



**Rapportage Verkeersveiligheid
Kempenlaan - Hoogeindseweg**

gemeente
goirle



Afdeling Realisatie en beheer

Datum
Mei 2011



**Rapportage Verkeersveiligheid
Kempenlaan - Hoogeindseweg**

Inhoudsopgave

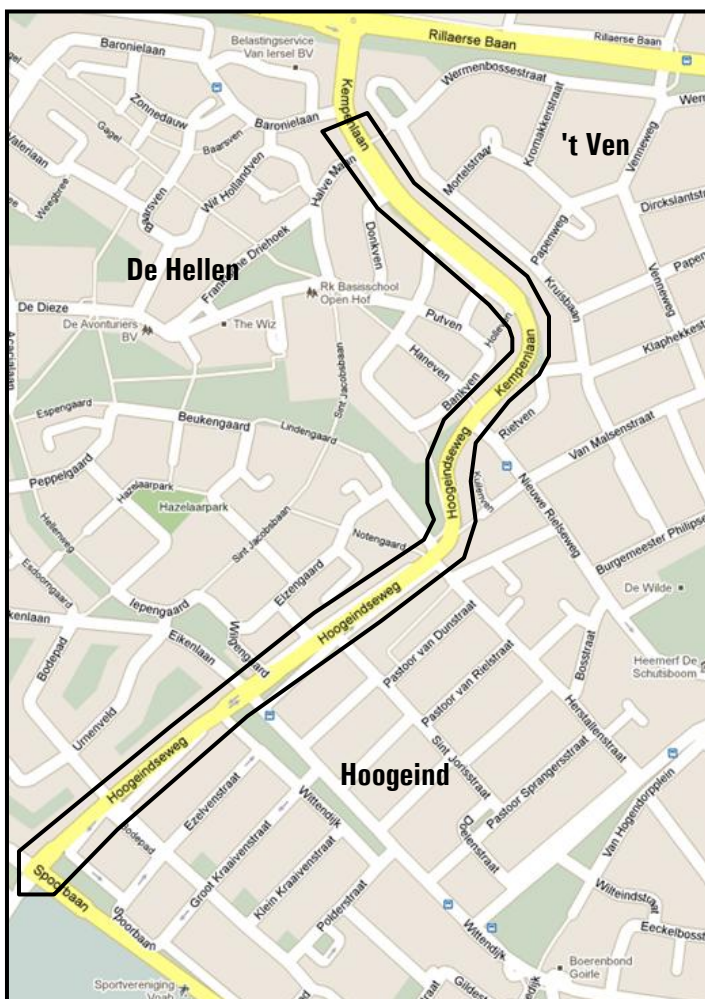
1	Inleiding	2
	Onderzoeksgebied	2
	Leeswijzer	3
2	De huidige Kempenlaan - Hoogeindseweg	4
	Locatieonderzoek, vorm en maatvoering	4
	Omgeving van de weg	8
	Verschillende weggebruikers	9
	Knelpunten in de weginrichting	9
3	(Beleids-)kaders	10
	Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP).....	10
	Fietsplan GGA Midden Brabant	13
4	Objectieve Verkeersveiligheid	15
	Intensiteiten en telgegevens.....	15
	Ongevallengegevens.....	17
	Regionale ongevalanalyse Noord-Brabant - Actualisatie 2006-2008.....	18
5	Subjectieve Verkeersveiligheid	20
6	Knelpunten	22
7	Oplossingsrichtingen	23
	Korte termijn	23
	Lange termijn	24
	Bijlagen	26

1 Inleiding

In 2009 en 2010 zijn er meerdere klachten van omwonenden van de Kempenlaan en de Hoogeindseweg binnengekomen bij de gemeente over de verkeersveiligheid op en rond deze wegen. Deze verschillende klachten zijn aanleiding geweest om een breed onderzoek te starten naar de verkeersveiligheid op het gehele traject Kempenlaan - Hoogeindseweg. Op deze manier worden de knelpunten niet afzonderlijk van elkaar behandeld, maar krijgen een integrale benadering. Hierbij wordt het gehele traject onderzocht op gebruik en functie als onderdeel van de gehele infrastructuur.

Onderzoeksgebied.

Het onderzoeksgebied betreft de het gehele traject van de Kempenlaan en de Hoogeindseweg. Hierbij worden zowel de wegvakken als alle kruisingen en oversteekplaatsen onderzocht. In de figuur 1 is het onderzoeksgebied aangegeven. Het traject heeft een grote functie voor de verkeersontsluiting van de gehele kern Goirle. De Kempenlaan begint aan de rotonde met de Rillaersebaan. Mensen ervaren de rotonde als een veilige aansluiting vanuit de wijk naar de Rillaersebaan. Deze rotonde en de aansluiting met de Baronielaan zijn in 2008 aangelegd en blijven binnen dit onderzoek buiten beschouwing.



Figuur 1: Onderzoeksgebied

Leeswijzer

Het onderzoek bestaat uit verschillende onderdelen. Eerst is een inventarisatie gemaakt van de huidige situatie op de Kempenlaan en Hoogeindseweg. Hierbij is gekeken naar de weginrichting maar zijn ook omgeving en gebruikersgroepen in beeld gebracht. Vervolgens is het beleid onderzocht. Hierbij is belangrijk wat de functie en het gewenste gebruik van het traject is. In het vierde hoofdstuk is de objectieve verkeersveiligheid in beeld gebracht. Deze gegevens bestaan uit intensiteiten van het verkeer en informatie over ongevallen. In het vijfde hoofdstuk zijn de meldingen en klachten behandeld als subjectieve verkeersveiligheid.

Vervolgens zijn uit alle informatie knelpunten gedefinieerd en vervolgens zijn er maatregelen opgesteld om de knelpunten te kunnen verminderen.

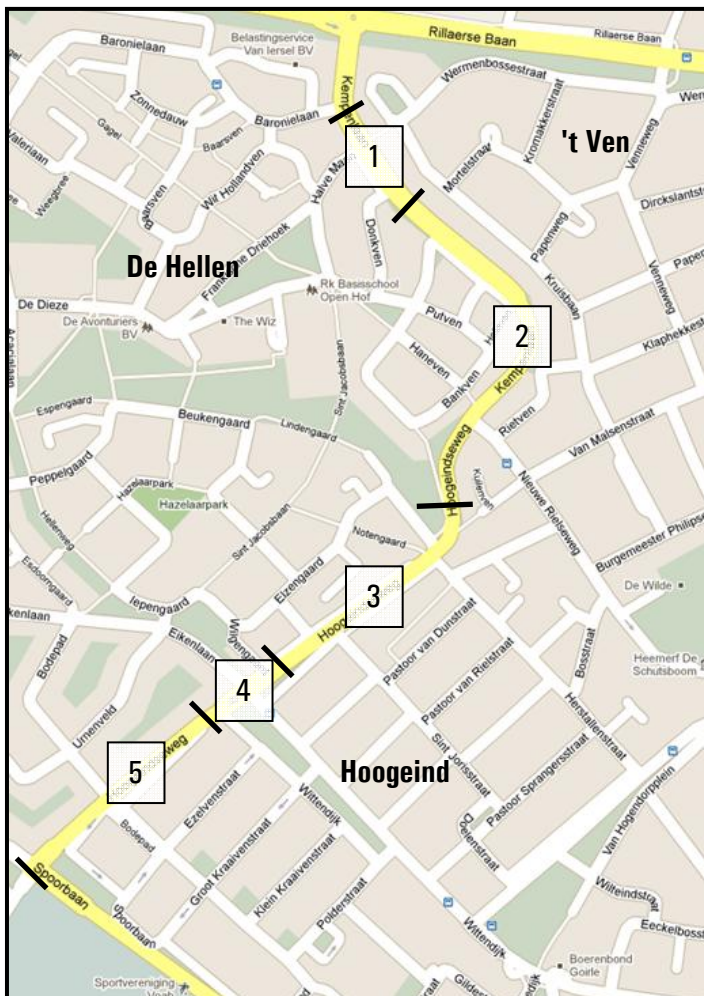
2 De huidige Kempenlaan - Hoogeindseweg

In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe de Kempenlaan en Hoogeindseweg is vormgegeven. Hierbij wordt ook gekeken naar de verschillende functies in de directe omgeving van het traject en de daarbij horende verkeersstromen. Tevens worden de verschillende weggebruikers in kaart gebracht.

Locatieonderzoek, vorm en maatvoering

De Kempenlaan en Hoogeindseweg zijn wegen die ongemerkt in elkaar overlopen. Wel zijn er verschillende wegprofielen over het gehele traject. In het eerste gedeelte van de Kempenlaan zijn de gescheiden rijstroken 3,50 meter breed. De rijbanen zijn verder overal tussen de 6,50 meter en de 7,00 meter breed.

Om een goed beeld te krijgen van de Kempenlaan en de Hoogeindseweg is de weg opgedeeld in verschillende weggedeelten en apart onderzocht vanwege de verschillende wegprofielen. In figuur 2 zijn de verschillende trajecten aangegeven en gescheiden van elkaar.



Figuur 2: Onderzoekstrajecten

In bijlage 1 bevinden zich gedetailleerde afbeeldingen van de verschillende trajecten.



Figuur 3: Foto ter hoogte van de fietsoversteek bij Halve Maan

Het wegprofiel van het noordelijke gedeelte van de Kempenlaan bestaat uit vrijliggende rijbanen gescheiden door een niet-overrijdbare rijbaanscheiding. Gedeeltelijk wordt de Kempenlaan begeleid door een vrijliggend fietspad. Dit fietspad gaat verder door de wijk in.

De aansluitingen met het Donkven is vormgegeven als een inritconstructie. De Kempenlaan is een voorrangsweg.

De Kempenlaan gaat als een brede, slingerende weg over in de Hoogeindseweg. Er is in dit gedeelte van de Kempenlaan geen rijbaanscheiding. Ook zijn er geen parallelle verkeersstructuren, zoals een fietspad.

Ter hoogte van de Holleven ligt een voetgangersoversteek richting de Kruisbaan. Deze oversteek is niet voldoende begaanbaar en is van slechte kwaliteit. Vooral gehandicapten kunnen hier veel problemen ondervinden vanwege de lastige wortelopdruk van de grote linde langs het pad.



Figuur 4: Foto van oversteek Kruisbaan - Holleven

Verderop wordt de Kempenlaan gekruist door een fietsoversteek en T-splitsing met de Nieuwe Rielseweg. Nabij deze oversteek is een bushalte gelegen. Wanneer er een bus stopt wordt het zicht voor overstekende fietsers op de andere rijbaan geblokkeerd door de bus.



