



Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan Oisterwijk 2014 -2024 (2030)

Beleidsnota en uitvoeringsprogramma

Datum: 08 december 2014
Rapportnummer: 4705-R5 -E1
Auteur(s): Remko van der Borght, Alex Roedoe (Mobycon) en Juriaan Donker

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	4
1.1	Aanleiding voor een nieuw Oisterwijks verkeer en vervoerbeleid	4
1.2	Opzet van de beleidsnota en het uitvoeringsprogramma	4
2	VISIE OP MOBILITEIT IN OISTERWIJK	6
3	FIETSVERKEER	7
3.1	Uitgangspunten en ambities	7
3.2	Fietsnetwerk 2030	7
3.3	Aantrekkelijke, comfortabele en veilige fietsroutes	10
3.4	Fietsoversteekvoorzieningen en voorrangssituaties	17
4	VERKEERSVEILIGHEID	21
4.1	Uitgangspunten en ambities	21
4.2	Infrastructuur	21
4.3	Communicatie, educatie en handhaving	28
4.4	Aanrijtijden hulpdiensten	29
5	OPENBARE RUIMTE EN VOETGANGERS-VERKEER	31
5.1	Uitgangspunten en ambities	31
5.2	Verblijfsgebieden ('auto te gast')	31
5.3	Voetgangersoversteekvoorzieningen	32
5.4	Integrale toegankelijkheid	33
5.5	Looproutes naar onderwijs- en sportvoorzieningen	34
6	OPENBAAR VERVOER	35
6.1	Uitgangspunten en ambities	35
6.2	Voor- en natransport van en naar het NS-station en bushaltes	35
6.3	Bereikbaarheid noordzijde station voor alle verkeer	36
6.4	Ontsluitingskwaliteit busvervoer	36
6.5	Faciliteren regulier vervoer en (burger)initiatieven voor vervoer op maat	38
7	(VRACHT)AUTOVERKEER	39
7.1	Bereikbaarheid van kernen, centra, bedrijventerreinen en buitengebied	39
7.2	Doorgaand verkeer via hoofdontsluitingsstructuur	44
7.3	Verbeteren bestaande externe ontsluiting en onderzoeken tweede ontsluiting	45
7.4	Voorkomen overlast laad- en losactiviteiten centrum	45

	7.5	Goede en makkelijke bereikbaarheid natuurgebieden	45
8		PARKEREN	47
	8.1	Uitgangspunten en ambities	47
	8.2	Passende locatie parkeren voor alle doelgroepen in (rand van) centrum Oisterwijk	47
	8.3	Balans tussen parkeervoorzieningen en verblijfsruimte, groen en speelvoorzieningen	48
	8.4	Voldoende, goede en veilige parkeervoorzieningen bij recreatiegebieden	48
	8.5	Gedragsverandering foutparkeren door communicatie en handhaving	48
9		LEEFBAARHEID EN DUURZAAMHEID	50
	9.1	Uitgangspunten en ambities	50
	9.2	Meer gebruik van (initiatieven voor) duurzame mobiliteitsvormen	50
	9.3	Terughoudend met drempels en meer communicatie en handhaving	51
	9.4	Versterken verblijfsklimaat openbare ruimte in het centrum	51
10		MEERJARENUITVOERINGSPROGRAMMA	53
	10.1	Status en werkwijze meerjarenuitvoeringsprogramma	53
	10.2	Voorlopig uitvoeringsprogramma korte termijn (2015 tot en met 2018)	55
	10.3	Voorlopig uitvoeringsprogramma middellange termijn (2019 tot en met 2022)	55
	10.4	Voorlopig uitvoeringsprogramma lange termijn (2023 tot en met 2030)	55

BIJLAGEN

1. Afwegingskader doorgaand verkeer woonwijken
2. Afwegingskader parkeren centrum en schil
3. Afwegingskader parkeren woonwijken
4. Afwegingskader snelheid verblijfsgebied
5. Afwegingskader oversteken (zebrapaden)
6. Geclusterde meldingen van het fietsmeldpunt
7. Samenvatting Basisenmerken wegontwerp
8. Meerjarenuitvoeringsprogramma

Samenvatting

Algemeen

Deze 'Beleidsnota en Uitvoeringsprogramma' vormt tezamen met de 'Nota Ambities en Uitgangspunten Verkeer en Vervoer 2014-2024' (vastgesteld door de gemeenteraad op 26 september 2014) het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan voor de gemeente Oisterwijk voor de periode 2014 tot en met 2024. Tevens biedt deze 'Beleidsnota en Uitvoeringsprogramma' een doorkijk tot 2030.

