

## NOTITIE

<b>Aan</b> Gemeente Heeze	<b>Betreft</b> Notitie verdiepend onderzoek verkeerskundige consequenties verkeersmaatregelen centrum Heeze	<b>Datum</b> 31 mei 2023
<b>Van</b> Marco Cruijssen Roel Koenraad	<b>Bijlage</b> 1. Schematische weergave varianten knip en eenrichtingsverkeer 2. Schematische weergave gewijzigde verkeersstromen	<b>Projectnummer</b> 120014.007

## 1. Inleiding

In opdracht van de gemeenteraad van Heeze is inzichtelijk gemaakt wat de consequenties zijn als het centrum van Heeze verkeersluwer wordt gemaakt met een knip en eenrichtingsverkeer. Hieronder zijn deze bevindingen samengevat weergegeven, aangevuld met een drietal adviezen. De bevindingen, als ook de wijze waarop deze tot stand zijn gekomen, zijn verderop in deze notitie uitgewerkt.

### 1.1 Bevindingen

- Het afsluiten van de weg (een knip) zorgt voor de grootste afname van het verkeer in het centrum;*
- Een maatregel met een knip heeft echter wel onevenredig nadelige consequenties op het gebied van de bereikbaarheid van het centrum en op de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de omliggende straten;*
- Het instellen van eenrichtingsverkeer is ten opzichte van een maatregel met een knip minder effectief in het weren van verkeer;*
- Afhankelijk van de locatie van de verkeersmaatregel, leiden een tweetal varianten eenrichtingsverkeer niet tot onevenredig nadelige consequenties. De bereikbaarheid van het centrum verandert maar blijft gewaarborgd, hetzelfde geldt voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid.*
- Een tweetal andere varianten met eenrichtingsverkeer heeft, vergelijkbaar met een maatregel met een knip, wel onevenredig nadelige consequenties op het gebied van de bereikbaarheid van het centrum en op de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de omliggende straten.*

### 1.2 Advies

- Laat de knip varianten voor het vervolgproces verder buiten beschouwing*
- Laat de twee varianten waarbij de Kapelstraat en Jan Deckersstraat afzonderlijk eenrichtingsverkeer hebben voor het vervolgproces verder buiten beschouwing*
- Neem de twee varianten met eenrichtingsverkeer op de gehele Jan Deckersstraat-Kapelstraat en de Geldropseweg mee in het vervolgproces.*

### 1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn de bevindingen en adviezen nader uitgewerkt. Een toelichting van het beoordelingskader is opgenomen in hoofdstuk 3. Hoofdstuk 4 omschrijft de beoordeling van de knip varianten.

Bijlage 1 omvat een visuele weergave van alle varianten van de knip en eenrichtingsverkeer. Bijlage 2

## 2. Nadere toelichting bevindingen en adviezen

We werken aan een nieuwe inrichting van de Kapelstraat en Jan Deckersstraat. Een van de uitgangspunten is minder verkeer door het centrum. Om inzicht te krijgen in de wijze waarop dit mogelijk is, is onderzoek gedaan naar verkeersmaatregelen voor het sturen van het verkeer in het centrum van Heeze.

In dat kader vond er op 16 januari 2023 een werksessie plaats met de gemeenteraad. In die sessie informeerden wij de raad over deze mogelijke verkeersmaatregelen. Ook gaven wij daarbij op hoofdlijnen inzicht in de gevolgen voor de verkeersintensiteiten. **Samengevat:**

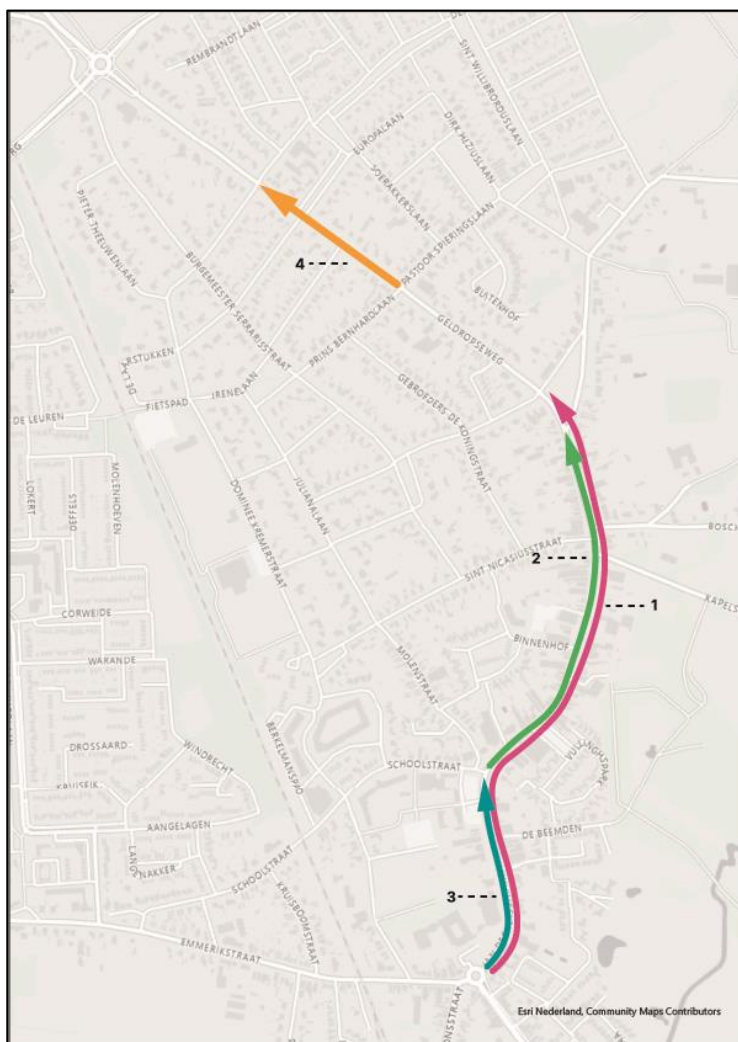
1. Verbieden van alle verkeer: autovrij centrum (afname 100%)
2. Knip in kom Heeze: autoluw centrum (afname 90%)
3. Instellen eenrichtingsverkeer in kom Heeze (afname 50%)
4. Geplande verkeersmaatregelen oa Randweg-30km/h-Geldropseweg (afname 30%)
5. Niks doen: geen afname

Op verzoek van de gemeenteraad is een verdiepingsslag gemaakt naar optie 2 en 3. Concreet is daarbij de vraag gesteld om te kijken naar de verkeerskundige consequenties van deze twee verkeersmaatregelen. En aansluitend de vraag om bij eventueel nadelige verkeerskundige consequenties aan te geven of (flankerende) maatregelen mogelijk zijn om deze consequenties tegen te gaan.

Onderstaand overzicht is een schematische weergave van de knip varianten en de varianten eenrichtingsverkeer, rijrichting noord-zuid.



Figuur: Schematische weergave knip varianten



Figuur: Schematische weergave eenrichtingsverkeer zuid-noord

In hoofdstuk 4 is een nadere omschrijving van de verschillende varianten te lezen, in bijlage 1 zijn de varianten gevisualiseerd.