Figuur 5: Foto van fietsoversteek en T-splitsing Nieuwe Rielseweg

Weggedeelte 3 Hoogeindseweg van Kuilenvan tot Wilgengaard

De Hoogeindseweg is een brede straat met bebouwing langs beide zijden. Deze woningen zijn bereikbaar middels parallelwegen. Deze parallelwegen zijn ingericht als fietsstraat en voor motorvoertuigen geldt eenrichtingsverkeer.

Zijwegen zijn te bereiken met een inritconstructie. Ook is er een fietsoversteek ter hoogte van de Elzengaard.



Figuur 6: Foto Hoogeindseweg ter hoogte van aansluiting Wilgengaard

Weggedeelte 4 Hoogeindseweg bij Kruispunt Wittendijk

Het kruispunt met de Wittendijk is een voorrangskruising met middengeleiders. Dit is een kruising van een gebiedsontsluitingsweg met een erftoegangsweg. Er is veel kruisend verkeer zowel gemotoriseerd als langzaam verkeer.



Figuur 7: Foto kruising Hoogeindseweg - Wittendijk

Weggedeelte 5 Hoogeindseweg van Wittendijk tot Spoorbaan



Figuur 8: Foto Hoogeindseweg richting Spoorbaan

De Hoogeindseweg komt uiteindelijk uit op de Spoorbaan. Ook hier bestaat het profiel uit een brede straat met huizen langs één zijde. Deze bebouwing is bereikbaar door een parallelweg, vormgegeven als fietsstraat. Aan de andere zijde ligt een vrijliggend fietspad.



Figuur 9: Foto van kruising Hoogeindseweg - Spoorbaan

De kruising met de Spoorbaan is groot opgezet. De Spoorbaan is een weg die een woonwijk scheidt van een industriegebied.

Omgeving van de weg

Langs beide zijden van de weg zijn woonwijken gelegen, De Hellen, 't Ven en Hoogeind. De Kempenlaan en de Hoogeindseweg zijn belangrijk voor de ontsluiting van deze wijken. De weg is essentieel om naar verschillende voorzieningen te gaan, van winkelcentra tot basisscholen.

De weg wordt omzoomd door een bomenstructuur. Soms grenst de weg aan de achtertuinen van woningen en krijgt de weg meer een groene laanstructuur. Op enkele locaties leidt de beplanting tot verminderd overzicht. Op de volgende foto is het beperkte overzicht te zien bij de fietsoversteek bij de Nieuwe Rielseweg.



Figuur 10: Foto beperkt uitzicht fietsoversteek Nieuwe Rielseweg

Langs de gehele weg zijn tevens lichtmasten aangebracht. Ook bij de verschillende oversteekvoorzieningen en kruisingen is voldoende aandacht besteed aan verlichting.

Verschillende weggebruikers

De Kempenlaan en de Hoogeindseweg zijn toegankelijk voor motorvoertuigen, maar niet voor langzaam verkeer. Fietzers en voetgangers kunnen wel op verschillende plaatsen oversteken.

Op de Kempenlaan en de Hoogeindseweg rijdt de buslijn 11, richting Tilburg Centraal station. Deze buslijn is erg belangrijk voor Goirle. Op het gehele traject van de Kempenlaan en de Hoogeindseweg is maar 1 halte aanwezig, nabij de oversteek met de Nieuwe Rielseweg. Deze locatie ligt zeer centraal in de woonwijken rondom de Kempenlaan.

Knelpunten in de weginrichting

Vanuit de maatvoering en inrichting van de weg kan al een uitspraak worden gedaan over eventuele knelpunten en mankementen in de weginrichting. Wanneer de weg goed wordt geïnspecteerd vallen er verschillende zaken op die kunnen leiden tot een verkeersonveilige situatie. Knelpunten zijn:

- De weg is omgeven door bomen en achtertuinen. Op sommige locaties leidt dit tot een verminderd overzicht. Vooral de fietsoversteek bij de Nieuwe Rielseweg is daardoor erg onoverzichtelijk.
- Op de weg is een bushalte aanwezig in de buurt van de oversteek bij de Nieuwe Rielseweg. Wanneer er een bus stopt kunnen overstekende fietsers niet zien of er motorvoertuigen rijden op de andere rijbaan.
- De markering over de gehele weg is in zeer slechte staat. Op sommige weggedeelten ontbreekt deze compleet. Vooral in de onoverzichtelijke bochten is dit een gevaar, wanneer voertuigen geen onderscheid kunnen maken tussen de verschillende rijbanen.
- De voetgangersoversteek tussen het Holleven en de Kruisbaan is erg slecht begaanbaar. Het voetpad is erg smal door de aanwezigheid van bomen. Hierdoor liggen de tegels op veel plekken scheef. Mindervaliden hebben moeite met dit voetpad.
- De oversteek bij de Elzengaard is onduidelijk. Er is geen zichtbare voorrangregel voor de uitrit en het kruisende fietspad. Ook voetgangers ervaren hier problemen.

3 (Beleids-)kaders

Er zijn verschillende beleidskaders waarin de Hoogeindseweg en de Kempenlaan worden beschreven. In het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) wordt de gewenste verkeersstructuur bepaald. In deze beleidsplannen is de functie van de weg aangeduid en er is een gewenste vormgeving aan gekoppeld. Ook bestaat er een regionaal fietsplan waarin belangrijke fietsverbindingen zijn aangegeven. Dit zijn kaders waaraan de gemeente zich moet houden en die sturen in de algehele verkeersvisie binnen en buiten de gemeente. Met behulp van de bestaande beleidskaders kan uiteindelijk een wensbeeld worden bepaald voor de uitstraling, vormgeving en ook gebruik van het traject.

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP)

De gemeente Goirle heeft in 1998 een GVVP opgesteld. Binnen dit plan is rekening gehouden met het landelijk en provinciaal beleid. Het GVVP bevat richtlijnen en wensbeelden om de gemeentelijke infrastructuur leefbaar en verkeersveilig in te richten.

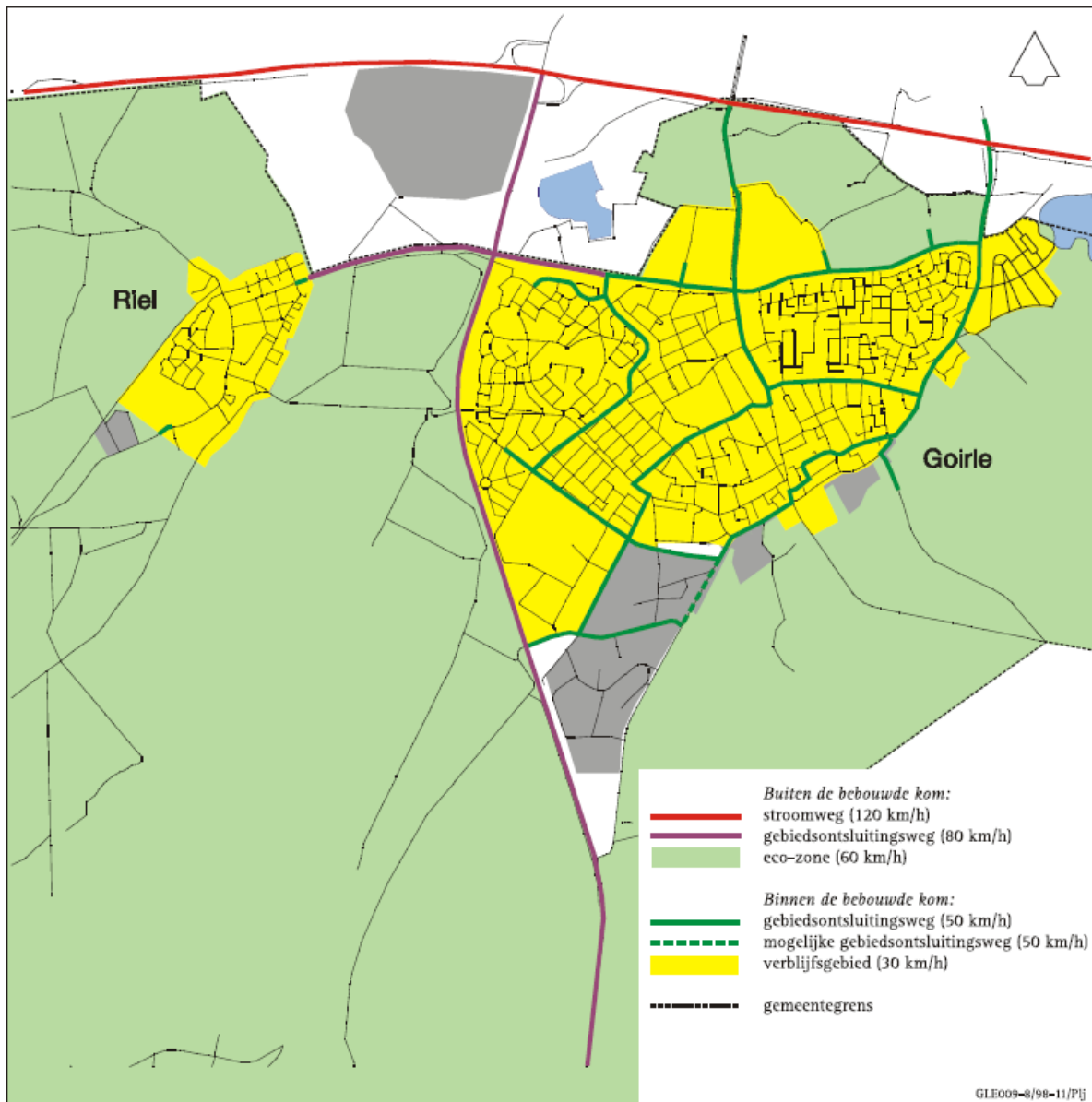
Het huidige GVVP richt zich op de mobiliteit in 2010 en is daarom enigszins verouderd. In het collegeprogramma 2010-2014 is besloten om binnen deze bestuursperiode een actualisatie van het GVVP te laten plaatsvinden.

In het GVVP is een duurzaam veilig wegennet ontwikkeld. Volgens het veiligheidsprincipe uit het concept 'Duurzaam Veilig' worden de wegen gecategoriseerd naar gebruik en functie. De verschillende categorieën zijn:

- Stroomfunctie: snel verwerken van het doorgaande verkeer;
- Gebiedsontsluitingsfunctie: het bereikbaar maken van wijken en kernen;
- Erftoegangsfunctie: het toegankelijk maken van de directe woon-/leefomgeving.