In deze 'Beleidsnota en Uitvoeringsprogramma' is de visie zoals verwoord in de 'Nota Ambities en Uitgangspunten' uitgewerkt in twee prioriteitsthema's (fiets en verkeersveiligheid) en vijf andere belangrijke thema's (openbare ruimte en voetgangersverkeer, openbaar vervoer, (vracht)autoverkeer, parkeren en leefbaarheid en duurzaamheid. Voor de prioriteitsthema's fiets en verkeersveiligheid zijn duidelijke verkeerstructuren in de vorm van netwerken voor het jaar 2030 vastgelegd.

Alle maatregelen binnen de verschillende thema's zijn opgenomen in een (flexibel) uitvoeringsprogramma waarin globale kosten en fasering zijn aangegeven. Voor de komende 4 jaar zijn maatregelen opgenomen die binnen het jaarlijkse budget van €125.000 passen, eventueel met subsidie. Voor de jaren daarna zijn de, op dit moment, wenselijke maatregelen opgenomen zonder rekening te houden met het budget. Jaarlijks kunnen opnieuw keuzes gemaakt worden.

Voor vijf veel voorkomende verzoeken/meldingen op het gebied van verkeer en vervoer is een afwegingskader opgesteld:

- Doorgaand verkeer door woonwijken
- Parkeren centrum en schil
- Parkeren in woonwijken
- Snelheid in verblijfsgebieden
- Oversteekbaarheid (zebrapaden)

Fiets

Voor de fiets zijn veel maatregelen opgenomen die zorgdragen voor aantrekkelijke, comfortabele en veilige fietsroutes. Hier ligt een sterke relatie met de maatregelen voor het thema verkeersveiligheid. Daarnaast zijn fietsoversteekvoorzieningen en fietsparkeren uitgewerkt.

Verkeersveiligheid

Op het gebied van verkeersveiligheid is aangegeven welke maatregelen nodig zijn om aan de minimale inrichtingseisen voor een Duurzaam Veilig wegennet te voldoen. Ook is ingegaan op belangrijk verkeersveiligheidsknelpunten binnen Oisterwijk. Het opstellen van een 'Integraal plan spoorwegovergangen Oisterwijk' moet niet alleen een verbetering van de verkeersveiligheid, maar ook een betere bereikbaarheid opleveren. Naast de minimaal benodigde infrastructuur

turele maatregelen zal communicatie, educatie en handhaving een grotere bijdrage aan de verkeersveiligheid gaan leveren. Met de infrastructurele maatregelen willen we een zo'n verkeersveilig Oisterwijk creëren, waar het risico op ongevallen zo laag mogelijk is. Tegelijkertijd beseffen we dat bij verkeersveiligheid ook eigen verantwoordelijkheid en gedrag van de verkeersdeelnemers een rol speelt; en dat deelnemen aan het verkeer altijd een bepaald risico met zich mee brengt.

Openbare ruimte en voetgangersverkeer

De maatregelen zijn gericht op het vergroten en verbeteren van verblijfsgebieden waarbij aandacht is voor alle soorten voetgangers (integrale toegankelijkheid). Enkele specifieke voetgangersoversteekvoorzieningen en looproutes naar onderwijs- en sportvoorzieningen krijgen bijzondere aandacht.

Openbaar vervoer

Het voor- en natransport wordt verbeterd door maatregelen op routes naar het station of de bushalte en op het station en de bushalte zelf. Met name voor de bereikbaarheid van het station zijn diverse maatregelen geformuleerd. De ambitie is om het huidige busvervoer op peil te houden en zo mogelijk iets te verbeteren.

(Vracht)autoverkeer

Om de bereikbaarheid op peil te houden wordt primair uitgegaan van het verbeteren van de bestaande ontsluitingsstructuur. Nieuwe randwegen of ontsluitingsroutes zijn namelijk erg kostbaar en conflicteren met natuur- en groenwaarden. Voor verbetermaatregelen op de bestaande ontsluitingsstructuren zijn duidelijke randvoorwaarden opgenomen die op basis van onderzoek nader moeten worden ingevuld alvorens tot uitvoering kan worden overgegaan.