## 2.1 Bevindingen

1. ***Het afsluiten van de weg (een knip) zorgt voor de grootste afname van het verkeer in het centrum maar heeft onevenredig nadelige consequenties op het gebied van de bereikbaarheid van het centrum en op de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de omliggende straten.***

Met een knip:

- Rijden er nog 1.000 tot 1.500 motorvoertuigen in het centrum;
- Is bevoorrading van de winkels niet mogelijk, vrachtverkeer rijdt zicht klem ter hoogte van de knip;
- Halen de hulpdiensten de wettelijke aanrijdtijden niet meer;
- Blijft de bereikbaarheid van alle voorzieningen (met een omrijdafstand) voor het reguliere verkeer (bewoners/bezoekers) gewaarborgd
- Vindt er een verplaatsing van verkeer plaats over diverse omliggende wegen in de kern Heeze.
- Aan de zuidzijde (variant 1,2 en 3) is er sprake van een negatieve impact op de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de omliggende wegen en de aanwezige basisschool

- Aan de noordzijde (variant 4 en 5) is er geen sprake van een onevenredige impact op de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de omliggende wegen
- 2. *Het instellen van eenrichtingsverkeer is minder effectief in het weren van verkeer maar leidt niet tot onevenredig nadelige consequenties. De bereikbaarheid van het centrum verandert maar blijft gewaarborgd, hetzelfde geldt voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid.***

Met eenrichtingsverkeer:

- Vindt er tevens een verplaatsing van verkeer plaats over diverse omliggende wegen in de Kern Heeze
- Op de Kapelstraat of de Jan Deckersstraat is er sprake van een negatieve impact op de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de omliggende wegen en de aanwezige basisschool
- Op het gehele traject van de Jan Deckersstraat-Kapelstraat is er geen sprake van een onevenredige impact op de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de omliggende wegen
- Op de Geldropseweg is er tevens geen sprake van een onevenredige impact op de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de omliggende wegen
- Blijft de bereikbaarheid voor bevoorradingsverkeer en hulpdiensten gewaarborgd.
- Blijft de bereikbaarheid (met een omrijdafstand) voor het openbaar vervoer gewaarborgd.
- Blijft de bereikbaarheid (met een omrijdafstand) van alle voorzieningen voor het overige reguliere verkeer (bewoners/bezoekers) gewaarborgd.
- Kennen eventuele flankerende maatregelen dusdanig veel nadelen dat deze niet inzetbaar zijn.

## 2.2 Adviezen

**1. *Laat de knip varianten voor het vervolgproces verder buiten beschouwing***

De knip varianten kennen onevenredig nadelige consequenties qua verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid.

**2. *Laat de varianten waarbij de Kapelstraat en Jan Deckersstraat afzonderlijk eenrichtingsverkeer hebben voor het vervolgproces verder buiten beschouwing***

De varianten waarbij de Kapelstraat en Jan Deckersstraat afzonderlijk eenrichtingsverkeer hebben, kennen teveel negatieve gevolgen op schoolomgeving en woonstraten.

**3. *Neem de varianten met eenrichtingsverkeer op de gehele Jan Deckersstraat-Kapelstraat en de Geldropseweg mee in het vervolgonderzoek.***

Deze varianten leiden namelijk niet tot onevenredig nadelige consequenties qua verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid.

### 3. Beoordelingskader varianten knip en eenrichtingsverkeer

De beoordeling is in de basis kwalitatief en in beschrijvende sfeer opgesteld. Alle varianten zijn eenduidig beoordeeld op de volgende aspecten:

- Verkeersveiligheid
- Leefbaarheid
- Bereikbaarheid

Onderstaande paragrafen omschrijven per aspect de wijze waarop beoordeeld is.

#### 3.1 Verkeersveiligheid

- Functie
- Inrichting
- Gevoelige voorzieningen

##### Ad. Verkeersveiligheid – functie/gebruik

Bij dit onderdeel is gekeken naar de functie van de weg in relatie tot hoeveelheid verkeer en of dit past binnen Duurzaam Veilig<sup>1</sup>. Zonder heel concreet, dan wel exact de verkeersintensiteiten te kennen, is op basis van expert judgement aangegeven wat de consequenties zijn van de betreffende variant.

##### Ad. Verkeersveiligheid – Inrichting

Hoe ziet de inrichting van de weg eruit en hoe verhoudt die zich tot functie/gebruik? Specifiek is gekeken naar de rijbaanbreedte en/of voetgangersvoorzieningen aanwezig zijn.

##### Ad. Verkeersveiligheid – gevoelige voorzieningen

Liggen er langs een weg gevoelige voorzieningen zoals een (basis)school of woonvoorziening voor ouderen?

#### 3.2 Leefbaarheid

- Toe-afname verkeer

##### Ad. Leefbaarheid – toe/afname verkeer

Bij het aspect leefbaarheid is gekeken naar een toe, dan wel afname van het verkeer. Een toename van verkeer heeft impact op de leefbaarheid, maar betekent niet automatisch dat er sprake is van een onleefbare (woon)situatie. Bij de beoordeling van dit aspect is nadrukkelijk de relatie met verkeersveiligheid gelegd, zie hierboven.

#### 3.3 Bereikbaarheid

- Bewoners/bezoekers centrum
- Bevoorrading
- Hulpdiensten
- Openbaar Vervoer

##### Ad. Bereikbaarheid bewoners/centrum

Hoe is de bereikbaarheid van het centrum voor bewoners en bezoekers?

##### Ad. Bereikbaarheid - bevoorrading

Hoe is de bereikbaarheid voor bevoorradend verkeer? Kunnen vrachtwagens de verschillende bestemmingen bereiken?

##### Ad. Bereikbaarheid hulpdiensten

De bereikbaarheid van hulpdiensten is afgestemd met de veiligheidsregio en bepaald aan de hand van de (gewijzigde) aanrijtijden. De berekening hiervoor is door de veiligheidsregio aangeleverd.

##### Ad. Bereikbaarheid – Openbaar Vervoer.

De bereikbaarheid van het openbaar vervoer is afgestemd met de vervoerder, Connexion.

<sup>1</sup> SOWV (2019) Duurzaam Veilig Wegverkeer. SWOV-factsheet, maart 2019, SOWD Den Haag

## 4. Beoordeling Knip varianten

### 4.1 Verkeersveiligheid

Diverse locaties met een fysieke knip zijn onderzocht. Samenvattend is te stellen dat de meer zuidelijke locaties met een knip (variant 1,2 en 3) tot verkeer over wegen leiden die daarvoor vanuit verkeersveiligheid niet wenselijk dan wel geschikt zijn. Concreet gaat het dan om wegen die te smal zijn zoals de Spoorlaan en Molenstraat. Of heel specifiek om de Schoolstraat waar een basisschool staat.

Ook bij een knip op de meer noordelijk gelegen locaties (variant 4 en 5) neemt het verkeer op de omliggende wegen toe. Een toename van verkeer heeft impact op de verkeersveiligheid, maar het betekent niet automatisch dat er sprake is van verkeersonveiligheid. Verkeersveiligheid is van meerdere factoren afhankelijk. Naast verkeersintensiteiten is de inrichting van wegen een belangrijke factor.

Ondanks een toename van het verkeer, kan dit verkeer zich veilig en goed blijven afwikkelen. De functie en vormgeving van de weg zijn in overeenstemming met Duurzaam Veilig. Deze wegen zijn daarom geschikt om de huidige intensiteit inclusief de toename van verkeer verkeersveilig af te wikkelen. Concreet omdat er sprake is van een voldoende brede rijbaan en de aanwezigheid van volwaardige voetpaden. Langs deze wegen liggen verder ook geen gevoelige voorzieningen. Daarmee wordt de verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd.

De verkeersveiligheid op de Jan Deckersstraat en Kapelstraat wijzigt door de afname van verkeer. Gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer hebben minder kans op ontmoetingen. Ook verbetert de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer.

