

## Advies verkeersveiligheid Elfenbank in Asten (026-11 B)

### 1. Algemeen.

- a. Veilig Verkeer Nederland beoordeelt situaties louter op het verkeersveiligheidsaspect. Alle andere aspecten, zoals ruimtelijke ordening en financiële zaken, worden -voor zover deze geen directe consequenties hebben op de verkeersveiligheid - niet meegewogen.
- b. Advies van Veilig Verkeer Nederland is kosteloos voor betrokken partijen; een belangrijke reden hiervoor is dat dit benadrukt, dat het advies volstrekt onafhankelijk en onpartijdig is. De enige toetsing is de verkeersveiligheid als zodanig.
- c. Uitgangspunt van elk advies is het landelijke beleid, dat onder de naam "Duurzaam Veilig" wordt uitgedragen door de landelijke overheid (onder andere als voorwaarde voor subsidie) en dat onderschreven is door alle gemeenten.

### 2. Situatie.

De Elfenbank in Asten is een woonstraat, die samen met de Boleet (en het Boletenplein) een buurt vormen, die op twee plaatsen aanhaakt op de Loverbosch en via deze straat ontsloten wordt op de hoofdverkeersstructuur. De buurt kent een 30 km/h-regime. Het verblijfskarakter wordt onder meer duidelijk gemaakt door enkele plateaus en een wegversmalling. De buurt heeft geen doorgaand autoverkeer. Wel blijken volgens de bewoners van de Elfenbank sommige sleutelende bewoners van het woonwagencamp hun auto behalve op de Loverbosch ook in de buurt uit te testen.

De beide speelplaatsen in de buurt zijn goed afgescheiden van het "doorgaande" autoverkeer. Er zijn in de periode 2006-2009 door de politie in de Elfenbank e.o. geen ongevallen geregistreerd.

### 3. Probleemstelling.

De bewoners ervaren, dat in de Elfenbank op sommige plaatsen te hard wordt gereden en beleven dit als onveilig, vooral voor hun kinderen. Dit vooral omdat er niet overal trottoirs aanwezig zijn (of maar aan één zijde) en de voetgangers dus gedeeltelijk op de rijweg zijn aangewezen.

### 4. Analyse.

Volgens het verkeersveiligheidsbeleid "duurzaam veilig" dient een woonbuurt met 30 km/h als zodanig herkenbaar te zijn ingericht en op de potentieel onveilige punten dienen maatregelen te zijn genomen om die onveiligheid tegen te gaan. Bovendien moet de straat voorzien zijn van een trottoir.

Vanuit dit beleid bezien voldoet de buurt grotendeels aan deze eisen; op de meest voor de hand liggende kruisingen zijn plateaus aangebracht en op het lange rechte stuk (evenwijdig aan Loverbosch) is een wegversmalling gemaakt. Praktisch gezien zijn er echter wel wat kanttekeningen te maken.

Deze zijn:

1. Plateaus hebben een dubbele functie. Zij remmen af en geven aan dat er een zijweg of kruising is. Aan dit laatste voldoen ze, al is de zichtbaarheid niet optimaal. Het afremmeffect is echter bij een aantal plateaus beperkt omdat de helling te geleidelijk is voor afremmen tot 30 km/h.
2. Het effect van een wegversmalling hangt af van het verkeersbeeld; heeft men bij het aanrijden naar de versmalling geen tegenligger, dan kan men zonder vaart te minderen doorrijden. De werking hangt dus af van het aantal tegenliggers. Dit aantal zal in de Elfenbank beperkt zijn; 's morgens gaat men hoofdzakelijk de buurt uit en 's avonds de buurt in. Omdat het alleen de eigen bewoners betreft is ook de totale auto-intensiteit gering. De versmalling heeft derhalve een marginaal effect.
3. De speelplaatsen zijn goed afgeschermd, maar eenmaal buiten het hek worden de kinderen aan hun lot overgelaten. Bij de speelplaats aan de Elfenbank ligt het trottoir aan de overzijde. Er is echter geen verkeersremmer aanwezig. Bij de speelplaats aan het Boletenplein moeten de kinderen aan beide zijden van de weg tussen de geparkeerde auto's doorlopen om over te steken.
4. De Loverbosch heeft een asfaltverharding, hetgeen voorrang veronderstelt, terwijl op de kruisingen rechts voorrang heeft. Een plateau op de beide aansluiting (of op één kruising, terwijl de andere wordt afgesloten, zie punt 5) zou deze onduidelijkheid wegnemen. Dan kunnen de voor de fietser gevaarlijke plantenbakken op de Loverbosch worden weggenomen.
5. In de oostelijke aansluiting van de Elfenbank op de Loverbosch is een knik gemaakt, die tot onveilige situaties kan leiden, omdat men hierdoor op de verkeerde weghelft terecht komt. De onveiligheid wordt nog verergerd doordat in de binnenbocht een (particulier) hek is geplaatst, die het uitzicht op het om de hoek naderende verkeer belemmert. Alleen het feit, dat er zo weinig verkeer is, voorkomt regelmatige aanrijdingen. Afsluiten van de aansluiting voor autoverkeer voorkomt dit risico. Het nadeel, dat er iets meer verkeer door het aan de Loverbosch parallel lopende gedeelte van de Elfenbank gaat rijden, is gering en moet dan worden geaccepteerd. Dit vraagt wel een volwaardige verkeersremmer in plaats van de wegversmalling.

## 5. Maatregelen

Gezien de onder punt 4 genoemde opmerkingen zijn er mogelijkheden de verkeersveiligheid te verbeteren door het nemen van de volgende maatregelen:

1. Daar waar het niet leidt tot geluids- en/of trillingshinder en waar nodig de hellingen van de plateaus steiler maken;
2. De wegversmalling vervangen door een asverschuiving. Een dergelijke voorziening is beter dan een verkeersdrempel, die mogelijk aanleiding geeft tot trillingshinder;
3. Bij de speelplaatsen duidelijker maken dat kinderen oversteken en maatregelen nemen, dat ter plaatse niet te hard wordt gereden;
4. Een plateau aanleggen op de westelijke aansluiting van de Elfenbank op de Loverbosch;
5. De oostelijke aansluiting afsluiten voor autoverkeer.

## 6. Conclusie/aanbevelingen.

De Elfenbank e.o. is op zich een rustige woonstraat zonder doorgaand verkeer. Toch hebben de bewoners een gevoel van onveiligheid, hoofdzakelijk veroorzaakt door het te hard rijden in de buurt. Een dergelijk gevoel heeft altijd een oorzaak die terug te vinden is in het gedrag van het (auto)verkeer ter plaatse. Soms is ook de weginrichting de oorzaak.

De belangrijkste verbetering van de veiligheidssituatie kan worden bereikt door de aanleg van een plateau op de westelijke aansluiting van de Elfenbank op de Loverbosch, het vervangen van de wegversmalling door een asverschuiving en het afsluiten van de oostelijke aansluiting voor autoverkeer.

21 april 2011,



ing. H.J. Mulder  
Verkeerskundig consulent Veilig Verkeer Nederland