Op basis van de functie worden eisen gesteld aan de inrichting van de weg en worden de verkeersregels vastgesteld voor het gebruik van de weg. De vormgeving van de weg met de bijbehorende regels moet leiden tot een gebruik dat overeenkomt met de taken die aan de weg worden toegekend op basis van de functie van de weg.

In het GVVP is het traject Kempenlaan - Hoogeindseweg opgenomen als gebiedsontsluitingsweg. In figuur 11 is de verkeersstructuur van Goirle weergegeven volgens het GVVP.



Figuur 11: Categorisering wegennet Goirle GVVP

De Kempenlaan is een belangrijke ontsluiting voor de westzijde van de kern Goirle. Een aantal woonwijken ligt langs deze weg en is ook afhankelijk van dit traject. De Kempenlaan en de Hoogeindseweg zijn dan ook opgenomen in het GVVP als gebiedsontsluitingsweg.

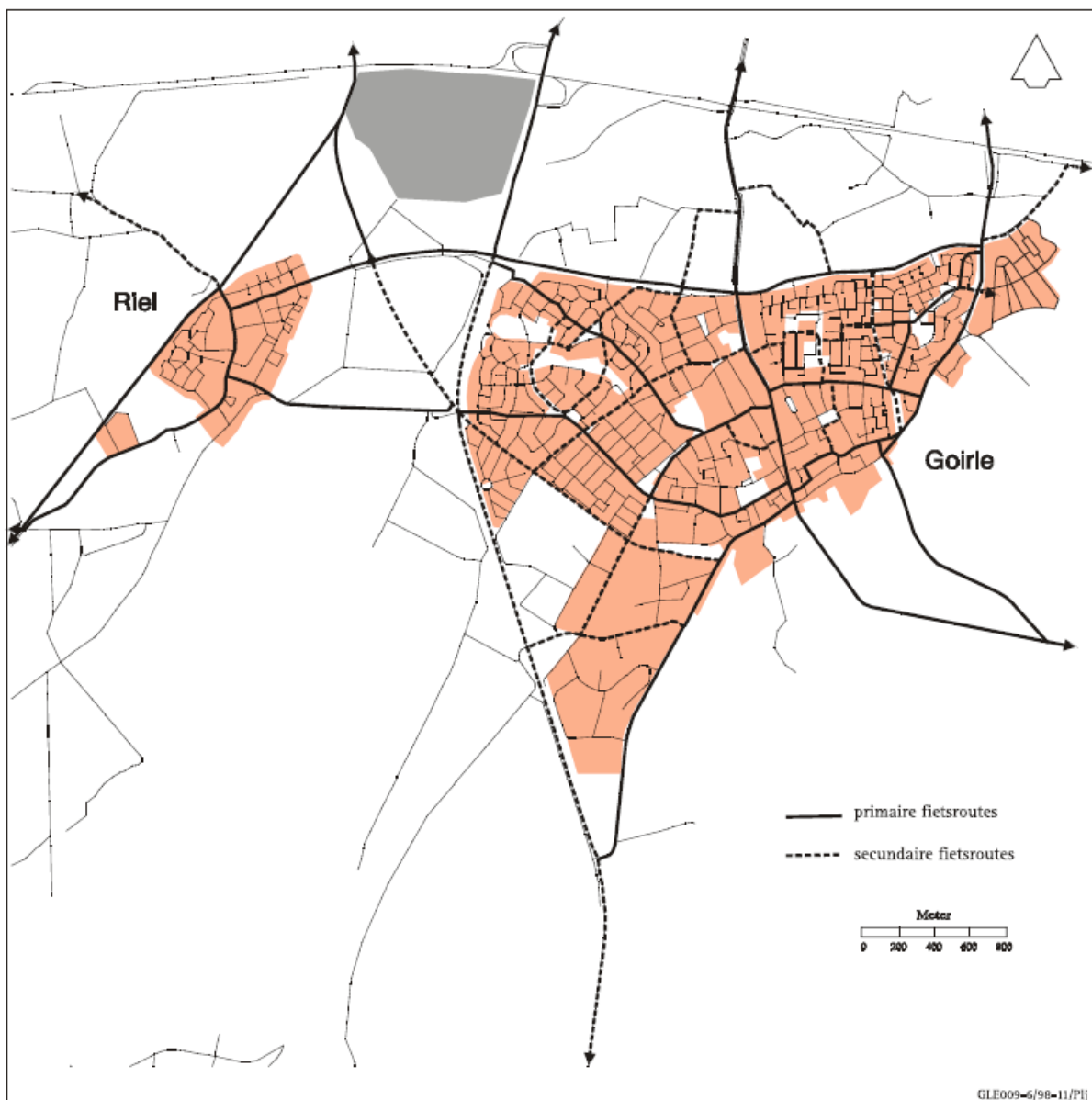
Gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom kennen drie verschijningsvormen. Bij type 1 is de maximum toegestane snelheid 70km/h. Op deze wegen is veel vrachtverkeer aanwezig. De intensiteiten liggen boven de 8.000 mvt/etm. De gebiedsontsluitingswegen van type 1 worden altijd uitgevoerd met gescheiden rijbanen. Bij het type 2 ligt de maximumsnelheid op 50 km/h. De gebiedsontsluitingswegen van type 2 hebben een overrijdbare rijbaanscheiding en vrijliggende fietspaden, of geen rijbaanscheiding en fietsstroken.

Kruispunten tussen gebiedsontsluitingswegen onderling worden bij voorkeur uitgevoerd als rotonde of als voorrangskruispunt met een middengeleider. Erftoegangswegen worden bij type 2 met een uitritconstructie of voorrangskruispunt aangesloten op gebiedsontsluitingswegen. Fietsers steken over bij kruispunten of bij speciale oversteekvoorzieningen.

Een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom wordt ingericht als 50 km-weg met een goed doorstromende inrichting. Gekozen kan worden voor een rijbaanscheiding of een rijbaan met gescheiden fietsvoorzieningen. De weginrichting van de Kempenlaan en de Hoogeindseweg voldoet aan de kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg.

In het GVVP zijn ook regels opgenomen voor fietsroutes. Een tweetal primaire fietsroutes kruisen de Hoogeindseweg ter hoogte van de Elzengaard en de Wittendijk. Nabij de Halve Maan kruist een secundaire fietsroute de Kempenlaan. Ook een gedeelte van de Hoogeindseweg en de Spoorbaan zijn onderdeel van een secundaire fietsroute.

In de figuur 12 is het fietsroutenetwerk volgens het GVVP weergegeven.



Figuur 12: Fietsroutenetwerk Goirle GVVP

Het primaire fietsroutenet bestaat uit de hoofdroutes voor het fietsverkeer. Het is een grofmazig net, dat snelle en directe verbindingen over grotere afstanden biedt. De belangrijkste voorzieningen worden aangedaan door het primaire fietsroutenet. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om de winkelveorzieningen, bedrijven en scholen.

De in het primaire fietsroutenet opgenomen fietsroutes langs de gebiedsontsluitingswegen hebben in principe fietsvoorzieningen in de vorm van vrijliggende fietspaden of -stroken, afhankelijk van de beschikbare ruimte. Voor de kruispunten van het primaire fietsnet met de gebiedsontsluitingswegen bestaat de voorkeur voor het geven van voorrang aan het autoverkeer op de gebiedsontsluitingswegen. De redenen daarvoor zijn de gewenste verkeersafwikkeling op die wegen en de grotere verkeersveiligheid.

Het secundaire fietsroutenet vervult een aan- en afvoerende functie voor het primaire net. Het secundaire net zorgt voor de ontsluiting van de belangrijkste herkomsten en bestemmingen van het fietsverkeer. De secundaire fietsroutes liggen veelal door de woongebieden en vormen kortsluiting tussen de routes uit het primaire net. Secundaire routes liggen altijd buiten de voorrang, omdat doorstroming minder belangrijk is.

In het GVVP zijn maatregelen genoemd die de straten verkeersveiliger moet maken en behoren bij de juiste wegcategorieën. Voor de Kempenlaan – Hoogeindseweg worden in het GVVP de volgende knelpunten en maatregelen genoemd:

“De Kempenlaan behoudt een ontsluitingsfunctie. De Kempenlaan is reeds in de huidige situatie voor het overstekende langzaam verkeer een knelpunt. In de toekomstige situatie met een sterke toename van de verkeersbelasting moeten de kruispunten en bij de fietsoversteken maatregelen worden getroffen om de verkeersveiligheid te garanderen. Grootste knelpunt is de oversteek tussen De Hellen en de Nieuwe Rielseweg. Bij de oplossingen is uitgangspunt dat de fietsers voorrang verlenen aan het autoverkeer op deze route. Daarnaast levert het kruispunt met de Eikenlaan nu problemen op met betrekking tot de verkeersveiligheid. Doordat de Eikenlaan en de Wittendijk hun verkeersfunctie kwijtraken, zullen op deze wegen maatregelen genomen moeten worden om de inrichting af te stemmen op de functie. Daarbij zal ook het kruispunt aangepast moeten worden.”

Fietsplan GGA Midden Brabant

In 2009 is door de GGA een fietsplan opgesteld voor de regio Midden Brabant. In dit fietsplan is een regionaal, lokaal en recreatief fietsnetwerk opgenomen waarvan de regio wil, dat daar in vormgeving en veiligheid rekening mee wordt gehouden. De fietsstructuren in de bebouwde kom zijn veelal opgenomen als lokale hoofdfietsroutes. De Hoogeindseweg en de Spoorbaan maken onderdeel uit van het lokale hoofdfietsroutenetwerk. Ook de volgende oversteken behoren tot dit netwerk en verdienen daarmee aandacht:

- De fietsoversteek bij het Haneven naar de Nieuwe Rielseweg
- De fietsoversteek bij de Eikenlaan naar de Wittendijk

In tabel 1 staan de inrichtingscriteria voor lokale hoofdroutes binnen de bebouwde kom volgens de GGA regio Midden-Brabant.

Tabel 1: Inrichtingscriteria lokale hoofdroutes Fietsplan GGA Midden Brabant

<i> criterium</i>	<i> Minimale kwaliteitseis</i>
Verharding Kleur verharding Maatvoering	Tegels Rood <ul style="list-style-type: none">– Fietspad éénrichting: 1,50 m.– Fietspad twee richtingen: 2,50 m.– Fietsstrook: 1,50 m.– Solitair: 3,00 m.
Verlichting	<ul style="list-style-type: none">– (mede)gebruik van bestaande verlichting– Bij belangrijke oversteeklocaties aparte of extra verlichting
Vorrangsregeling Obstakelvrije zone	Bij verkeerslichten: bij voorkeur fiets conflictvrij Incidentele obstakels: min. 0,30 m. Gesloten obstakels: min 0,60 m.

