

Module 4. Autoverkeer

Inleiding

Modulaire opbouw GVVP

Het GVVP van Reusel-De Mierden kent een flexibele, modulaire opbouw. Er is een inventarisatie en evaluatiedocument opgesteld. Vervolgens is een verkeersvisie opgesteld en vastgesteld door de gemeenteraad. De verkeersvisie krijgt een doorvertaling in acht modules, waarin het beleid is uitgewerkt. Er zijn vervolgens maatregelen benoemd, die worden samengevoegd in een integraal maatregelenpakket. Module 9 bevat het integraal beleid en maatregelen uit de acht modules.

Module autoverkeer

In de visie is een duidelijke aanzet gegeven voor het verkeer in de gemeente. De 'dragers' van de verkeersstructuur zijn de provinciale wegen buiten de bebouwde kom en de Turnhoutseweg en Wilhelminalaan binnen de bebouwde kom. Bij voorkeur is er geen doorgaand verkeer door de kernen en worden de woongebieden bereikt via 'inprikkers'. Door de samenstelling en ligging van de gemeente in het landelijke gebied is en blijft de auto een belangrijk vervoermiddel.

Situatiebeschrijving

Verkeer ontstaat door activiteiten. Traditioneel is autoverkeer belangrijk en bepalend voor de inrichting van de openbare ruimte. Veel verplaatsingen worden immers met de auto gemaakt. Dit geldt zeker in de gemeente Reusel-De Mierden, waar afstanden tot voorzieningen zoals in Tilburg, Eindhoven en voor woon-werkverkeer relatief groot zijn.

Buiten de bebouwde kom

De belangrijkste verbindingen met deze steden zijn de hoofdwegen. Hoofdwegen zijn onderverdeeld in stroomwegen (autosnelweg en autoweg) en gebiedsontsluitingswegen. Binnen de gemeentegrens van Reusel-De Mierden zijn geen stroomwegen zoals de A67/E34. De belangrijkste verbindingen zijn dus de gebiedsontsluitingswegen, de N269 en N284. Buiten de bebouwde kom zijn er geen gemeentelijke gebiedsontsluitingswegen.

Alle gemeentelijke wegen buiten de bebouwde kom worden gecategoriseerd als erftoegangsweg (ETW). De wegen maken onderdeel uit van een 60 km/uur-zone. Binnen de erftoegangswegen wordt onderscheid gemaakt in erftoegangswegen type I en type II. De erftoegangswegen type I vormen de hoofdroutes in het buitengebied. Deze routes hebben naast relatief veel erfaansluitingen ook een verbindende functie tussen kernen.

Hoewel op de wegen buiten de bebouwde kom de snelheidsregimes volgens de wegcatégorisering zijn doorgevoerd, voldoen niet alle wegen aan de herkenbaarheidskennmerken en is de inrichting niet overal conform het Duurzaam Veilig principe.





Binnen de bebouwde kom

De hoofdwegen binnen de bebouwde kom van Reusel zijn ook gebiedsontsluitingsweg. Het gaat hierbij om de Zeegstraat – Schoolstraat en de Wilhelminalaan/N284. De maximum snelheid op deze wegen is 50 km/uur. Alle overige wegen in de kernen van de gemeente vallen binnen verblijfsgebieden. Dit zijn de woonwijken en deze wegen zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg met een maximum snelheid van 30 km/uur.

Ook voor de wegen binnen de bebouwde kom geldt dat de snelheidsregimes volgens de wegcatégorisering uit het oude GVVP nagenoeg overal zijn doorgevoerd.

Voorbeelden van de wegfunctie van de verschillende categorieën is weergegeven in tabel 1.