### 4.2 Leefbaarheid

Bij een knip vindt in alle gevallen een verschuiving van verkeersstromen plaats. Met name op de Kapelstraat en Jan Deckersstraat leidt dit tot een forse afname van verkeer en daarmee verbetering van de leefbaarheid. Op de direct aanliggende en omliggende wegen vindt een toename van verkeer plaats. Een toename van verkeer heeft impact op de leefbaarheid. Net als bij verkeersveiligheid betekent dit niet automatisch dat er sprake is van een onleefbare woonsituatie.

Specifiek kijkend naar de afzonderlijke locaties is te stellen dat een knip op de zuidelijke locaties de leefbaarheid negatief aantast. Ook hier de is de constatering dat een toename van verkeer niet past bij de smalle wegen en de aanwezige basisschool.

Bij de noordelijke locaties leidt de toename van verkeer echter niet tot een onevenredige aantasting van de leefbaarheid. Vergelijkbaar als bij de verkeersveiligheid waarborgt de Duurzaam Veilig inrichting van de wegen ook hier de leefbaarheid.

Een schematische weergave van de gewijzigde verkeersstromen per variant is opgenomen in bijlage 2.

### 4.3 Bereikbaarheid

Belangrijk knelpunt bij een knip is de bereikbaarheid van bevoorradend vrachtverkeer voor de winkelvoorzieningen. Bij een knip verslechtert de bereikbaarheid substantieel en is de bevoorrading eigenlijk niet meer mogelijk. Vrachtverkeer rijdt zich "dood" ter hoogte van de fysieke afsluiting en heeft daar geen keergelegenheid meer.

Een ander geconstateerd knelpunt is de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Door de veiligheidsregio (brandweer) is berekend dat met de knip varianten de aanrijtijden tot 2.00 minuten toenemen. De huidige aanrijtijden variëren, afhankelijk van locatie, tussen de 7.00 en 9.00 minuten. De veiligheidsregio geeft aan dat met deze toename van 2.00min de wettelijke aanrijtijden in het gedrang komen, dan wel worden deze niet gehaald.

De routes van openbaar vervoer van de buurtbussen lijn 257 en 266 blijven inpasbaar met een knip. Lijn 657, de scholieren bus is uitsluitend met een knip op locatie 5 nog mogelijk, maar met de knipvarianten 1 t/m 4 niet meer. Lijn 657 is namelijk een reguliere lijnbus die qua afmetingen niet geschikt is om via de achterliggende woonstraten te rijden.

Voor al het overige verkeer (bewoners, bezoekers) zijn de varianten met een knip qua bereikbaarheid verder beperkt tot niet onderscheidend. Alle voorzieningen blijven bereikbaar, zij het met een omweg.

#### 4.4 Flankerende maatregelen

Bij de knip is vooral gekeken naar flankerende maatregelen voor de bereikbaarheid van het bevoorradingsverkeer en hulpdiensten. Daarbij valt te denken aan een toegankelijkheidssysteem met dynamische palen of een camera-systeem. Een dynamische afsluiting kent echter dusdanig veel nadelen dat het niet aan te bevelen is om dit soort type maatregelen toe te passen. De nadelen liggen met name in het gegeven dat de dynamische afsluiting erg gevoelig is voor schade<sup>2</sup>. Een toegangssysteem met camera's behoort tot de mogelijkheden om dit type verkeer te faciliteren, maar kent tevens nadelen. Daarbij valt te denken aan storingsgevoeligheid, financiële en beheersmatige nadelen.

Flankerende maatregelen zijn voor een knip op zuidelijke locatie niet beschikbaar. De aanwezigheid van de basisschool aan de Schoolstraat, sluit eigenlijke elke vorm van flankerende maatregelen uit. Verder is te stellen dat de wegen in het zuidelijke gedeelte niet geschikt zijn, dan wel geschikt te maken zijn. De fysieke ruimte is te beperkt om deze wegen duurzaam veilig in te richten. Bij de meer noordelijke locaties met een knip zijn flankerende maatregelen niet noodzakelijk.

#### 4.5 Beoordeling varianten eenrichtingsverkeer

Algemeen: De richting van het eenrichtingsverkeer kent weinig tot geen onderscheid. Om die reden is bij de verdere beoordeling dit onderscheid ook niet meer gemaakt.

##### Verkeersveiligheid

Bij eenrichtingsverkeer kent een tweetal varianten vergelijkbare effecten als bij de varianten met een zuidelijke knip. Het gaat daarbij om variant 2 (eenrichtingsverkeer Kapelstraat tussen Schoolstraat en Strabrecht) en variant 3 (eenrichtingsverkeer Jan Deckersstraat tussen Nieuwendijk en Schoolstraat). Ook hier is te stellen dat deze varianten leiden tot verkeer over wegen die daarvoor vanuit verkeersveiligheid niet geschikt zijn. Concreet gaat het dan om wegen die te smal zijn, zoals de Spoorlaan en Molenstraat. Of heel specifiek om de Schoolstraat waar een basisschool staat.

De variant waarbij op het hele traject Jan Deckersstraat en Kapelstraat eenrichtingsverkeer geldt, die kent beperkte effecten op het gebied van verkeersveiligheid. Het verkeer op de omliggende wegen neemt toe. Een toename van verkeer betekent echter niet direct een afname van verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid is van meerdere factoren afhankelijk. Een belangrijke factor betreft de inrichting van wegen.

Ondanks een toename van het verkeer, kan dit verkeer zich veilig en goed blijven afwikkelen. De functie en vormgeving van de weg zijn in overeenstemming met Duurzaam Veilig. Deze wegen zijn daarom geschikt om de huidige intensiteit inclusief de toename van verkeer verkeersveilig af te wikkelen. Concreet omdat er sprake is van een voldoende brede rijbaan en de aanwezigheid van volwaardige voetpaden. Langs deze wegen liggen verder ook geen gevoelige voorzieningen. Daarmee wordt de verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd.

De verkeersveiligheid op de Jan Deckersstraat en Kapelstraat wijzigt door de afname van verkeer. Gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer hebben minder kans op ontmoeting. Ook verbetert de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer.

##### Leefbaarheid

Ook bij eenrichtingsverkeer vindt een verschuiving van verkeersstromen plaats. Met name op de Kapelstraat en Jan Deckersstraat leidt dit tot een forse afname van verkeer en daarmee verbetering van de leefbaarheid. Op de direct aanliggende en omliggende wegen vindt een toename van verkeer plaats. Een toename van verkeer heeft impact op de leefbaarheid, maar betekent niet automatisch dat er sprake is van een onleefbare woonsituatie.

Specifiek kijkend naar de varianten is te stellen dat variant 2 en 3 de leefbaarheid negatief aantasten als gevolg van de toename van verkeer. Ook hier is de constatering dat een toename van verkeer niet past bij de smalle wegen en de aanwezig school. Bij varianten 1 en 4 leidt de toename van verkeer niet tot een onevenredige aantasting van de leefbaarheid. Ondanks een toename van het verkeer, kan dit verkeer zich veilig en goed afwikkelen.

<sup>2</sup> Voorbeeld: <https://nos.nl/artikel/2451057-vijftigste-auto-botst-op-haagse-horrorpoller>

De functie en vormgeving van de weg zijn in overeenstemming met Duurzaam Veilig. Daarmee wordt naast de verkeersveiligheid ook de leefbaarheid afdoende gewaarborgd.

Een afname van verkeer draagt in de basis bij aan een betere leefbaarheid op de Jan Deckerstraat en Kapelstraat.

#### Bereikbaarheid

In tegenstelling tot de varianten met een knip, blijft de bereikbaarheid voor bevoorradingsverkeer bij eenrichtingsverkeer wel voldoende gewaarborgd. De bereikbaarheid wijzigt uiteraard wel, met name in de routes van en naar de winkelvoorzieningen in het centrum. Als gevolg van het eenrichtingsverkeer is er sprake van een omrijdfactor.