De genoemde onderdelen van het lokale hoofdfietsrouten netwerk zijn volgens de minimale kwaliteitseisen ingericht. Er bevinden zich geen knelpunten in de inrichting van de fietsstructuren op het traject volgens 'Fietsplan GGA Midden-Brabant'.

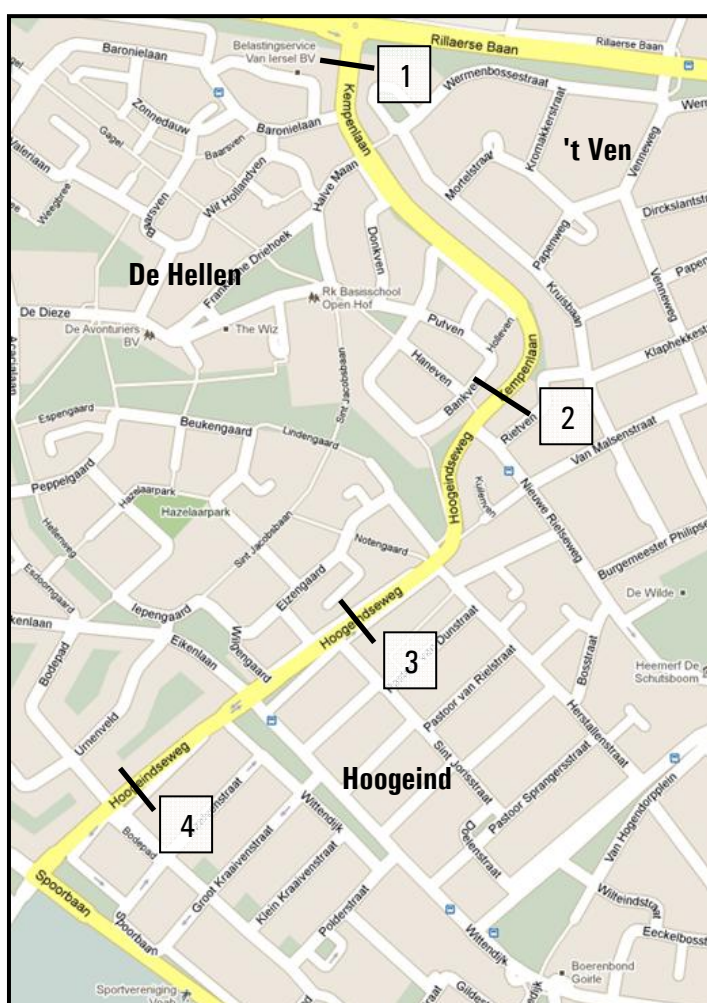
4 Objectieve Verkeersveiligheid

Door registratie van telgegevens en verkeersongevallen kan de objectieve verkeersveiligheid worden onderzocht. Intensiteiten geven inzicht in het gebruik en de drukte van de weg. Ongevallen geven informatie over het daadwerkelijke gebruik en de veiligheid op de wegen.

Uit de intensiteiten en ongevalinformatie in combinatie met de weginrichting kunnen zo knelpunten blijken, waarvoor uiteindelijk maatregelen getroffen kunnen worden.

Intensiteiten en telgegevens

In de afgelopen 10 jaren zijn zowel de Kempenlaan als de Hoogeindseweg regelmatig geteld. In de volgende afbeelding zijn de verschillende telpunten weergegeven.



Figuur 13: Locatie telpunten

De tellingen zijn uitgevoerd in meerdere jaren. De verschillende resultaten zijn met elkaar vergeleken en een gemiddelde belasting per telpunt, inclusief ophogingpercentage naar 2011, is in tabel 2 weergegeven. De gedetailleerde telgegevens zijn bijgevoegd in bijlage 2.

Tabel 2: Telresultaten Kempenlaan - Hoogeindseweg

Telpunt	Straatnaam	Gemiddelde etmaalintensiteit	% vrachtverkeer	V85*
1	Kempenlaan nabij Rillaersebaan	9.500 mvt/etm	1 %	47 km/uur
2	Kempenlaan nabij Nieuwe Rielseweg	5.700 mvt/etm	1 %	51 km/uur
3	Hoogeindseweg nabij st. Jorisstraat	4.000 mvt/etm	3 %	57 km/uur
4	Hoogeindseweg nabij Bodepad	3.000 mvt/etm	2 %	59 km/uur

Vooraf het gedeelte van de Kempenlaan nabij de Baronielaan is erg druk. Vervolgens wordt de weg steeds rustiger richting de Spoorbaan. De intensiteiten liggen tussen de categorie erftoegangsweg en gebiedsontsluitingsweg. De intensiteiten zijn niet alarmerend hoog en kunnen goed verwerkt worden door de Kempenlaan.

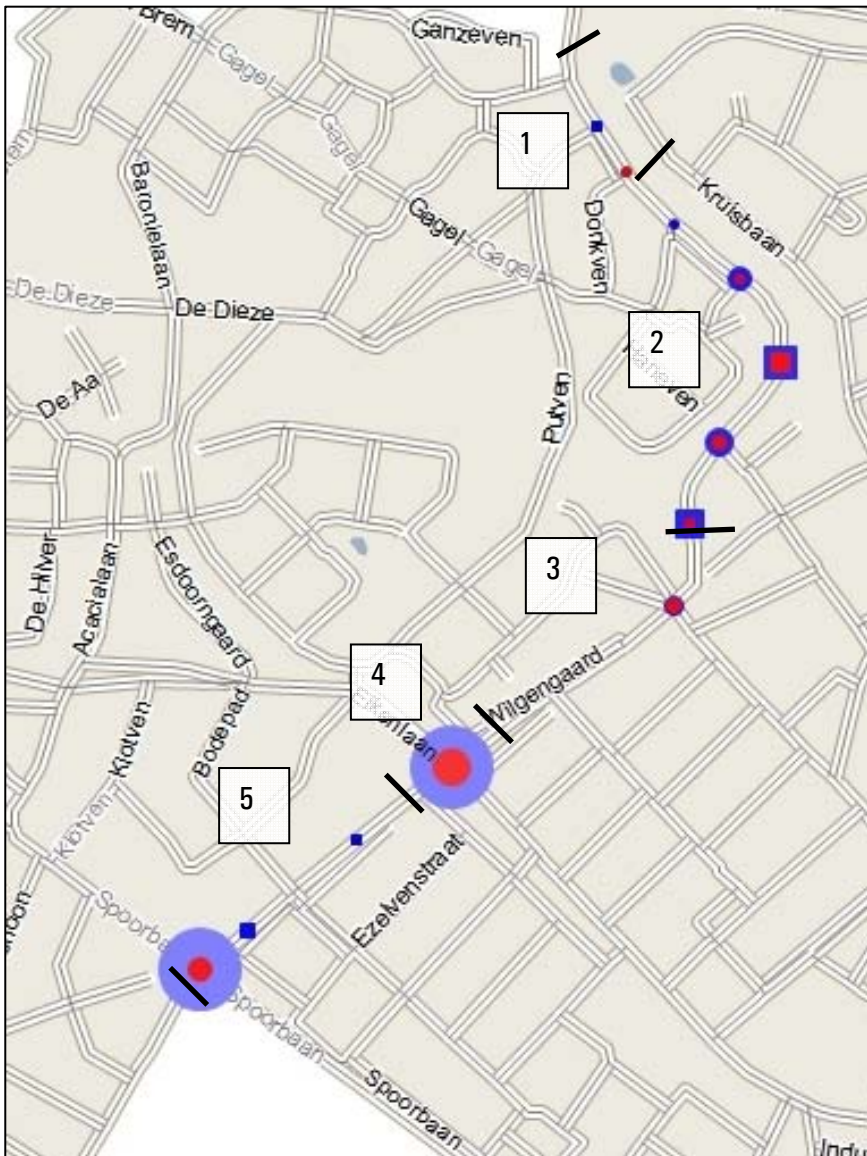
Sinds dat er een rotonde is aangelegd op de splitsing Rillaersebaan met de Kempenlaan stroomt het verkeer sneller de wijk uit en ontstaan er geen files meer bij het uitrijden van de wijk.

Wel blijkt er uit de tellingen dat, vooral op de Hoogeindseweg in het zuidelijke gedeelte van het traject, harder wordt gereden dan is toegestaan.

* De V85 is een algemeen begrip in de verkeerskunde en wordt gebruikt als aanduiding voor de feitelijke rijksnelheid van het autoverkeer. Dit is de snelheid die door 85% van de gemeten voertuigen niet wordt overschreden. De overige 15% van het verkeer rijdt sneller dan deze snelheid. De V85 is een belangrijke waarde om na te gaan of de weginrichting in overeenstemming is met de daarvoor geldende maximumsnelheid

Ongevallengegevens

Met behulp van het programma ViaStat-Online is inzicht verkregen in de geregistreerde ongevallen die hebben plaatsgevonden in de afgelopen 10 jaar. Een afbeelding van deze ongevallen is in figuur 14 weergegeven. Op de rode locaties zijn gewonden gevallen. Op de blauwe locaties is enkel materiële schade gemeld, of is de persoon ter plaatse behandeld. Er hebben in de afgelopen 10 jaar geen dodelijke ongevallen plaatsgevonden op en rondom het traject.



Figuur 14: Ongevallenregistratie jaar 2000 - 2009

In de afgelopen 10 jaar zijn er in totaal 63 ongevallen gebeurd. In totaal zijn er bij deze ongevallen 26 gewonden gevallen, waarvan 14 ernstig gewond en 12 licht gewond.

In bijlage 3 is een overzicht opgenomen met alle ongevallen, waarbij per ongeval is aangegeven wanneer en waar het heeft plaatsgevonden, wie er bij betrokken waren en wat de toedracht en ernst waren. Per weggedeelte zal een samenvatting worden gegeven van alle opvallende zaken. Wanneer er meerdere ongevallen hebben plaatsgevonden zal ter verduidelijking een afbeelding met de exacte locaties geplaatst zijn.

Weggedeelte 1 Kempenlaan van Rillaersebaan tot Donkven

Op dit weggedeelte zijn weinig ongevallen gebeurd. Enkel op kruisingen zijn ongevallen gebeurd. Een bij de fietsoversteek bij De Halve Maan en een bij de uitrit van de Donkven. Het overzicht op beide locaties is voldoende.