Wegfunctie	Onderverdeling	Voorbeeld
Stroomwegen	Autosnelweg 130 en 120 km/uur	

	<p>Autoweg 100 km/uur</p>	
<p>Gebiedsontsluitingwegen</p>	<p>Buiten de bebouwde kom 80 km/uur</p>	
	<p>Binnen de bebouwde kom 50 km/uur</p>	
<p>Erftoegangswegen</p>	<p>Buiten de bebouwde kom, type I 60 km/uur</p>	

	<p>Buiten de bebouwde kom, type II 60 km/uur</p>	
	<p>Binnen de bebouwde kom, type I 30 km/uur</p>	
	<p>Binnen de bebouwde kom, type II 30 km/uur</p>	

tabel 1: voorbeelden wegfuncties

Beleid

Op basis van het gebruik en inrichting van de wegen in de gemeente Reusel-De Mierden is een wegcategoryeringsplan opgesteld. De wegen zijn onderverdeeld in 3 categorieën:

- Gebiedsontsluitingsweg met een verkeersfunctie
- erftoegangsweg type 1 met een verblijfsfunctie én beperkte verkeersfunctie
- erftoegangsweg type 2 met een verblijfsfunctie

Binnen de drie categorieën wordt ook onderscheid gemaakt in wegen die binnen de bebouwde kom liggen en daarbuiten.

Buiten de bebouwde kom

De provinciale wegen N284 en N269 zijn de enige gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom. Hier wordt het verkeer verzameld om het verder af te wikkelen naar het hoofdwegennet, zoals de A67/E34 en buurgemeenten.

De overige wegen buiten de bebouwde kom zijn gecategoriseerd als erftoegangswegen type 1 of type 2. Type 1 wegen zijn bij voorkeur voorzien van een fietsvoorziening. Deze wegen kennen een iets betere doorstroming in vergelijking met de erftoegangswegen type 2. In de keuze van de herinrichting wordt doorstroming zwaarder meegewogen (bijv. uitbuigingen in plaats van plateau's). Voor beide categorieën geldt een snelheidsregime van 60 km/uur, de inrichting verschilt echter per categorie.

Erftoegangswegen type 1 krijgen buiten de bebouwde kom bij voorkeur een vrij liggende fietsvoorziening. Wanneer dit niet mogelijk is, omdat de ruimte hiervoor niet beschikbaar is, worden erftoegangswegen type 1 buiten de bebouwde kom, in ieder geval voorzien van fiets(suggestie)stroken. Op regionale routes worden fiets- of suggestiestroken bij voorkeur in rood uitgevoerd.

Binnen de bebouwde kom

Ook binnen de bebouwde kom wordt onderscheid gemaakt in gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur) en erftoegangswegen type 1 en type 2 (30 km/uur). Hiermee wordt aangesloten op de landelijke richtlijnen van Duurzaam Veilig.

Gebiedsontsluitingswegen hebben een dubbele as-markering en vrij liggende fietspaden. Op locaties waar vrij liggende fietspaden niet mogelijk zijn worden fietsstroken toegepast. Op gebiedsontsluitingswegen hebben doorstroming en verkeersveiligheid prioriteit. Parkeren en het laden en lossen van voertuigen moet zoveel mogelijk op ingerichte voorzieningen gebeuren.

Erftoegangswegen type 1 worden binnen de bebouwde kom voorzien van een fietsstrook. Indien het stopverbod van een fietsstrook in de praktijk tot een conflict leidt met laden en lossen of in en uitstappen, wordt een suggestiestrook toegepast. Parkeren wordt zoveel mogelijk buiten de rijbaan opgelost.

Erftoegangswegen type 2 krijgen geen markering. Dit geldt voor erftoegangswegen type 2 binnen en buiten de bebouwde kom. Het ontbreken van markering maakt duidelijk dat deze wegen bedoeld zijn om aanliggende percelen en erven te ontsluiten. Verblijven heeft hier prioriteit. Parkeren en laden en lossen mag op de rijbaan plaatsvinden, waarbij passeren mogelijk moet blijven.

Het volgende onderscheid wordt nu gemaakt:

- Gebiedsontsluitingswegen (GOW):
 - buiten de bebouwde kom 80 km/uur
 - binnen de bebouwde kom 50 km/uur
- Erftoegangswegen type 1 (ETW1):
 - buiten de bebouwde kom 60 km/uur
 - binnen de bebouwde kom 30 km/uur
- Erftoegangswegen type 2 (ETW2):
 - buiten de bebouwde kom 60 km/uur
 - binnen de bebouwde kom 30 km/uur

De geografische vertaling naar de categorisering van het wegennet staat in. Hiermee wordt ingezet op doorstroming van de hoofdwegen, zodat doorgaand verkeer niet door de kernen hoeft te rijden.