Eenrichtingsverkeer heeft ook impact op de bereikbaarheid van hulpdiensten, zij het in beperktere mate. De berekening van de veiligheidsregio (brandweer) laat zien dat met eenrichtingsverkeer de aanrijtijden tot 1.00 minuten toenemen. Voor hulpdiensten is de rijrichting noord-zuid gunstiger te noemen. Dit in verband met de zuidelijke ligging van de brandweerkazerne. De kazerne is met deze rijrichting het best bereikbaar voor opgeroepen vrijwilligers.

De routes van openbaar vervoer van de lijn 257 en 266 (buurtbus) en lijn 657 (scholieren bus) blijven inpasbaar met eenrichtingsverkeer. Wel neemt als gevolg van het eenrichtingsverkeer met name de afstand en rij/reistijd van lijn 657 toe. Onduidelijk is of deze consequenties binnen de kaders van de concessie vallen.

Voor al het overige verkeer (bewoners, bezoekers) zijn de varianten met een knip qua bereikbaarheid verder beperkt tot niet onderscheidend. Alle voorzieningen blijven bereikbaar, zij het met een omweg.

Qua bereikbaarheid zijn de varianten met een eenrichtingsverkeer beperkt tot niet onderscheidend. Alle voorzieningen blijven bereikbaar, zij het met een omweg.

#### Flankerende maatregelen

Flankerende maatregelen zijn voor de varianten 2 en 3 niet beschikbaar. De aanwezigheid van de basisschool aan de Schoolstraat, sluit eigenlijke elke vorm van flankerende maatregelen uit. Verder is te stellen dat de wegen in het zuidelijke gedeelte niet geschikt zijn, dan wel geschikt te maken zijn. De fysieke ruimte is te beperkt om deze wegen duurzaam veilig in te richten.

Om de negatieve consequenties bij variant 2 (eenrichtingsverkeer Kapelstraat) tegen te gaan, is een flankerende maatregel in de vorm van een (nieuwe) knip mogelijk. Belangrijkste nadeel daarvan is wel dat het openbaar vervoer niet meer door dit gedeelte van de kern kan rijden. Andere flankerende maatregelen dragen onvoldoende bij aan een oplossing, of leiden uitsluitend tot het verplaatsen van het probleem (lees: verkeer)

Een flankerende maatregel voor de hulpdiensten kan zijn dat zij op basis van afspraken bij een prio1 melding, tegen het eenrichtingsverkeer in mogen rijden. In de afstemming met de veiligheidsregio kwam naar voren dat een dergelijke oplossing zeer beperkt wordt toegepast vanwege de veiligheidsrisico's. Ondanks de optische en geluidssignalen verwachten weggebruikers geen verkeer in tegengestelde rijrichting. Bij eenrichtingsverkeer is de weg daar in de basis ook niet voor ingericht.

Voor variant 1 en 4 zijn geen flankerende maatregelen noodzakelijk.



## 5. Beschrijving varianten knip en eenrichtingsverkeer

Voor de verdiepingsslag keken wij naar diverse varianten van de maatregel met een knip en de maatregel met eenrichtingsverkeer.

### Varianten knip

- Knip 1 - Jan Deckersstraat thv rotonde
- Knip 2 - Gemeentehuis
- Knip 3 - Kapelstraat t.h.v. Binnenhof
- Knip 4 - Kapelstraat t.h.v. Strabrecht
- Knip 5 - Geldropseweg t.h.v. Europalaan

### Toelichting variant knip

Bij een knip is er sprake van een fysieke afsluiting. Gemotoriseerd verkeer kan deze fysieke afsluiting niet passeren. Verkeer kan op de Kapelstraat en Jan Deckerstraat rijden tot aan de locatie van de knip. Ter hoogte van de fysieke afsluiting is de straat dus doodlopend. Dit geldt niet voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers). Dit verkeer kan de fysieke afsluiting vrij passeren.

### Varianten eenrichtingsverkeer

- Eenrichtingsverkeer N-Z 1: Gehele Kapelstraat-Jan Deckersstraat
- Eenrichtingsverkeer Z-N 1: Gehele Jan Deckersstraat-Kapelstraat
- Eenrichtingsverkeer N-Z 2: Kapelstraat vanaf Strabrecht tot aan Schoolstraat
- Eenrichtingsverkeer Z-N 2: Kapelstraat vanaf Schoolstraat tot Strabrecht
- Eenrichtingsverkeer N-Z 3: Gehele Jan Deckersstraat tussen Schoolstraat en Nieuwendijk
- Eenrichtingsverkeer Z-N 3: Gehele Jan Deckersstraat tussen Nieuwendijk en Schoolstraat
- Eenrichtingsverkeer N-Z 4: Geldropseweg tussen Vondellaan en Pastoor Spieringslaan
- Eenrichtingsverkeer Z-N 4: Geldropseweg tussen Pastoor Spieringslaan en Vondellaa

### Toelichting variant eenrichtingsverkeer

Bij eenrichtingsverkeer maakt verkeer in één rijrichting gebruik van de Kapelstraat en Jan Deckersstraat. De tegengestelde rijrichting is voor gemotoriseerd verkeer niet toegestaan. Fietsverkeer blijft in twee richtingen mogelijk. Bij eenrichtingsverkeer is gekeken naar zowel de rijrichting van noord naar zuid als de rijrichting van zuid naar noord. Per variant varieert de lengte waarover eenrichting van toepassing is.

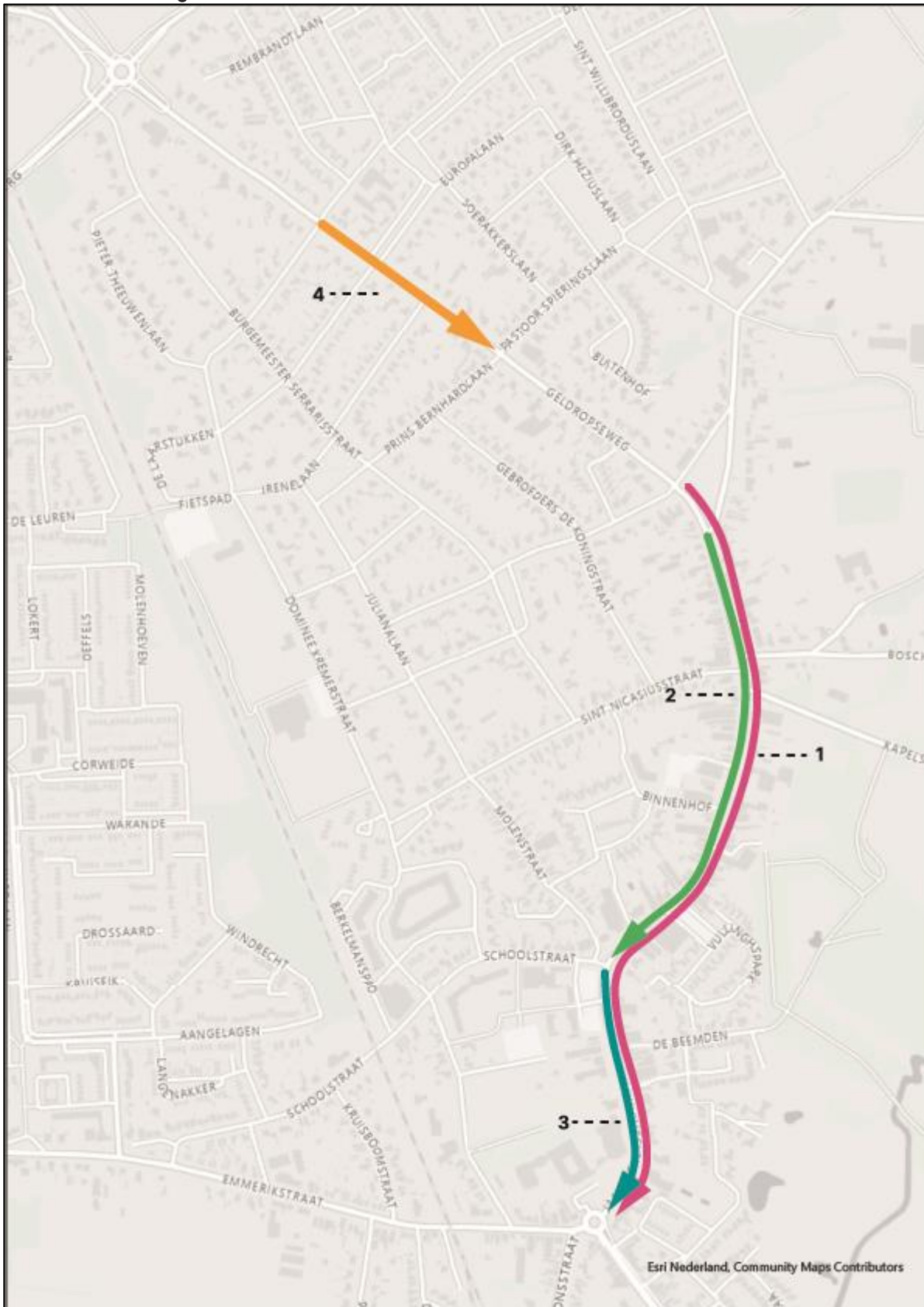
Voor een schematische weergave van de verschillende varianten van de knip en eenrichtingsverkeer, zie bijlage 1.