Weggedeelte 2 Kempenlaan – Hoogeindseweg van Donkven tot Kuilenvan

Opvallend in dit weggedeelte is het aantal ongevallen waarbij een voertuig met een paal of boom in botsing komt. Vooral in de bochtenpartij is macht over het stuur verliezen de hoofdoorzaak. Verder zijn er, vooral bij uitwisselingspunten, veel gevallen waarbij geen voorrang is gegeven of afstand is gehouden. Bij de fietsoversteek nabij de Nieuwe Rielseweg zijn in de afgelopen 10 jaar geen ongevallen geregistreerd waarbij fietsers zijn betrokken.

Weggedeelte 3 Hoogeindseweg van Kuilenvan tot Wilgengaard

In dit weggedeelte zijn enkel ongevallen gebeurd bij de splitsing/oversteek bij de Elzengaard. De oorzaak hiervan is veelal het niet voorrang verlenen aan het doorgaande verkeer. De voorrangsregeling van het fietspad, komende uit De Hellen, en het autoverkeer komende uit de Elzengaard is onvoldoende duidelijk. In de Hoogeindseweg, ter hoogte van de oversteek, is een middengeleider aanwezig. Deze is echter niet voldoende breed, zodat er geen fietsen kunnen opstellen.

Weggedeelte 4 Hoogeindseweg bij Kruispunt Wittendijk

Op het kruispunt Wittendijk met de Hoogeindseweg zit de hoogste ongevallenconcentratie van het gehele traject. De hoofdoorzaak van alle ongevallen is het niet verlenen van voorrang. Dit kan meerdere oorzaken hebben:

- De voorrangsregeling is onvoldoende duidelijk.
- Het overzicht op de kruising en de overige verkeersdeelnemers is onvoldoende.
- Er wordt te hard gereden waardoor inschattingen niet goed worden gemaakt.

Weggedeelte 5 Hoogeindseweg van Wittendijk tot Spoorbaan

Op dit weggedeelte vallen alle ongevallen op de kruising met de Spoorbaan. Ook hier is het voorrang verlenen en heikel punt. Het kruispunt is erg breed opgezet en op de wegen wordt hard gereden.

Regionale ongevalanalyse Noord-Brabant - Actualisatie 2006-2008

De provincie Noord-Brabant maakt periodiek een regionale analyse van de verkeersonveiligheid. Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar de vijf GGA regio's en het SRE. Deze regionale analyse is in opdracht van de provincie Noord-Brabant uitgevoerd door Verkeer en Vorm. Het doel van de regionale analyse is om de regio's handvatten te geven voor de aanpak van de verkeersonveiligheid.

De regionale ongevalanalyse gaat in op:

- De ontwikkeling van het aantal doden en ziekenhuisgewonden
- De meest onveilige wegen (op basis van letselongevallen per kilometer weglengte)
- De meest onveilige locaties (op kruispunten en wegvakken)
- Een aantal thema's op het gebied van Duurzaam Veilig

In het verleden werd bij het bepalen van gevaarlijke locaties uitgegaan van het 'blackspotcriterium'. Dat wil zeggen: een locatie waar in een periode van drie jaar zes of meer letselongevallen gebeurden. Door enerzijds de aanpak van black-spots en anderzijds de afnemende registratiegraad van met name de minder ernstige

letselongevallen, neemt het aantal black-spots de laatste jaren sterk af. Er is daarom gezocht naar een manier om ook minder grote ongevalconcentraties in beeld te brengen.

In plaats van alleen het aantal letselongevallen, wordt ook het aantal ums-ongevallen (uitsluitend materiële schade) meegenomen. Dit vanuit de gedachte dat een groot aantal ums-ongevallen een voorspellende waarde kan hebben voor het aantal letselongevallen. Zeker door de lage registratiegraad van ums-ongevallen gebeuren er in werkelijkheid nog veel meer ongevallen op een kruispunt of wegvak. Aanname is dat de kans op een letselongeval groter wordt naarmate het aantal ums-ongevallen groter is.

Per regio is een top 25 gemaakt. In de regio Midden Brabant staat het kruispunt Hoogeindseweg - Eikenlaan/Wittendijk op de 13^e plaats. Deze ongevallenanalyse geeft aanleiding tot het onderzoeken van deze specifieke locatie en aanpassingen te treffen, zodat de verkeersveiligheid kan worden vergroot.

5 Subjectieve Verkeersveiligheid

De verkeerssituatie op de Kempenlaan en Hoogeindseweg wordt subjectief onveilig gevonden. In de afgelopen jaren heeft de gemeente meerdere klachten ontvangen over deze wegen. De meest genoemde klachten gaan over de oversteekbaarheid van de Kempenlaan en Hoogeindseweg op de verschillende oversteekmogelijkheden voor langzaam verkeer. Redenen hiervoor die worden genoemd zijn:

- Hoge snelheid van het autoverkeer op de Kempenlaan en Hoogeindseweg
- Overzichtelijkheid door de aanwezigheid van bochten
- Overzichtelijkheid door de aanwezigheid van bomen en hagen.
- Overzichtelijkheid door de ligging van de bushalte
- Geen mogelijkheid om tussendoor te stoppen bij oversteken

Vooraf de fietsoversteek bij de Nieuwe Rielseweg en het kruispunt met de Wittendijk zijn situaties waar mensen onveiligheid ervaren.

Een samenvatting van de klachten inclusief een reactie op de klachten is hieronder weergegeven.

Er is toenemende stank- en geluidsoverlast als gevolg van het toegenomen verkeer op de Kempenlaan en Hoogeindseweg.

In de afgelopen jaren zijn verschillende tellingen verricht. Uit deze tellingen blijkt dat er geen extreme stijging in de verkeersdruk heeft plaatsgevonden. Op het traject Kempenlaan, tussen de Rillaersebaan en de Baronielaan, is geen stijging te zien sinds 2002. De intensiteit is tussen 2002 en 2007 blijven steken op een kleine 10.000 motorvoertuigen per etmaal. Op het traject Hoogeindseweg, tussen de St. Jorisstraat en de Wittendijk, is een lichte stijging te zien sinds 2002 van 3500 naar 4000 motorvoertuigen in 2009. Het traject tussen het Bodepad en de Wittendijk laat ook een kleine stijging zien, maar ook deze is niet extreem. Van 2500 motorvoertuigen per etmaal in 2001 naar 3000 motorvoertuigen per etmaal in 2005. Later zijn er op dit traject geen tellingen meer uitgevoerd. Uit de tellingen blijken geen grote veranderingen in de intensiteit sinds 2002.

De gereden snelheden nabij de kruising met de Wittendijk zijn te hoog. Oversteken is onmogelijk en onveilig.

Op deze locatie wordt harder gereden dan is toegestaan. Uit de verkeerstellingen blijken hoge snelheden en een gemiddelde snelheid die op 58 km/h ligt. De verkeersveiligheid kan worden verhoogd door een snelheidsremmende voorziening te treffen nabij het kruispunt. Een mogelijkheid voor dit kruispunt is de aanleg van een rotonde, doordat er op dit kruispunt erg veel verkeer bij elkaar komt. Op deze manier blijft de doorstroming hoog, maar wordt de verkeersveiligheid voor het kruisende verkeer verhoogt.

De gereden snelheden bij de oversteek Kempenlaan met de Nieuwe Rielseweg zijn te hoog. Door het beperkte overzicht op kruisend gemotoriseerd verkeer is de situatie verkeersonveilig. Ook de bushalte maakt het overzicht minder.

De oversteek bij de Nieuwe Rielseweg wordt als onveilig ervaren. Dit is de combinatie van het snelle verkeer met het beperkte overzicht.

Uit de ongevallengegevens blijkt echter dat er nooit ongevallen voordoen tussen personenauto's en het langzame kruisende verkeer. Ook uit de snelheidsmetingen blijken geen sterke afwijking van de maximaal toegestane snelheid.

Het onveilige gevoel kan worden weggenomen door het uitzicht te verbeteren. Er moet goed gelet worden op de omvang van het groen rondom het kruispunt.

Verlenging of verplaatsing van de halte is niet mogelijk door de aanwezigheid van bomen. De bushalte moet echter wel in de buurt van een oversteekvoorziening zijn. Dit om te voorkomen dat voetgangers de bushalte veilig kunnen bereiken.

De oversteek van de Hoogeindseweg ter hoogte van de Elzengaard is onveilig. De bebording is niet duidelijk of niet aanwezig. Ook is er geen mogelijkheid om bij de middengeleider te wachten bij het oversteken. Er wordt te hard gereden en er is onvoldoende overzicht om het verkeer goed in te kunnen schatten.

Uit tellingen blijken geen sterke afwijkingen van de maximaal toegestane snelheid.

Een mogelijkheid is om deze oversteekvoorziening aan te passen, zodat halverwege gewacht kan worden. Hierdoor wordt de oversteekbaarheid verbeterd, en hoeft men maar één richting tegelijk in de gaten te houden.

Ook kan de voorrangsregeling ter plaatse worden verduidelijkt door middel van bebording of markering.

In het verleden hebben er verschillende brandstichtingen plaats gevonden in het voetpad tussen de Kruisbaan en de Kempenlaan. Het gesloten karakter van het voetpad en de slechte begaanbaarheid van het pad zorgt voor veel overlast voor omwonenden.

De slechte staat van het voetpad en het gesloten karakter kunnen er voor zorgen dat een pad minder wordt gebruikt en daarmee ook de sociale controle wordt verminderd. Een oplossing is om het voetpad aantrekkelijker te maken door een andere en verkeersveiliger inrichting.

Een andere mogelijkheid is het voetpad op te heffen en de grond in gebruik te nemen als groenvoorziening.

6 Knelpunten

In de voorgaande hoofdstukken is de inrichting, het beleid, het gebruik en de ervaring van de weg onderzocht. Uit deze inventarisatie blijken een aantal knelpunten. In dit hoofdstuk zullen de knelpunten worden beschreven.

Snelheid

De gereden snelheid ligt boven de maximum toegestane snelheid. Vooral in het bochtige gedeelte heeft dit in het verleden geleid tot het verliezen van de macht over het stuur. Bij alle (langzaam verkeer-) oversteekvoorzieningen wordt geklaagd dat het gemotoriseerd verkeer te hard rijdt waardoor de oversteekbaarheid verslechterd. Door de hoge snelheden kan niet goed worden ingeschat wanneer men kan oversteken. Hierdoor ontstaan veel ongelukken.

Slecht overzicht door groen

De weg is omgeven door bomen en achtertuinten. Op sommige locaties leidt dit tot een verminderd overzicht. Vooral de fietsoversteek bij de Nieuwe Rielseweg is daardoor erg onoverzichtelijk.