De overgangen van buiten naar binnen de bebouwde kom kunnen meer fysiek worden ingericht, om de snelheidsovergang beter duidelijk te maken aan de weggebruiker. Door aan weerszijden portalen te plaatsen en een snelheidsremmer aan te brengen op de komgrens, eventueel voorzien van een wegversmalling, wordt verkeer gedwongen de snelheid te verlagen.

Centrumplan Reusel

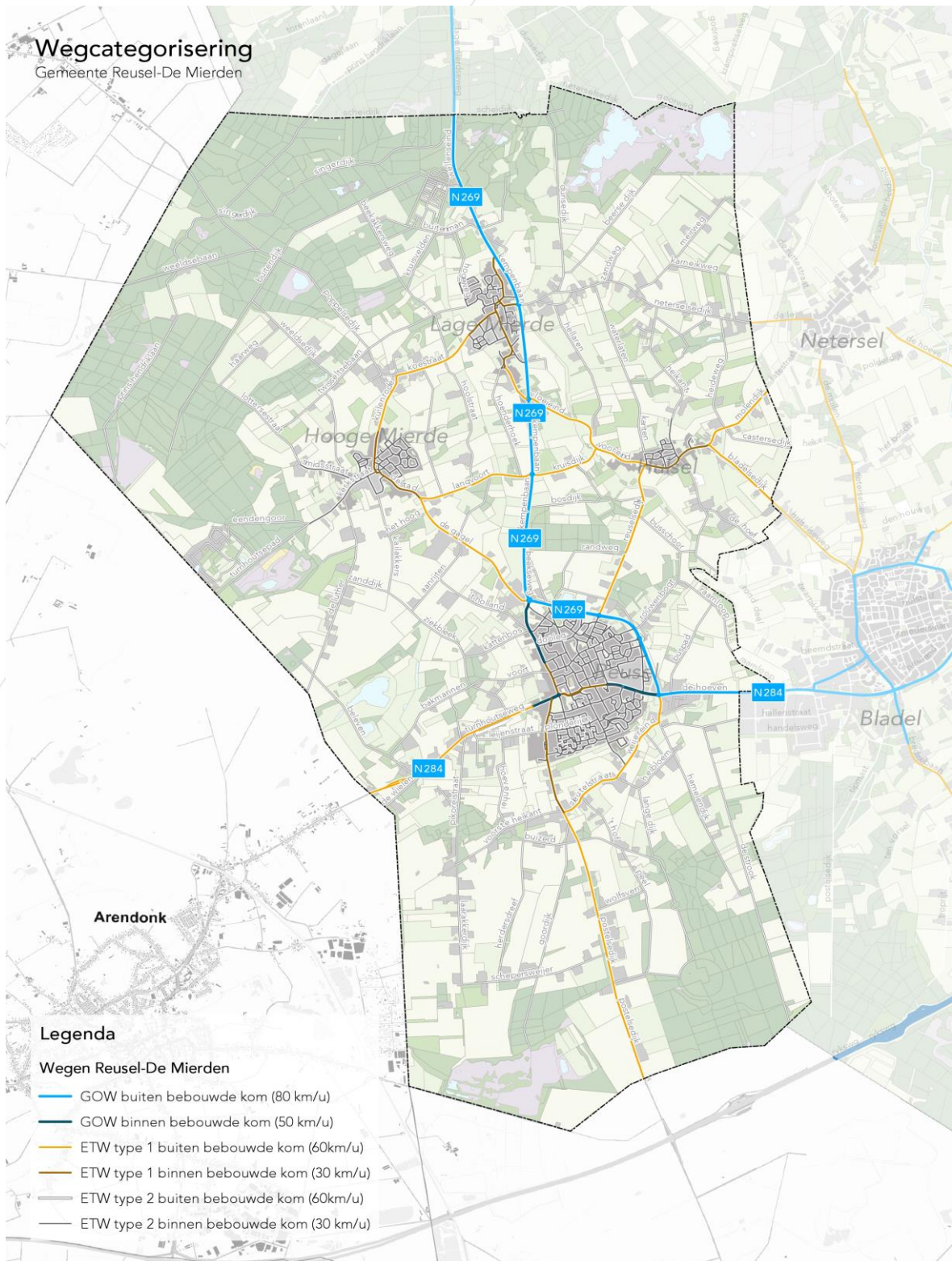
Momenteel vormt de Wilhelminalaan nog een doorgaande oost-westroute door Reusel. Er worden gesprekken gevoerd, om de weg over te dragen van de provincie naar de gemeente. Dit past binnen de verkeersvisie, waarbij getracht wordt doorgaand verkeer door de kern verminderd wordt. De huidige barrièrewerking wordt dan minder en er ontstaan kansen voor de ontwikkeling van een aantrekkelijk verblijfsklimaat in het centrum.