Parkeren

De parkeerdruk wordt regelmatig gemonitord. Maatregelen zijn er op gericht de beschikbare parkeerruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken. Waar uitbreiding van parkeerruimten noodzakelijk is, mag dit niet leiden tot aantasting van groen, speelgelegenheid of voet- en fietspaden. Ook gedragsverandering door communicatie en handhaving draagt bij aan een efficiënter gebruik van parkeervoorzieningen.

Leefbaarheid en duurzaamheid

Duurzame mobiliteitsvormen (fiets, OV-fiets, deelautoparkeerplaatsen en oplaadmogelijkheden) worden gefaciliteerd. In eerste instantie voornamelijk de fiets als duurzaam vervoermiddel. Er wordt terughoudend omgegaan met kunstmatige snelheidsremmers. De verblijfskwaliteit van de centra wordt verbeterd. In Oisterwijk wordt stapsgewijs gewerkt aan een verkeersluwer centrum.

Procesbeschrijving

Het opstellen van het voorliggende Gemeentelijke Verkeer- en VervoerPlan (GVVP) heeft plaatsgevonden in twee fasen:

- Fase 1: het opstellen van een 'Nota van Uitgangspunten en Ambities Verkeer en Vervoer 2014-2024' zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 30 september 2013
- Fase 2: het opstellen van een 'Beleidsnota en uitvoeringsprogramma' zoals vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders op ... ***p.m. datum invoegen na vaststelling***

Fase 1: 'Nota van Uitgangspunten en Ambities Verkeer en Vervoer 2014-2024'

In fase 1 heeft de volgende raadpleging plaatsgevonden:

- Een sessie met de raadscommissie waarin de raadscommissie heeft kunnen aangeven wat zij belangrijk vindt in het GVVP;
- Drie inloop verkeersmarkten waarbij bewoners konden aangeven wat zij belangrijk vinden in het GVVP;
- Schriftelijke reacties van burgers aan de gemeente;
- Een uitgebreide enquête onder het burgerpanel waarbij 396 personen de enquête hebben ingevuld;
- Een avond waarbij de klankbordgroep, bestaande uit belanghebbendenorganisaties, aan kon geven wat zij belangrijk vinden in het GVVP.

De resultaten van de bovenstaande raadpleging zijn samen met beleidskaders en plannen van hogere overheden (Rijk, Provincie en GGA-regio) verwerkt in de 'Nota van Uitgangspunten en Ambities' zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 30 september 2013. Deze nota vormt het beleidskader voor het GVVP zoals verder uitgewerkt in fase 2.

Fase 2: 'Beleidsnota en uitvoeringsprogramma'

In fase 2 heeft de volgende raadpleging plaatsgevonden:

- Een avond waarbij de klankbordgroep, bestaande uit belanghebbendenorganisaties, kon reageren op de concept 'Beleidsnota en uitvoeringsprogramma'.

De resultaten van de bovenstaande raadpleging zijn samen met de ambtelijke input vanuit verschillende disciplines verwerkt in de 'Beleidsnota en uitvoeringsprogramma' zoals vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders op ***p.m. datum invoegen na vaststelling***

De 'Nota van Uitgangspunten en Ambities Verkeer en Vervoer 2014-2024' en de 'Beleidsnota en uitvoeringsprogramma' vormen tezamen het Gemeentelijk Verkeer- en VervoerPlan van de gemeente Oisterwijk.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor een nieuw Oisterwijks verkeer en vervoerbeleid

1.1.1 Verkeer en vervoer is van economisch en maatschappelijk belang

Verkeer en vervoer is iets waar iedereen bijna dagelijks mee te maken heeft. Mensen maken keuzes in wanneer, waarheen en hoe ze zich verplaatsen. De gemeente kan daarin sturen door bijvoorbeeld bepaalde wijzen van vervoer te stimuleren en/of te faciliteren. Door ontwikkelingen op ruimtelijk, maatschappelijk (vergrijzing) en technologisch vlak (bijvoorbeeld elektrisch rijden en thuiswerken) is het voor Oisterwijk belangrijk daarin de juiste keuzes te maken. Daarbij speelt naast een economisch belang, zoals bijvoorbeeld goede bereikbaarheid van het centrum en bedrijventerreinen, ook een maatschappelijk belang. Denk hierbij aan verkeersveiligheid, leefbaarheid en milieu.