Slecht overzicht door bushalte

Op de weg is een bushalte aanwezig in de buurt van de oversteek bij de Nieuwe Rielseweg. Wanneer er een bus stopt kunnen overstekende fietsers niet zien of er motorvoertuigen rijden op de andere rijbaan.

Slecht overzicht door bochten

Bij de oversteek bij de Nieuwe Rielseweg en de oversteek bij de Elzengaard ligt een bocht dichtbij. Hierdoor is het overzicht voor overstekende fietsers en voetgangers beperkt. Dit mede door het gebrek aan opstelruimte maakt de oversteken tot onveilig.

Markering

De markering over de gehele weg is in zeer slechte staat. Op sommige weggedeelten ontbreekt deze compleet. Vooral in de onoverzichtelijke bochten is dit een gevaar, wanneer voertuigen geen onderscheid kunnen maken tussen de verschillende rijbanen. Ook bij voorrangregelingen is de duidelijkheid van markering een belangrijke element.

Hoge intensiteiten bij kruising Hoogeindseweg - Wittendijk

Bij de kruising Hoogeindseweg met de Wittendijk en Eikenlaan kruist veel verkeer. De Eikenlaan is een belangrijke ontsluiting voor De Hellen en de Wittendijk is een belangrijke. Ook passeren hier dagelijks veel fietsers. Er is een gebrek aan opstelruimte voor fietsers. Ook kunnen fietsers moeilijk halverwege de oversteek opstellen door een beperkte ruimte.

De voorrangregeling is hier niet voldoende duidelijk tussen fietsers die recht doorgaan en automobilisten die vanuit de zelfde weg afslaan naar links of naar rechts.

Gesloten karakter van voetgangersoversteek Holleven - Kruisbaan

De voetgangersoversteek tussen het Holleven en de Kruisbaan is erg slecht begaanbaar. Het voetpad is erg smal door de aanwezigheid van bomen. Hierdoor liggen de tegels op veel plekken scheef. Mindervaliden hebben moeite met dit voetpad. In het verleden hebben er verschillende brandstichtingen plaatsgevonden in het voetpad. Het gesloten karakter van het voetpad en de slechte begaanbaarheid van het pad zorgt voor veel overlast voor omwonenden.

7 Oplossingsrichtingen

Voor het oplossen van de verschillende knelpunten kunnen maatregelen worden getroffen. Sommige maatregelen zijn relatief gemakkelijk en goedkoop, waar andere maatregelen veel ingrijpender kunnen zijn. De lange termijn-maatregelen kunnen binnen het nieuwe GVVP verdere uitwerking krijgen.

Korte termijn

Markering

Vernieuwen van de markering. Deze is in zeer slechte staat. Zowel de verduidelijking van asmarkering als voorrangregels en oversteekvoorzieningen.

Bij het aanbrengen van nieuwe markering kan ook doorgetrokken kantmarkering worden toegepast. Hiermee wordt de snelheid geremd, doordat het profiel visueel smaller wordt gemaakt.

Tevens kan een doorgetrokken asmarkering worden toegepast. Hiermee wordt inhalen verboden. Hier moet nog wel een verkeersbesluit voor worden genomen.

Op punten waar de automobilist kruisend verkeer kan verwachten kunnen ook een zigzagstreep of "bliksemschicht" voor extra attentie worden toegepast. Deze markering wijst de automobilist op naderend gevaar en werkt daarmee snelheidsremmend.

Snelheidscontroles

De maximum toegestane snelheid wordt veelvuldig overschreden. Voor de verkeersveiligheid zou handhaving hierop een maatregel zijn. Hierbij moet echter wel eerst worden gezorgd dat de weginrichting het juiste gedrag en gebruik tot gevolg heeft. Wanneer andere maatregelen zijn getroffen, kan tot handhaving worden overgegaan. De controles hebben enerzijds een handhavend, maar ook een waarschuwend karakter. Hierdoor wordt iedereen gewezen op de gereden snelheid.

Overzichtverminderend groen

Vooral bij de fietsoversteek bij de Nieuwe Rielseweg wordt vaak het overzicht beperkt door overhangend groen. Ook staan er veel palen die het zicht verminderen. De groenvoorzieningen moeten regelmatig worden gecontroleerd, zodat het overzicht behouden blijft.

Het voetpad tussen de Kruisbaan en het Donkven opheffen of verbeteren

Op de Rillaersebaan is een voetgangersoversteekplaats die moeilijk begaanbaar is. Het pad heeft een onoverzichtelijke oversteek met de Rillaersebaan. Doordat er een boom op het voetpad staat, die de tegels omhoog drukt, is het pad moeilijk begaanbaar. Vooral mindervaliden hebben hier veel overlast van. Ook voor fietsers is dit geen comfortabele en verkeersveilige oversteek.

Doordat het een donker, gesloten voetpad is, vinden er ook vaak vernielingen plaats. Omwonenden klagen veel over brandstichtingen en vernielingen in het pad.

Een oplossing is om de oversteekvoorziening en het voetpad te verbeteren, zodat het gebruik ervan meer wordt en daarmee de sociale controle wordt vergroot. Er staat echter een boom, die onderdeel is van de groene hoofdstructuur. De boom verkeert in een zeer goede staat, maar drukt de stoeptegels omhoog waardoor het pad slecht toegankelijk is. Herstraten van het pad is daarmee ook niet mogelijk omdat de wortels overlast blijven geven en de boom niet kan worden gekapt.

Een mogelijkheid is om het pad te onttrekken van de openbaarheid en in te richten als groenvoorziening. Onder het huidige voetpad liggen veel kabels en leidingen waardoor verkoop niet mogelijk is.

Voorrangsregeling fietspad en Elzengaard

Het fietspad dat op een traject naast de Hoogeindseweg ligt, kruist op een moment de Elzengaard. Dit gebeurt net voor de uitritconstructie bij de Hoogeindseweg. De voorrangssituatie is hier onvoldoende duidelijk. Het fietspad ligt parallel aan de Hoogeindseweg, maar op deze locatie wel meer dan 5 meter van de weg af.

Hierdoor geldt de voorrangsregel van de weg, officieel niet meer voor het fietspad.

Een mogelijkheid is, aangezien het fietspad eigenlijk bij de Hoogeindseweg hoort, de uitritconstructie te verlengen, waarbij het fietspad in de voorrang ten opzichte van de Elzengaard komt te liggen. Deze ingreep vereist een verlenging van de uitritconstructie. Hiervoor moet een parkeervak worden verwijderd en enkele borden worden verplaatst.

Het aanbrengen van een middeneiland bij de kruising met de Spoorbaan

Het kruispunt Hoogeindseweg – Spoorbaan is op 3 aansluitingen een middeneiland aanwezig. Komende vanaf de Hoogeindseweg ontbreekt deze echter. Er ligt wel een overrijdbare rijbaanscheiding, maar deze valt niet voldoende op. Een manier om het verkeer te remmen en te attenderen op de komende kruising is om op deze locatie alsnog een middeneiland aan te leggen.

Lange termijn

Op lange termijn kunnen gedeelten van de weg worden gereconstrueerd. Deze maatregelen hebben veel meer gevolgen en kosten meer tijd en geld. Hiervoor zal een aparte procedure moeten worden gevolgd. Deze knelpunten dienen als input voor het te ontwikkelen GVVP.

Rotonde Hoogeindseweg – Wittendijk

Door de grote drukte bij het kruispunt Hoogeindseweg en Wittendijk komen hier veel verschillende verkeersstromen bij elkaar. Het huidige kruispunt blijkt zeer onveilig te zijn. Er gebeuren veel ongelukken en er komen veel klachten over verkeersonveiligheid binnen bij de gemeente. De oorzaken van de onveiligheid is de snelheid van het verkeer en de huidige vormgeving van het kruispunt. Het kruispunt en de fietsoversteek worden niet goed gebruikt. Het gevolg is dat fietsers over de weg fietsen of schuin over gaan steken.

Door een rotonde aan te leggen op deze locatie, wordt de kruising beter geregeld en daarmee meer verkeersveilig. Of deze rotonde ruimte technisch ook kan moet nog worden uitgezocht. Deze maatregel is opgenomen in het GVVP tot 2010.

Reconstructie fietsoversteek Elzengaard

De Hoogeindseweg komt na een bochtig traject uit op een kruispunt waar veel verschillende verkeersstromen bij elkaar komen. Zo zijn er meerdere fietsroutes en wegen die op dit punt de Hoogeindseweg kruisen. Nu kruisen deze verkeersstromen over een traject van 20 meter, zeer verdeeld. Ook is er geen opstelruimte voor fietsers en zijn deze genoodzaakt de oversteek in één keer te maken.

Wanneer deze verschillende overstekende, afslaande en invoegende verkeersstromen kunnen worden gebundeld op één punt, zal de verkeersveiligheid worden vergroot. Een uitgebreid ontwerpproces zal hieraan vooraf gaan.

Reconstructie fietsoversteek Nieuwe Rielseweg

De fietsoversteek bij de Nieuwe Rielseweg wordt als verkeersonveilig beschouwd. Dit blijkt echter niet uit verkeersongevallencijfers. Het overzicht voor de overstekende fietsers is zeer slecht en de motorvoertuigen rijden hier erg hard.

Een mogelijkheid is om de oversteek te verhogen tot een plateau. Hierbij blijven de fietsers echter wel uit de voorrang. De fietsers in de voorrang brengen zou de situatie juist weer verslechteren, door de ontsluitings- en voorrangsfunctie van de Kempenlaan. Het plateau zal de automobilist attenderen op de fietsoversteek en voorzichtiger gaan rijden.