## Bijlage 1 Schematische weergave varianten knip en eenrichtingsverkeer

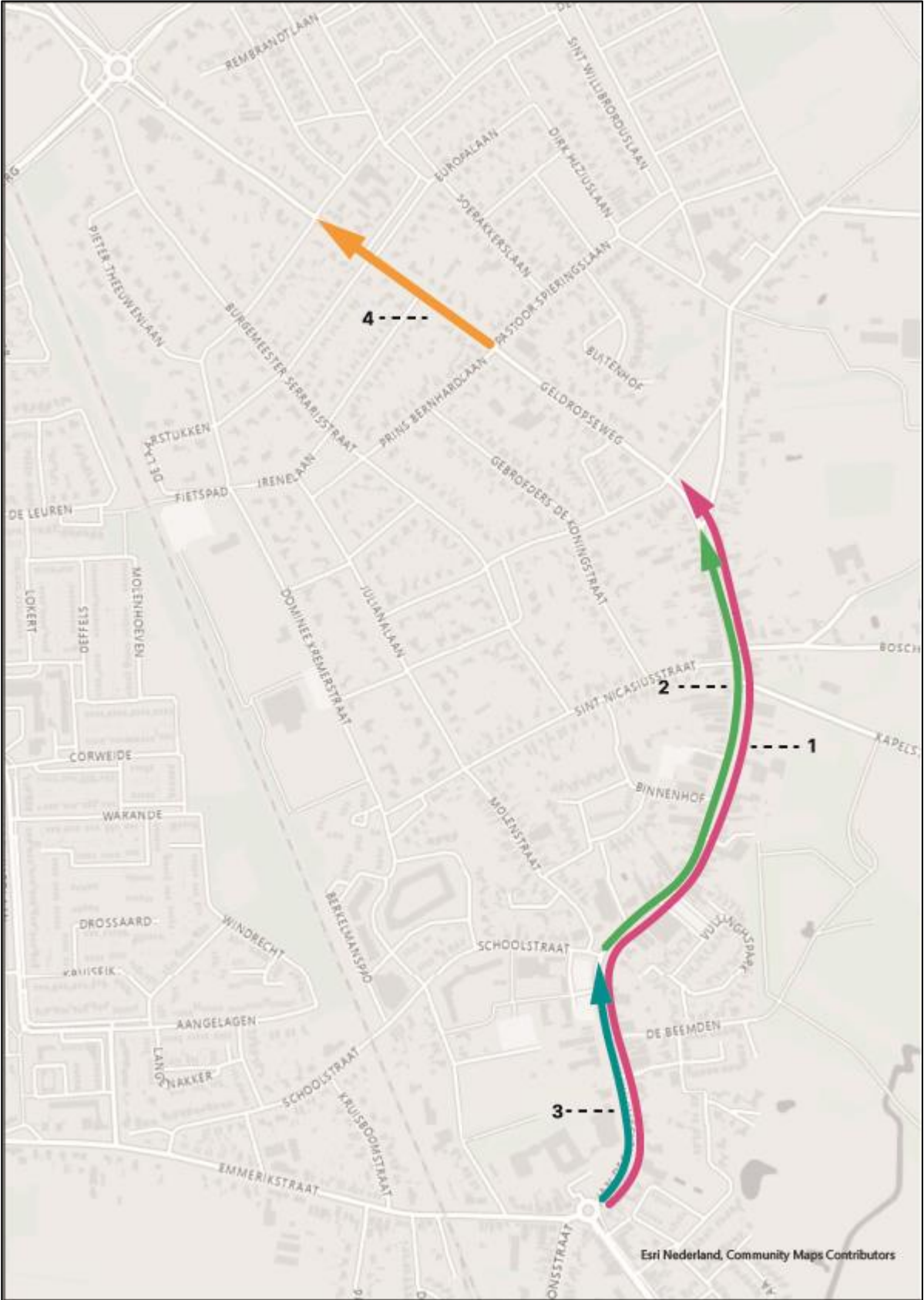
### Varianten knip



Varianten eenrichtingsverkeer noord-zuid



Varianten eenrichtingsverkeer zuid-noord



## NOTITIE

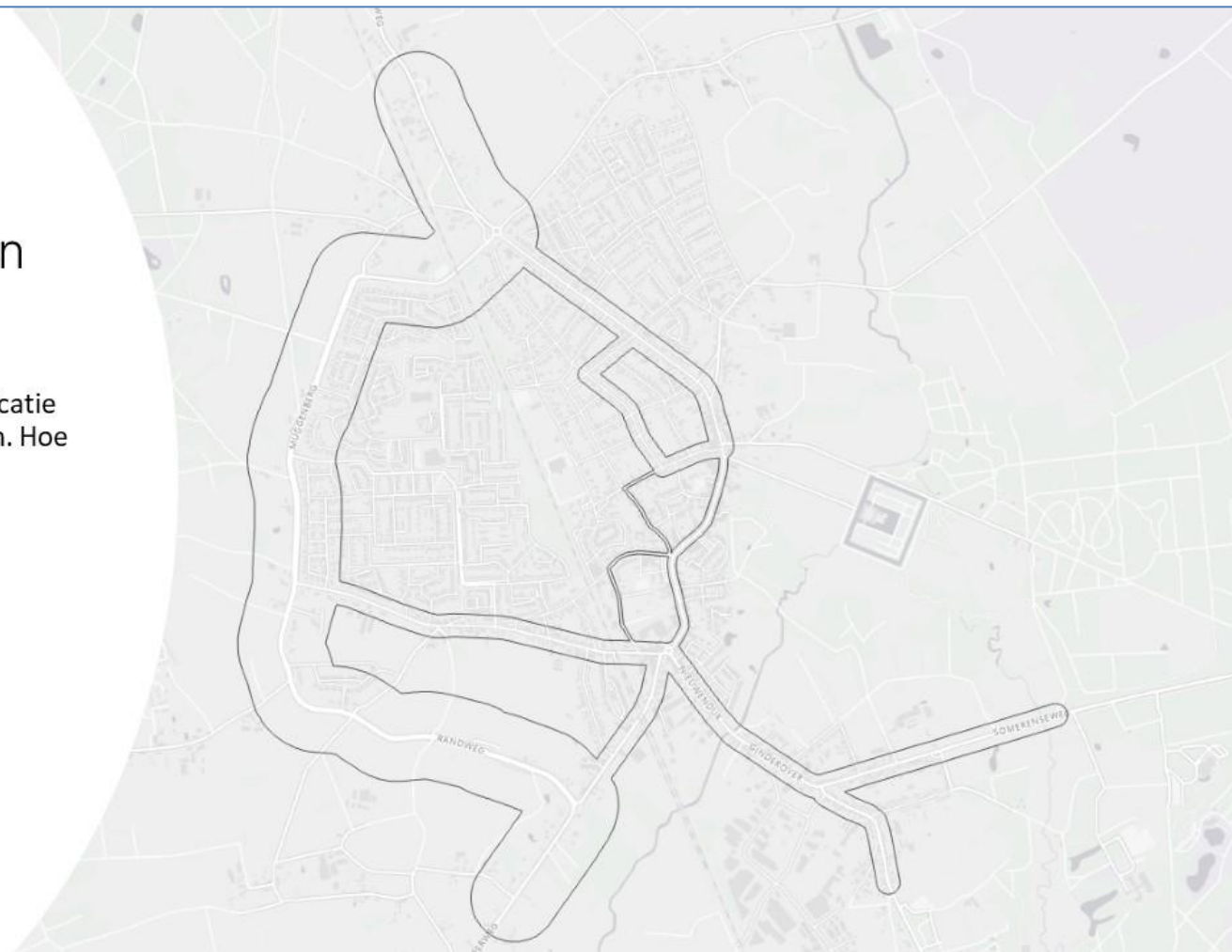
### Bijlage 2 Schematische weergave gewijzigde verkeersstromen

# Verlagen hoeveelheid verkeer in het centrum van Heeze

Verkeerkundige effecten voor verschillende varianten

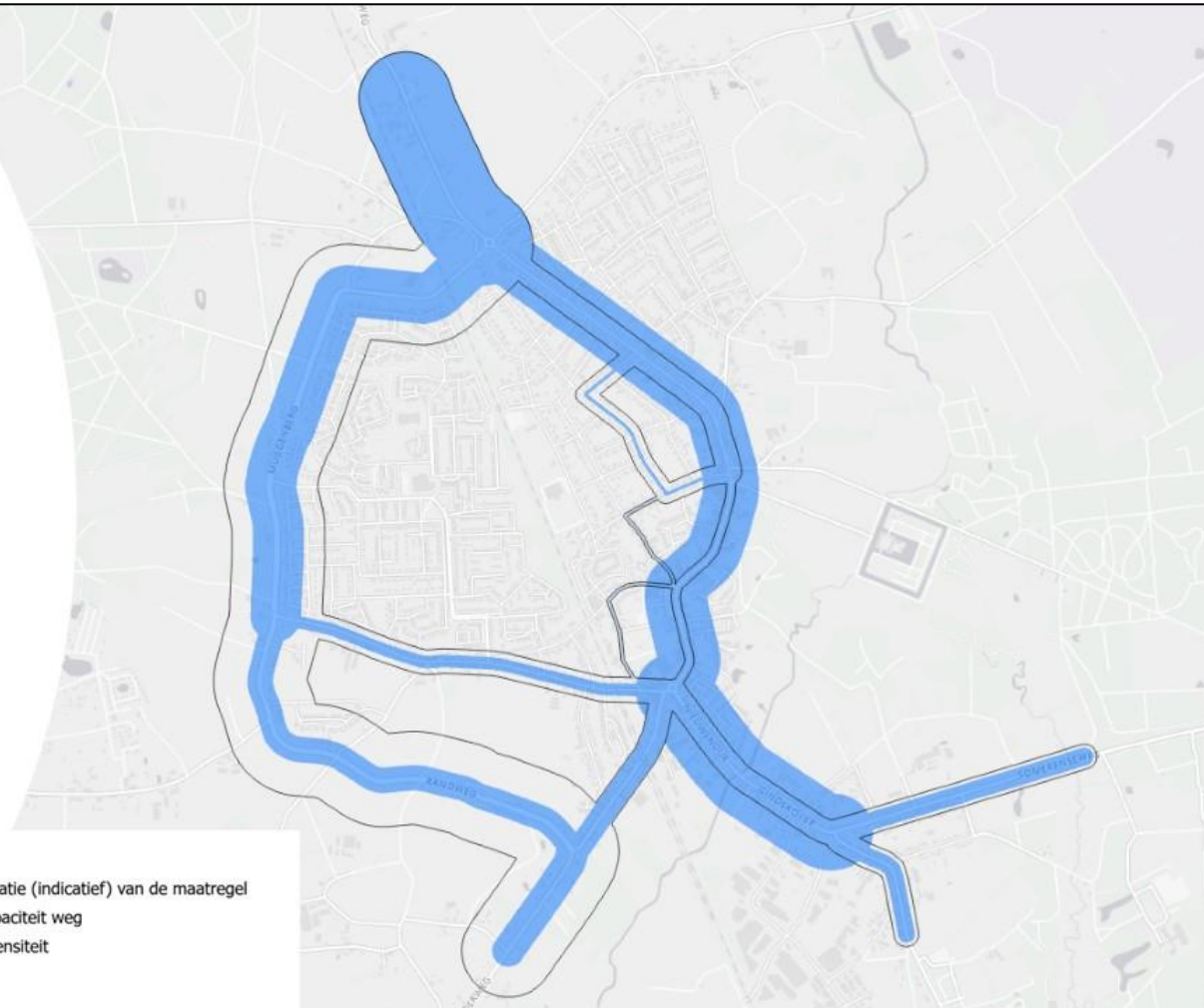
## Capaciteit wegen

- De zwarte lijn geeft een indicatie van de capaciteit van de wegen. Hoe breder de lijn hoe hoger de capaciteit van de weg