Dit is aangegeven met de gele route, die naar wens van de gemeente, komt te vallen binnen het centrumgebied van Reusel en afgewaardeerd wordt tot erftoegangsweg.

Verkeersgeleiding om de kern Reusel

Voordat het zo ver is, moeten er nog gesprekken worden gevoerd met de provincie. Het beleid van de gemeente is erop gericht de huidige doorgaande route te doorbreken en de wegen af te waarderen tot ETW. In welke mate dat invloed heeft op de verkeersstromen moet nog onderzocht worden. Uit dat onderzoek moet tevens blijken in welke mate en in welke fasering infrastructuur rondom de kern moet worden aangepast om de kern leefbaar te houden en bestemmingen bereikbaar te houden. Met name voor zware voertuigen. Ook SMART-Mobility toepassingen om het (vracht)verkeer de juiste routes te laten rijden worden onderzocht in samenwerking met de regio. De gemeente voert hierover gesprekken met de provincie Noord-Brabant en de Belgische overheden, op gemeentelijk, regionaal en provinciaal niveau. Reusel-De Mierden kiest hierbij voor de eigen wensen en visie. De wens van de Belgische gemeenten om zwaar verkeer te weren wordt nu afgewenteld op het Reuselse wegennet, dat is ongewenst.

Alternatieven voor doorgaand verkeer moeten gezocht worden aan de west- en zuidzijde van Reusel.



figuur 1: categorisering wegennet gemeente Reusel-De Mierden

Inrichtingsrichtlijnen per functie

Door per wegfunctie inrichtingsrichtlijnen vast te stellen, wordt duidelijk waar welke inrichting van de wegen wenselijk is, zie tabel 2.

Functie	Snelheid (km/uur)	As markering	Kant markering	Verharding	Fietsvoorziening	Parkeren	Voetgangers
Buiten de bebouwde kom							
GOW	80	dubbel	onderbroken	gesloten	gescheiden	n.v.t.	n.v.t.
ETW type 1	60	geen	onderbroken	elementen of gesloten	gescheiden of fiets (suggestie-) strook	n.v.t.	Berm of fietsvoorziening
ETW type 2	60	geen	geen	elementen of gesloten	geen	n.v.t.	rijbaan
Binnen de bebouwde kom							
GOW	50	dubbel	trottoirband of markering	gesloten verharding	gescheiden of fiets (suggestie-) strook	geen of in langs parkeervakken	trottoir
ETW type 1	30	geen	trottoirband	elementen	fiets (suggestie) strook	in parkeervakken	trottoir
ETW type 2	30	geen	trottoirband	elementen	geen	rijbaan	trottoir of rijbaan

tabel 2: inrichtingsrichtlijnen per wegfunctie (bron: CROW)

Door de wegen in te richten conform de wegfunctie en rekening houdend met de inrichtingsrichtlijnen van duurzaam veilig ontstaat een uniform wegbeeld waaraan de wegbeheerder kan 'aflezen' wat van hem of haar verwacht wordt. Het geeft aan waar verkeer prioriteit heeft en waar verblijven prioriteit heeft. Die duidelijkheid zorgt tevens voor een verbetering van de verkeersveiligheid, omdat de snelheid omlaag gaat en fietsers duidelijker een eigen plek op de weg krijgen. Dit maakt onderdeel uit van de module verkeersveiligheid (module 1).

Toetsingskader

Er zijn wegen waar de verblijfsfunctie onder druk staat. Denk daarbij aan de doorgaande wegen tussen de kernen onderling of binnen de kernen als er sprake is van doorgaand verkeer. Het actief betrekken van (vertegenwoordigers van) bewoners bij de aanpak van een leefbaarheidsknelpunt en de eventuele uitwerking van verkeersmaatregelen helpt daarbij.