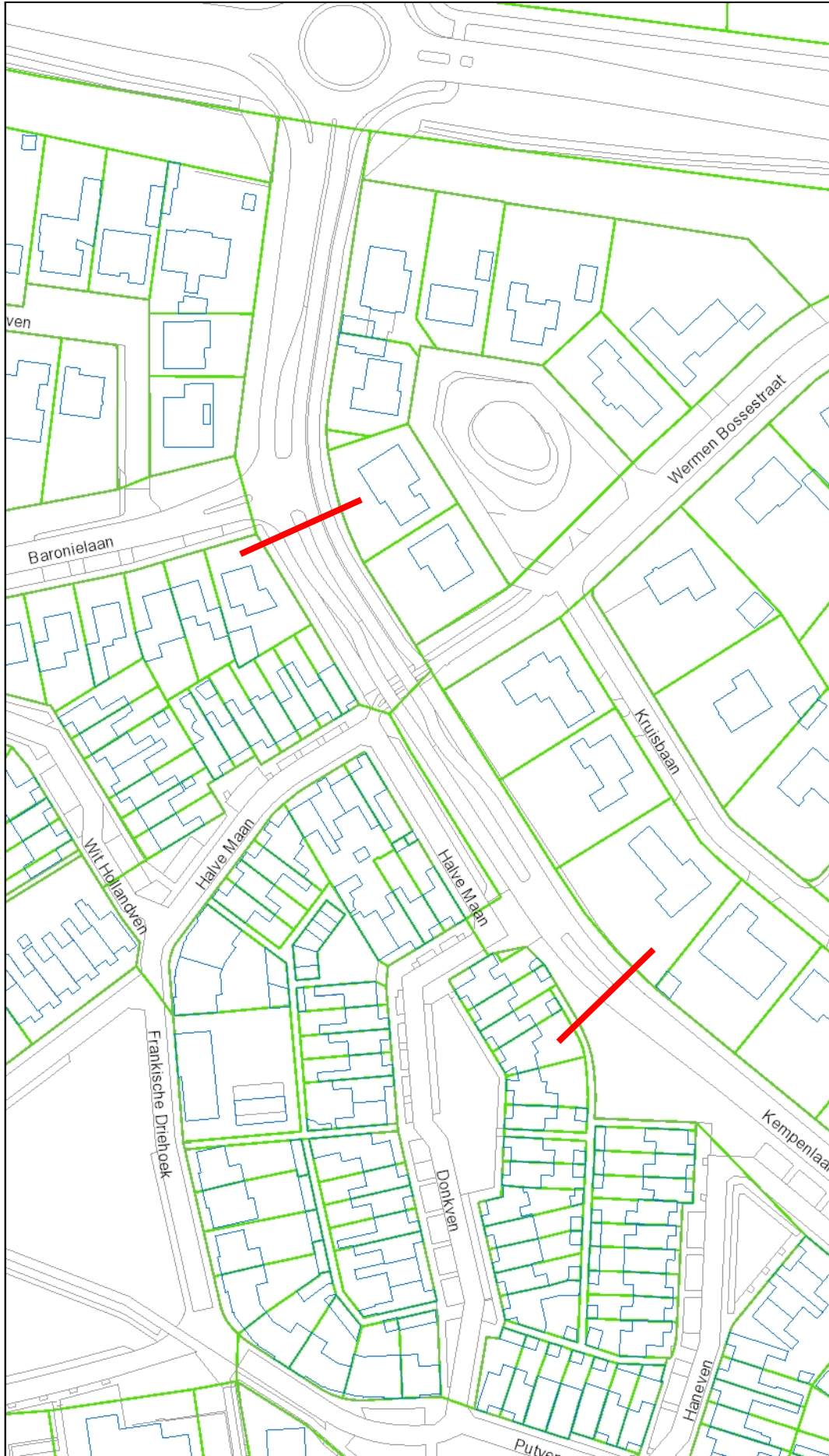
Ook het verlengen of juist verkorten van de bushalte aldaar kan bijdragen aan de veiligheid bij de oversteek. Door het verlengen van de bushalte, zal de bus verder van de kruising af halteren. Hierdoor wordt het overzicht vergroot. Door het verkorten van de bushalte zal de bus wanneer deze halteert het fietspad en het voetpad blokkeren, zodat het langzame verkeer juist niet kan oversteken.

Bijlagen




- Bijlage 1** **Overzichten van trajecten binnen het onderzoeksgebied**
- Bijlage 2** **Telgegevens van de telpunten binnen het onderzoeksgebied**
- Bijlage 3** **Ongevallengegevens binnen het onderzoeksgebied**

Kempenlaan - Hoogeindseweg

Traject 1: Baronielaan tot Donkven



Legenda

-  Panden (BAG)
-  GBKN
-  Kadastrale percelen

Auteur: A. Luckman

Datum: 22-02-2011




Schaal: 1:1.500

Kempenlaan - Hoogeindseweg

Traject 2: Donkven tot Kuilenven



Legenda

-  Panden (BAG)
-  GBKN
-  Kadastrale percelen

Auteur: A. Luckman

Datum: 22-02-2011




Schaal: 1:2.000

Kempenlaan - Hoogeindseweg

Traject 3: Kuilenven tot Wilgengaard



Legenda

-  Panden (BAG)
-  GBKN
-  Kadastrale percelen

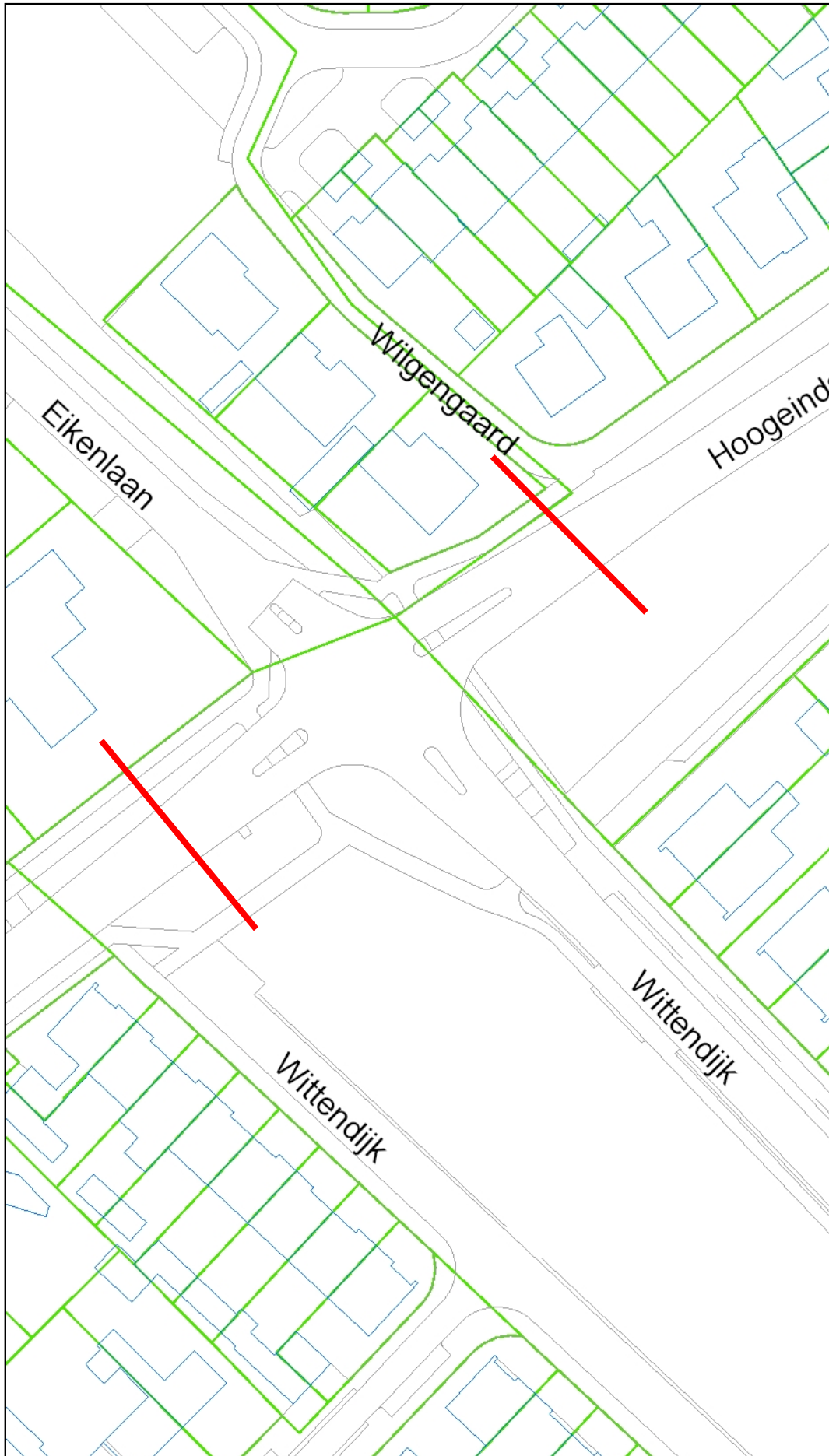
Auteur: A. Luckman

Datum: 22-02-2011




Schaal: 1:1.750

Kempenlaan - Hoogeindseweg

Traject 4: Kruispunt Wittendijk - Eikenlaan



Legenda

-  Panden (BAG)
-  GBKN
-  Kadastrale percelen

Auteur: A. Luckman

Datum: 22-02-2011




Schaal: 1:750

Kempenlaan - Hoogeindseweg

Traject 5: Wittendijk tot Spoorbaan



Legenda

-  Panden (BAG)
-  GBKN
-  Kadastrale percelen

Auteur: A. Luckman

Datum: 22-02-2011

Schaal: 1:1.750

Bijlage 2 Overzicht verkeersongevallen per traject

Weggedeelte 1		Kempenlaan		Baronielaan - Donkven			
Datum	Tijdstip	thv	veroorzaker	betrokken	gewonden	oorzaak	opmerkingen
18-9-2000	15:33	Fietsoversteek Halve Maan	Personenauto	personenauto-bestelauto	geen	onvoldoende afstand	
25-5-2007	8:14	T-splitsing Donkven	Bestelauto	bestelauto-boom/paal	fietser	onvoldoende rechts rijden	kettingbotsing met 2 bestelauto's en een fietser