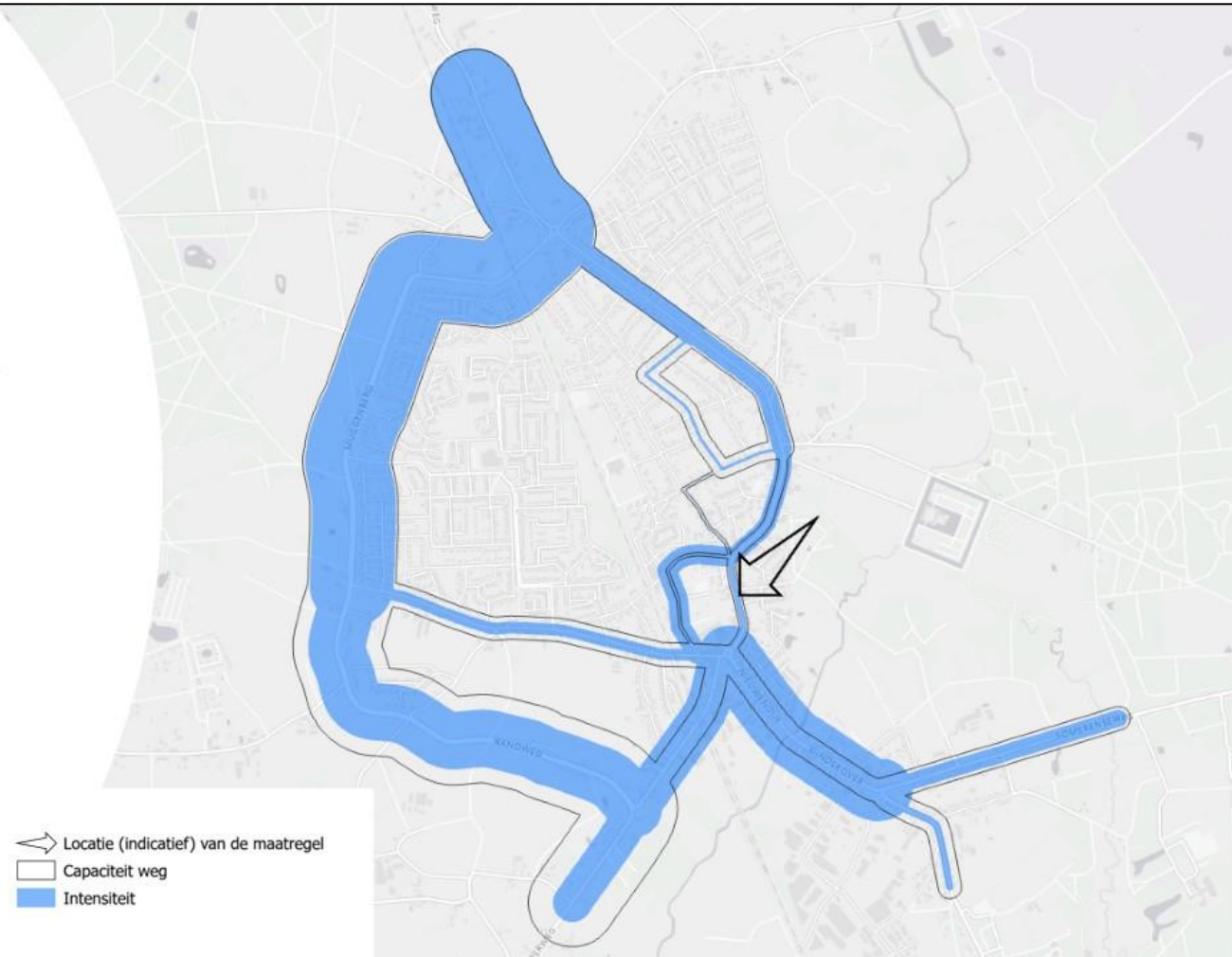
## Huidige intensiteit en capaciteit wegen

- De zwarte lijn geeft een indicatie van de capaciteit van de wegen. De blauwe lijn staat voor de huidige intensiteit. Hoe breder de lijn hoe hoger de intensiteit.
- Komt de blauwe lijn buiten de zwarte lijn dan is de intensiteit hoger dan de capaciteit. Het gebruik is dan niet in overeenstemming met de functie van de weg

