeel van een frequente bus-route	€340.000
Willemstraat/Strijpsestraat (wegvak Vonderweg - Ring)	Onderdeel van een frequente bus-route	€520.000
Zandschuit (wegvak Zandgolf - Zandkasteel)	Kent een vrijliggend fietspad	€580.000
Zandstrand (wegvak Zandbloem - Flight Forum)	Kent een vrijliggend fietspad	€780.000
Zeelsterstraat (wegvak Ring - Hastelweg)	Onderdeel van een primaire fiets-route	€1.570.000
Zwaanstraat (wegvak Beukenlaan - Halvemaanstraat)	Onderdeel van een primaire fiets-route	€190.000

Bijlage 8 Kosten

Uitgangspunten

De berekening van het kostenplaatje is gebaseerd op globale kostenkengetallen. Hiervoor is gebruik gemaakt van de kostenkengetallen als bijbehorend aan de 'Investeringsimpuls Verkeersveiligheid tweede tranche (2022-2023)' van het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat³. Deze kostenkengetallen zijn opgezet ten behoeve van de investeringsimpuls, welke gericht is op het verbeteren van de verkeersveiligheid op het onderliggende wegennet. Een aantal maatregelen zijn niet opgenomen in de subsidieregeling. Hiervoor zijn andere bronnen gehanteerd. Alle genoemde bedragen zijn exclusief btw.

Maatregel	(Onderdeel van) SPV-maatregelnummer	Kosten	Eenheid
Versmallen rijbaan	344	€595	Per strekkende meter
Verwijderen asmarkering	344	€25	Per strekkende meter
Verwijderen voorrangsregeling	334	€785	Per locatie
Aanbrengen snelheidsremmers	330	€57.072	Per locatie
Elementverharding rijloper	344	€595	Per strekkende meter
Aanbrengen fietsstroken	317 (rood asfalt)	€130	Per strekkende meter
Aanbrengen bebording 30km-zone	344	€147	Per bord
Verwijderen bestaande 30km-poorten	344	€85	Per bord
Aanbrengen dubbele asmarkering	343	€17,50	Per strekkende meter
Haltekom voor bus	o.b.v. 317 (haltekom 108m ²)	€11.880	Per locatie
Langsparkeren opheffen	340	€1.020	Per parkeervak
Realiseren fietsvoorziening	321 (4,0m)	€345	Per strekkende meter
Doorrekening en aanpassing VRI	Andere bron gehanteerd: KEA VK beheer VRI rapportage (crow.nl)	€15.000	Per VRI

Tabel 6: Overzicht gehanteerde kencijfers

Naast de toepassing van bovenstaande kostenkengetallen zijn nog enkele opslagen genomen op de totaalbedragen. Deze opslagen waren niet opgenomen in de kostenkengetallen van de Investeringsimpuls, maar zijn wel belangrijk in het creëren van een reëel kostenplaatje. Het betreft de volgende opslagen:

- Engineeringskosten (10%)
- Risicoreserveringen (10%)
- Bijkomende projectkosten (5%)

³ [Kostenkengetallen menukaart regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen \(2022-2023\) \(investeringsimpulsspv.nl\)](#)

Kosten voor 30-tenzij

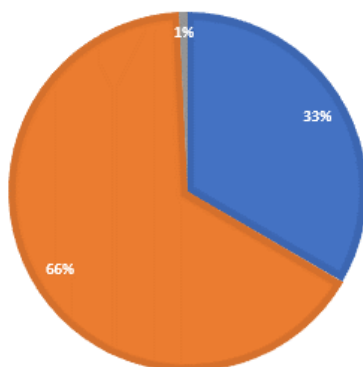
Voor alle wegen met een verandering in de wegcategorisering en/of snelheidslimiet is bepaald welke maatregelen nodig zijn. In aanvulling daarop zijn tevens de kosten hiervoor inzichtelijk gemaakt. Het betreffen enkel de investeringskosten voor de infrastructurele aanpassingen, en dus niet de kosten voor integrale aanpassingen in de onder- en bovengrond. Bij het bepalen van de kosten is een maximale en een minimale variant uitgerekend. Wanneer alle maatregelen volledig conform het optimaal beeld worden uitgevoerd, brengt dit een grote investering met zich mee, waarbij tevens veel voorbereidingstijd nodig is.

Hieronder is inzicht in de verdeling van de kosten van de maatregelen weergegeven, waarbij onderscheid is gemaakt in de wegcategorieën en type maatregelen. De kosten die hier gepresenteerd worden, zijn uitsluitend voor de infrastructurele maatregelen. Uit de figuren is een aantal conclusies te trekken:

- Bij zowel aanpassingen aan de wegen richt het grootste deel van de investeringen zich op het aanpassen van huidige 50km/h-wegen.
- Het grootste deel van de kosten bestaat uit het aanpassen van de rijbaan (versmallen en/of andere verharding).

KOSTEN MAATREGELN PER WEGCATEGORIE

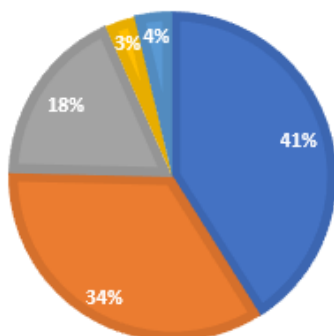
■ Maatregelen op 30 km/u-wegen ■ Maatregelen op 50 km/u-wegen ■ Maatregelen op 70 km/u-wegen



Aandeel kosten per wegcategorie

KOSTEN PER TYPE MAATREGEL

■ Open verharding rijloper
 ■ Versmallen rijbaan
 ■ Aanbrengen snelheidsremmers bij kruispunten/gevaarpunten
 ■ Aanpassen voorrangssituatie
 ■ Overig



Kosten per type maatregel

Colofon

EINDHOVENSE KANSEN MET 30
UITWERKING MOTIE 30, TENZIJ...

KLANT

Gemeente Eindhoven

AUTEUR

Hessel de Jong

PROJECTNUMMER

30134754

ONZE REFERENTIE

5QF6FWHCWZMS-1205908397-1916:0.9

DATUM

10 oktober 2023

STATUS

Concept

Over Arcadis

Arcadis is de leidende wereldwijd opererende ontwerp- en consultancyorganisatie op het gebied van de natuurlijke en gebouwde omgeving. Wij helpen onze klanten en de maatschappij met doeltreffende, duurzame en digitale oplossingen. Wij zijn met 36.000 mensen actief die in ruim zeventig landen meer dan €4,2 miljard aan omzet genereren. Wij helpen UN-Habitat met onze mensen, die kennis en expertise leveren om de moeilijke leefomstandigheden te verbeteren in gebieden die lijden onder de gevolgen van klimaatverandering.

www.arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 264
6800 AG Arnhem
Nederland

T +31 (0)88 4261 261

Arcadis. Improving quality of life

Volg ons op



[arcadis-nederland](https://www.arcadis-nederland.nl)



[arcadis_nl](https://twitter.com/arcadis_nl)



[ArcadisNetherlands](https://www.ArcadisNetherlands.nl)