Om dit werkbaar en meetbaar te maken, wordt een toetsingskader voorgesteld voor wegen binnen de bebouwde kom. Dat gaat uit van snelheden en intensiteit van het gemotoriseerd verkeer, zoals tabel 3 laat zien. Dat biedt een goed instrument en hulpmiddel voor de objectivering van leefbaarheidsknelpunten. Het heeft niet de functie van een stroomschema waar een ja of nee uitkomt, maar geeft een beleidsmatig vertrekpunt voor de discussie en afweging. De norm is dan ook geen harde grens, maar geeft een indicatie of een leefbaarheidsprobleem aan de orde zou kunnen zijn.

Indicator leefbaarheid	Norm
Snelheid gemotoriseerd verkeer op wegen binnen de kom: <ul style="list-style-type: none"> ETW's wanneer de V85¹ hoger is dan: op GOW's bij een hogere V85 dan 	40 km/uur 55 km/uur
Intensiteiten op erftoegangswegen binnen de kom: <ul style="list-style-type: none"> intensiteit ETW I intensiteit ETW II percentage vrachtverkeer 	< 6.000 mvt ² /etmaal < 4.000 mvt/etm maximaal 10%

tabel 3: toetsingskader leefbaarheidsknelpunt wegen binnen de bebouwde kom

Oplossingen van vastgestelde knelpunten worden in overleg met de omgeving of vertegenwoordigers daarvan besproken. Na afstemming en wederzijds begrip worden de maatregelen uitgevoerd. Dit kunnen fysieke maatregelen zijn, maar ook maatregelen gericht op gedragsbeïnvloeding.

Daar waar wordt aangegeven dat knelpunten worden ervaren, wordt het toetsingskader gebruikt om de klacht of melding te objectiveren. Maatregelen kunnen worden uitgevoerd, passend bij de functie van de weg en rekening houdend met de omgeving. Doel is het verkeersgedrag in overeenstemming te brengen met de beoogde functie. Als daar verkeers(remmende) maatregelen voor nodig zijn, dan kunnen die worden uitgevoerd. De gemeente is daar volgend in, maar heeft hier wel budget voorin het kader van de verdere invoering van duurzaam veilig.

¹ De V85 is de gereden snelheid van het gemotoriseerde verkeer, die door 85% van dat verkeer niet wordt overschreden

² Mvt/etmaal = motorvoertuigen per etmaal

Beleidskeuzes

Vanuit het thema gemotoriseerd verkeer zijn de volgende beleidskeuzes geformuleerd:

- De wegcategorisering wordt vastgesteld zoals aangegeven, waarbij wordt uitgegaan van een groeimodel. Na overdracht van de Wilhelminalaan naar de gemeente wordt de doorgaande route geknipt ten gunste van de ontwikkeling van het centrumplan.
- Meer fysiek inrichten van de bebouwde komgrenzen, door aan weerszijden portalen te plaatsen, een snelheidsremmer aan te brengen en eventueel de weg te versmallen.
- Voor doorgaand en zwaar verkeer worden routes buiten de kern om geschikt gemaakt. Hierbij zet de gemeente, samen met regio en provincie, ook in op SMART-Mobility oplossingen. Nader onderzoek moet uitwijzen om hoeveel en welk type verkeer het gaat. Uitwerking hiervan is opgenomen in de module vracht- en landbouwverkeer.
- Voor de inrichting van de wegen wordt gebruik gemaakt van de inrichtingsrichtlijnen per wegtype, om een eenduidig wegbeeld te kunnen realiseren.
- Voor het doorvoeren van verkeersmaatregelen op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom waar de verblijfsfunctie onder druk staat, wordt gebruik gemaakt van een foetsingskader.

Maatregelen

Vanuit deze module autoverkeer zijn de acties en maatregelen uit tabel 4 nodig om het beleid op straat door te voeren.

Nr.	Actie/maatregel	Kosten/tijdsbesteding	
1	Aanpassen komgrenzen en snelheidsovergangen (10 stuks)	€ 100.000,-	Eenmalig
2	Werken met indicatoren leefbaarheid	geen	
3	Verder uitwerken van duurzaam veilig	€ 15.000,- / 24 uur	Jaarlijks
Totaal		€ 15.000,- / 24 uur	Jaarlijks
		€ 85.000,- / 80 uur	Incidenteel

tabel 4: acties en maatregelen module autoverkeer