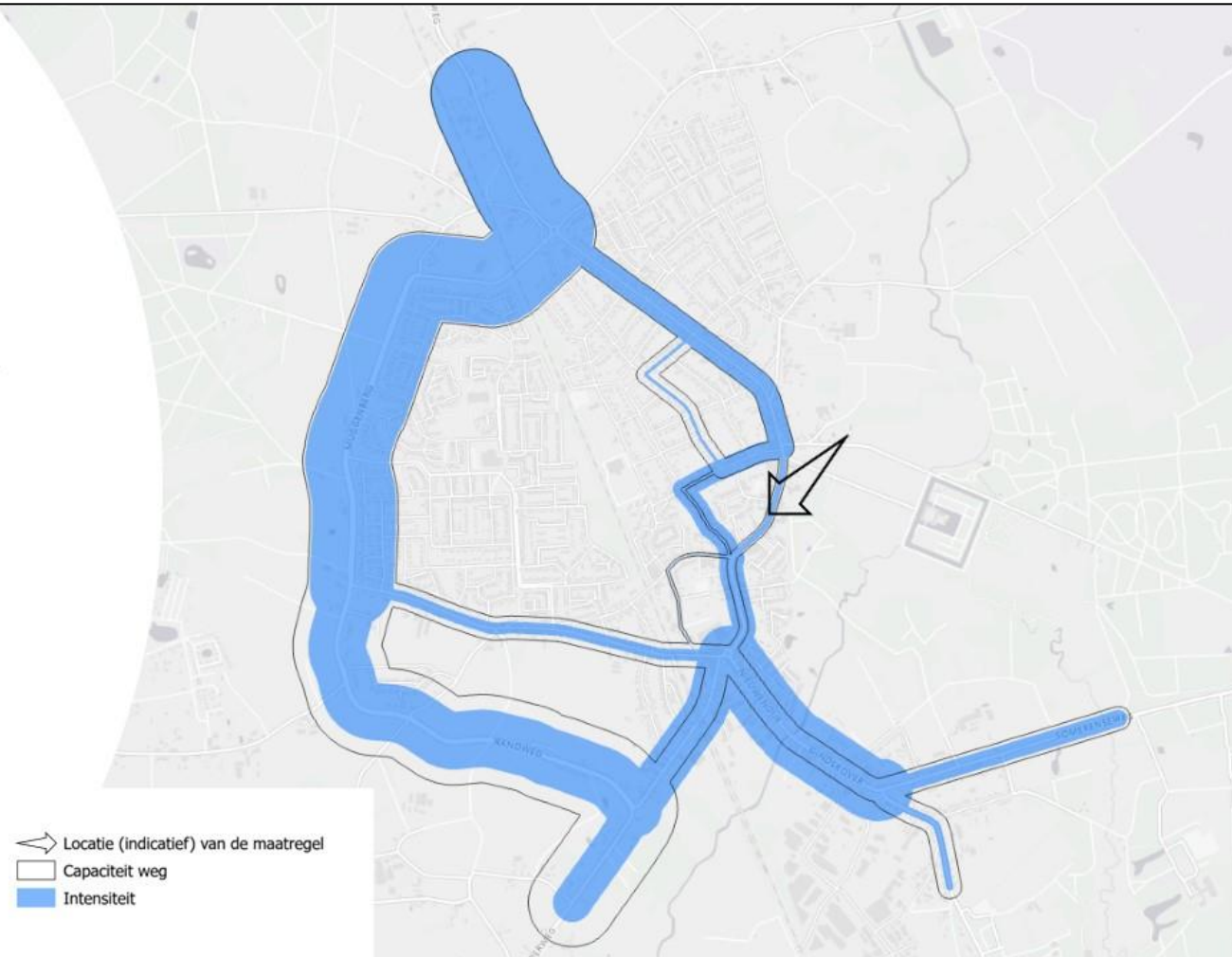




Intensiteit knip  
centrum (zuid)  
versus capaciteit



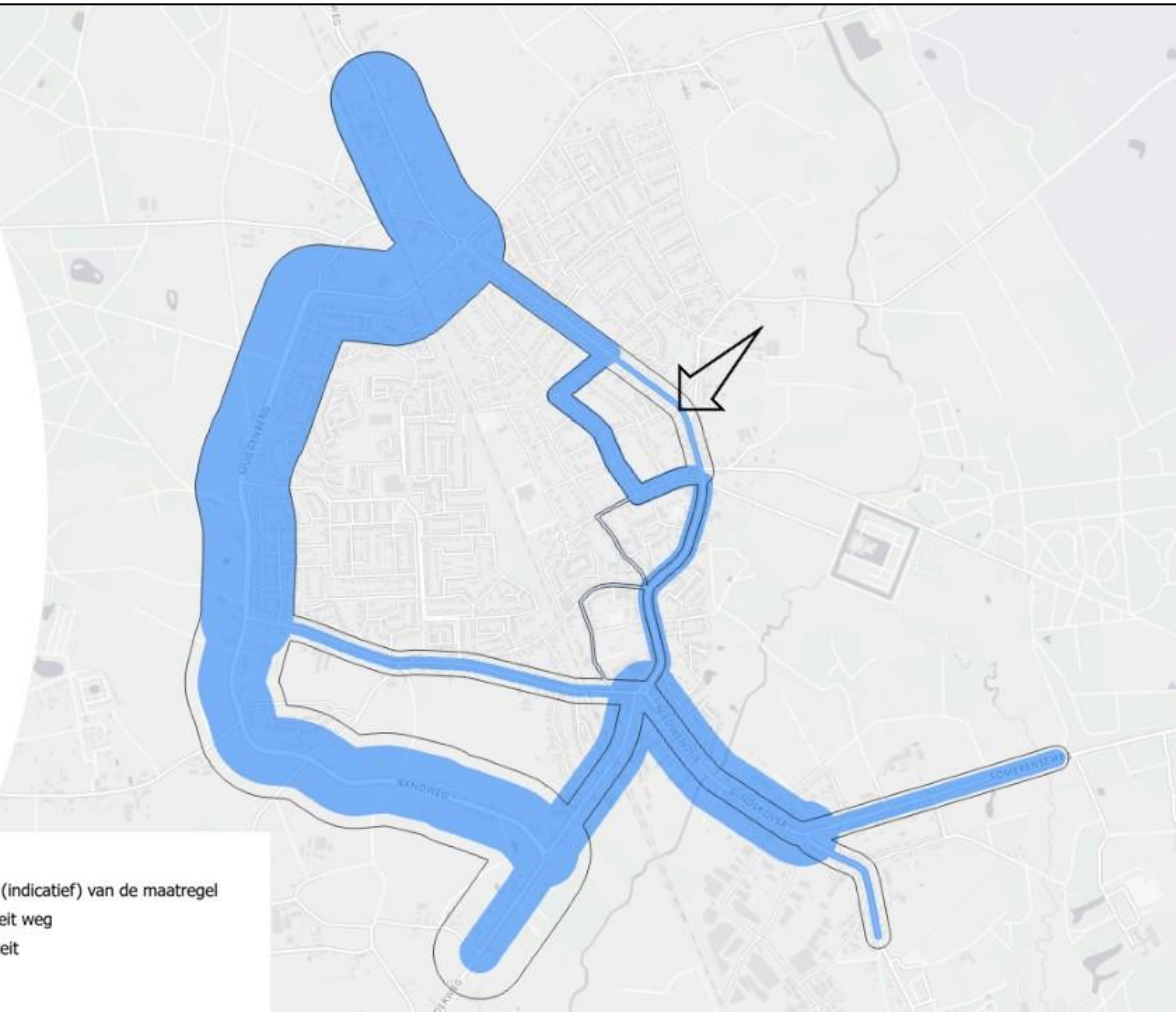
Intensiteit knip  
centrum (noord)  
versus capaciteit



Intensiteit knip  
midden van de kern  
versus capaciteit

Intensiteit Knip Noor  
versus capac

- ↗ Locatie (indicatief) van de maatregel
- Capaciteit weg
- Intensiteit