Weggedeelte 2		Kempenlaan - Hoogeindseweg		Donkven - Kuilenven			
Datum	Tijdstip	thv	veroorzaker	betrokken	gewonden	oorzaak	opmerkingen
16-12-2005	11:06	Oversteek Bankven	Bromfietser	bromfietser-personenauto	bromfietser	geen voorrang verlenen	
25-5-2000	14:38	T-Splitsing Bankven	Bestelauto	bestelauto-personenauto	geen	onvoldoende afstand	
19-3-2001	5:41	T-Splitsing Bankven	Personenauto	personenauto-boom/paal	geen	onbekend	
29-10-2001	7:21	T-Splitsing Bankven	Bestelauto	bestelauto-personenauto	geen	geen voorrang verlenen	
29-9-2006	20:48	Oversteek Bankven	Fietser	fiets-personenauto	geen	geen voorrang verlenen	
17-12-2004	0:22	Wegvak na bocht	Personenauto	personenauto-boom/paal	automobilist	macht over stuur verliezen	
7-2-2005	12:48	Fietsoversteek Nieuwe Rielseweg	Personenauto	personenauto-personenauto	automobilist	onvoldoende afstand	
24-6-2000	14:22	Fietsoversteek Nieuwe Rielseweg	Personenauto	personenauto-personenauto	automobilist	onvoldoende afstand	
8-3-2001	14:32	Wegvak in bocht	Personenauto	personenauto-boom/paal	geen	macht over stuur verliezen	
11-3-2001	5:26	Wegvak in bocht	Personenauto	personenauto-boom/paal	geen	macht over stuur verliezen	
1-7-2002	17:11	Wegvak na bocht	Personenauto	personenauto-personenauto	geen	fout door bocht	
6-9-2002	16:27	Wegvak na bocht	Personenauto	personenauto-boom/paal	geen	macht over stuur verliezen	
5-10-2003	10:02	Fietsoversteek Nieuwe Rielseweg	Personenauto	personenauto-personenauto	geen	geen voorrang verlenen	
7-10-2003	22:17	Wegvak na bocht	Personenauto	personenauto-boom/paal	geen	macht over stuur verliezen	
25-1-2004	9:59	Wegvak na bocht	Personenauto	personenauto-boom/paal	geen	gladheid/slippen	ijzel
9-3-2008	18:19	Wegvak in bocht	Bus	bus-personenauto	geen	fout door bocht	bus halteert bij halte
26-5-2008	7:50	Fietsoversteek Nieuwe Rielseweg	Personenauto	personenauto-bus	geen	onvoldoende afstand	alcohol geconstateerd
29-6-2008	3:41	Wegvak in bocht	Personenauto	personenauto-boom/paal	geen	macht over stuur verliezen	
15-7-2008	19:28	Wegvak in bocht	Fietser	fiets-personenauto	fietser	geen voorrang verlenen	
3-12-2008	9:58	Fietsoversteek Nieuwe Rielseweg	Personenauto	personenauto-personenauto	geen	geen voorrang verlenen	
28-2-2009	2:57	Wegvak in bocht	Bestelauto	bestelauto-boom/paal	automobilist	macht over stuur verliezen	

Weggedeelte 3		Hoogeindseweg		Kuilenven - Wilgengaard			
Datum	Tijdstip	thv	veroorzaker	betrokken	gewonden	oorzaak	opmerkingen
13-4-2001	9:12	T-Splitsing Elzengaard	Personenauto	personenauto-personenauto	geen	geen voorrang verlenen	
3-7-2003	7:37	T-Splitsing Elzengaard	Personenauto	personenauto-voetganger	voetganger	geen voorrang verlenen	voorrangsregeling onduidelijk
19-6-2009	14:46	T-Splitsing Elzengaard	Fietser	fiets-personenauto	fietser	geen voorrang verlenen	voorrangsregeling onduidelijk

Weggedeelte 4		Hoogeindseweg		Kruispunt Wittendijk			
Datum	Tijdstip	thv	veroorzaker	betrokken	gewonden	oorzaak	opmerkingen
1-2-2005	11:40	Kruispunt Wittendijk	Personenauto	personenauto-bromfiets	bromfietser	geen voorrang verlenen	
23-6-2005	8:36	Kruispunt Wittendijk	Personenauto	personenauto-personenauto	geen	geen voorrang verlenen	
25-3-2000	11:22	Kruispunt Wittendijk	Personenauto	personenauto-boom/paal	geen	macht over stuur verliezen	
25-4-2000	1:45	Kruispunt Wittendijk	Personenauto	personenauto-boom/paal	geen	fout door bocht	
3-6-2000	13:56	Kruispunt Wittendijk	Personenauto	personenauto-bestelauto	geen	geen voorrang verlenen	
2-1-2001	16:46	Kruispunt Wittendijk	Personenauto	personenauto-boom/paal	geen	onvoldoende rechts rijden	
18-1-2001	13:26	Kruispunt Wittendijk	Personenauto	personenauto-boom/paal	geen	macht over stuur verliezen	
31-10-2001	22:14	Kruispunt Wittendijk	Personenauto	personenauto-personenauto	geen	geen voorrang verlenen	
14-4-2002	13:44	Kruispunt Wittendijk	Personenauto	personenauto-personenauto	geen	geen voorrang verlenen	
27-6-2002	18:35	Kruispunt Wittendijk	Personenauto	personenauto-personenauto	geen	geen voorrang verlenen	
15-8-2002	13:54	Kruispunt Wittendijk	Personenauto	personenauto-personenauto	automobilist	geen voorrang verlenen	
21-1-2003	20:28	Kruispunt Wittendijk	Personenauto	personenauto-bromfiets	bromfietser	geen voorrang verlenen	
1-6-2009	12:04	Kruispunt Wittendijk	Personenauto	personenauto-fietser	geen	geen voorrang verlenen	
13-4-2006	8:56	Kruispunt Wittendijk	Fietser	fiets-personenauto	fietser	geen voorrang verlenen	
6-6-2006	17:36	Kruispunt Wittendijk	Fietser	fiets-personenauto	fietser	geen voorrang verlenen	
6-9-2006	14:07	Kruispunt Wittendijk	Fietser	fiets-personenauto	fietser	geen voorrang verlenen	
11-12-2006	22:30	Kruispunt Wittendijk	Personenauto	personenauto-personenauto	automobilist	geen voorrang verlenen	
10-10-2007	13:35	Kruispunt Wittendijk	Fietser	fiets-personenauto	fietser	geen voorrang verlenen	

Weggedeelte 5		Hoogeindseweg		Wittendijk - Spoorbaan			
Datum	Tijdstip	thv	veroorzaker	betrokken	gewonden	oorzaak	opmerkingen
28-5-2004	20:00	Kruispunt Spoorbaan	Bromfiets	bromfiets-personenauto	bromfietser	geen voorrang verlenen	
8-11-2004	19:46	Kruispunt Spoorbaan	Personenauto	personenauto-personenauto	geen	geen voorrang verlenen	
7-7-2004	10:38	Kruispunt Spoorbaan	Personenauto	personenauto-bromfiets	bromfietser	geen voorrang verlenen	
19-11-2005	12:40	Kruispunt Spoorbaan	Personenauto	personenauto-personenauto	geen	geen voorrang verlenen	
19-2-2000	10:21	Kruispunt Spoorbaan	Personenauto	personenauto-personenauto	geen	geen voorrang verlenen	
11-5-2000	15:29	Kruispunt Spoorbaan	Personenauto	personenauto-personenauto	geen	geen voorrang verlenen	
7-10-2000	10:28	Kruispunt Spoorbaan	Personenauto	personenauto-personenauto	geen	geen voorrang verlenen	
1-4-2001	10:20	Kruispunt Spoorbaan	Personenauto	personenauto-personenauto	geen	geen voorrang verlenen	
20-11-2001	11:19	Kruispunt Spoorbaan	Vrachtwagen	vrachtwagen-personenauto	geen	geen voorrang verlenen	
27-11-2001	17:03	Wegvak	Personenauto	personenauto-boom/paal	geen	macht over stuur verliezen	
11-7-2002	18:45	Kruispunt Spoorbaan	Fietser	fiets-personenauto	fietser	geen voorrang verlenen	
6-8-2002	12:34	Wegvak	Personenauto	personenauto-los voorwerp	geen	onbekend	
21-8-2002	20:33	Wegvak	Personenauto	personenauto-boom/paal	geen	macht over stuur verliezen	
7-3-2003	8:10	Kruispunt Spoorbaan	Personenauto	personenauto-personenauto	geen	geen voorrang verlenen	
5-4-2004	16:04	Kruispunt Spoorbaan	Personenauto	personenauto-boom/paal	geen	macht over stuur verliezen	
17-5-2008	8:40	Kruispunt Spoorbaan	Personenauto	personenauto-personenauto	geen	geen voorrang verlenen	
4-10-2008	14:08	Kruispunt Spoorbaan	Personenauto	personenauto-personenauto	geen	geen voorrang verlenen	
14-2-2009	15:38	Kruispunt Spoorbaan	Personenauto	personenauto-personenauto	geen	geen voorrang verlenen	
2-4-2009	15:24	Kruispunt Spoorbaan	Personenauto	personenauto-personenauto	geen	geen voorrang verlenen	

Bijlage 3 Telgegevens

Straatnaam	kern	richting 1	richting 2	Telpunt	Datum			Gemiddelde			Voertuigcategorie (werkdag)					Snelheid (werkdag)				
					jaar	van	t/m	Werkdag mvt/etm	Weekeinde mvt/etm	Totaal mvt/etm	< 2	2 tot 3,5	3,5 tot 6,9	6,9 tot 13,3	> 13,3	max. Snelheid	gem Snelheid	Snelheidsverloop in km/h		
																		15%	50%	85%
Kempenlaan	Goirle	Rillaersebaan	Baronielaan	28	2002	07 / 06	24 / 06	10.004	8.475	9.567	122	9.141	208	100	-	50	38,6	32	38	46
Kempenlaan	Goirle	Rillaersebaan	Baronielaan	28	2004	29 / 10	15 / 11	10.117	8.525	9.662	68	9.692	241	119	-	50	40,2	33	39	48
Kempenlaan	Goirle	Rillaersebaan	Baronielaan	28	2005	08 / 03	23 / 03	9.871	8.551	9.494	85	9.414	265	115	-	50	40,9	33	40	48
Kempenlaan	Goirle	Rillaersebaan	Baronielaan	28	2006	06 / 03	21 / 03	9.628	8.223	9.227	42	9.263	223	101	-	50	35,0	18	38	48
Kempenlaan	Goirle	Rillaersebaan	Baronielaan	28	2007	04 / 06	22 / 06	10.268	8.441	9.746	114	9.692	326	132	-	50	40,1	33	39	47
Kempenlaan	Goirle	Nieuwe Rielseweg	Holleven	29	2002	07 / 06	24 / 06	6.011	5.038	5.733	92	5.321	233	54	-	50	44,7	38	45	51
Hoogeindsew	Goirle	St. Jorisstraat	Wittendijk	27	2002	07 / 06	24 / 06	3.866	3.200	3.676	97	3.451	114	24	-	50	46,9	38	46	56
Hoogeindsew	Goirle	St. Jorisstraat	Wittendijk	27	2007	04 / 06	09 / 07	4.316	3.672	4.132	69	3.876	270	108	-	50	51,0	42	50	59
Hoogeindsew	Goirle	St. Jorisstraat	Wittendijk	27	2009	13 / 06	26 / 06	4.361	2.943	3.956	312	3.891	152	6	50	-	-	-	-	-
Hoogeindsew	Goirle	Wittendijk	Bodepad	16	2001	20 / 06	05 / 07	2.597	2.158	2.472	80	2.233	133	26	-	50	50,1	41	49	59
Hoogeindsew	Goirle	Wittendijk	Bodepad	16	2005	08 / 03	23 / 03	3.042	2.874	2.994	58	2.823	108	54	-	50	53,9	44	54	64