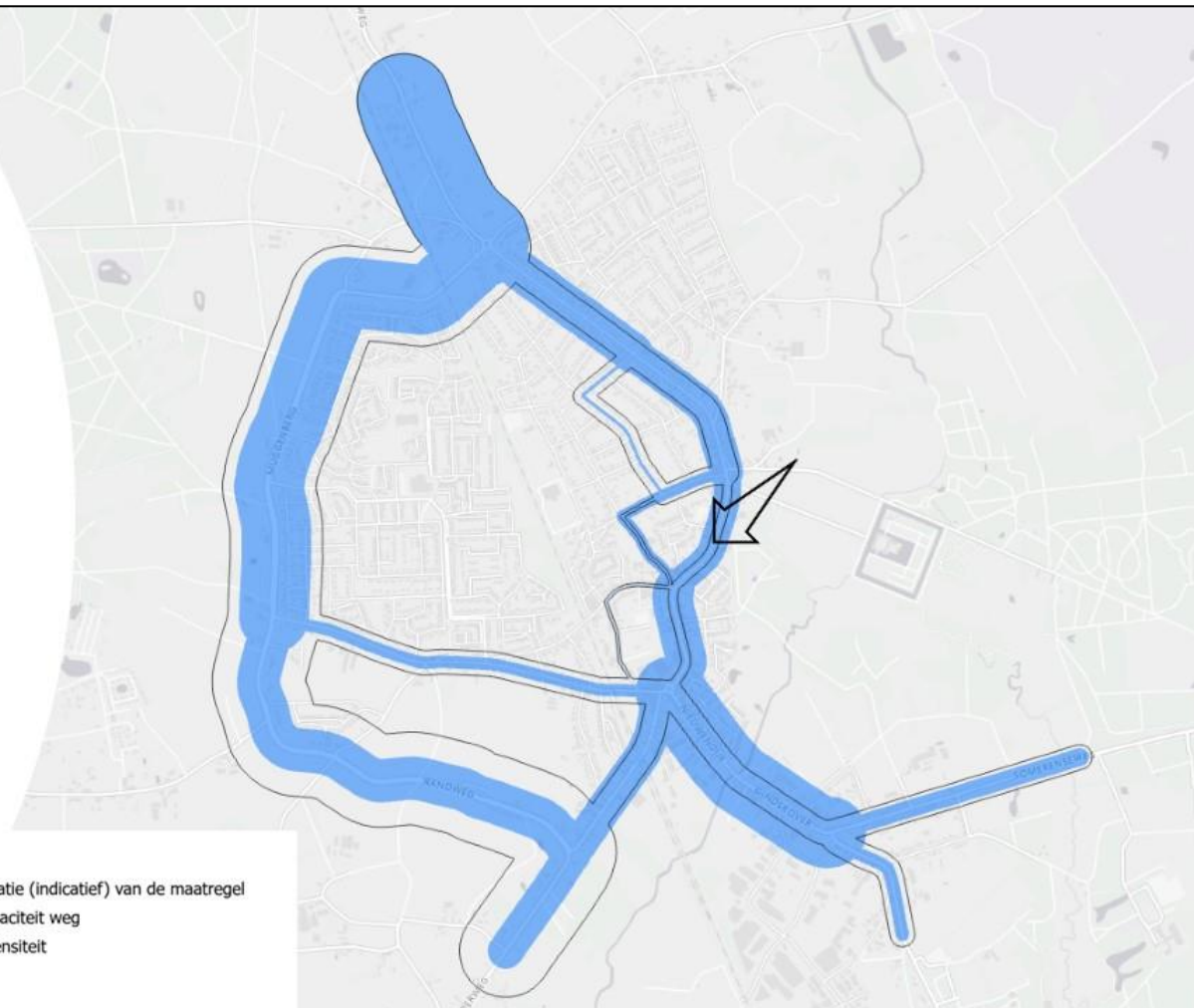


Intensiteit  
eenrichtingsverkeer  
centrum (zuid)  
versus capaciteit

- ↗ Locatie (indicatief) van de maatregel
- Capaciteit weg
- Intensiteit

Intensiteit  
eenrichtingsverkeer  
centrum (Noord)  
versus capaciteit

- ↗ Locatie (indicatief) van de maatregel
- Capaciteit weg
- Intensiteit



Intensiteit  
eenrichtingsverkeer  
midden van de kern  
versus capaciteit