Om de juiste toekomstbestendige afwegingen te kunnen maken en maatregelen te kunnen nemen is goed beleid nodig. Dit beleid wil de gemeente met een Gemeentelijk Verkeer en VervoerPlan (hierna GVVP) vastleggen.

1.1.2 Het vorige GVVP liep eind 2013 af

Het huidige GVVP van de gemeente Oisterwijk dateert uit 2009 en behelst de periode 2010 tot en met 2013. Om ook na 2013 richting te kunnen (blijven) geven aan haar ambities op het gebied van verkeer en vervoer, heeft de gemeente een nieuw GVVP nodig. Het nieuwe GVVP beschrijft het gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid voor een periode van 10 jaar, inclusief een doorkijk tot 2030. Diverse regionale beleidsplannen hebben een looptijd tot 2030, waaronder de regionale beleidsagenda verkeer- en vervoer die eind dit jaar zal worden afgerond. Het GVVP sluit daarop aan.

1.2 Opzet van de beleidsnota en het uitvoeringsprogramma

In deze beleidsnota zijn de uitgangspunten en ambities uit de 'Nota van uitgangspunten en ambities 2014-2024' zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 30 september 2013 uitgewerkt in maatregelen en activiteiten (hoofdstukken 3 tot en met 9). In deze hoofdstukken worden maatregelen en activiteiten benoemd die nodig zijn om uitwerking te geven aan de ambities van de gemeente op het gebied van verkeer en vervoer. Het betreft geen uitgewerkte plannen/projecten/ontwerpen, maar geeft wel helder aan welke oplossingen de komende jaren verder worden uitgewerkt.

Tevens is een afwegingskader voor vijf veel binnen Oisterwijk voorkomende klachten/meldingen op het gebied van verkeer en vervoer opgesteld (bijlagen 1 tot en met 5). Voor het Afwegingskader parkeren centrum en schil is mogelijk dat deze weer wordt aangepast n.a.v. het onderzoek naar het parkeren in het centrum.

In het meerjarenuitvoeringsprogramma (hoofdstuk 10) is een fasering en de globale kosten van maatregelen voor de komende 10 jaar weergegeven inclusief een doorkijk tot 2030.

2 Visie op mobiliteit in Oisterwijk

De visie op mobiliteit, verkeer en vervoer tot 2030 is beschreven in het document 'Nota van uitgangspunten en ambities 2014-2024' zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 30 september 2013. De visie, uitgangspunten en ambities vormen de basis voor de maatregelen zoals beschreven in de voorliggende beleidsnota en uitvoeringsprogramma. De mobiliteitsvisie van de gemeente Oisterwijk kent drie kernpunten:

- 1. Mobiliteit maakt groen en duurzaam wonen, werken en recreëren mogelijk en versterkt de sociale samenhang en kracht van de kernen in Oisterwijk. Kortom: mobiliteit laat Oisterwijk als parel in het groen en haar inwoners functioneren.**

Het systeem van verkeer en vervoer functioneert het best wanneer inwoners, werknemers en bezoekers van Oisterwijk afhankelijk van de situatie de best passende vervoerwijze kiezen. Voor korte afstanden en in de kernen wil Oisterwijk zoveel mogelijk lopen en gebruik maken van de fiets. Bij (boven)regionale verplaatsingen ligt gebruik van openbaar vervoer (richting stedelijke gebieden zoals Eindhoven, Tilburg en de Randstad) of de auto voor de hand. Oisterwijk kiest ervoor de best passende vervoerwijze optimaal te faciliteren, maar geeft prioriteit aan fiets en verkeersveiligheid

- 2. De wensen en eisen ten aanzien van mobiliteit van verschillende doelgroepen moeten in balans en harmonie met elkaar zijn.**

Verschillende doelgroepen stellen verschillende wensen en eisen aan de mobiliteitsvoorzieningen in Oisterwijk. De ambitie van Oisterwijk is voor al deze doelgroepen een zo optimaal mogelijk situatie te creëren. Zo kunnen bezoekers genieten van de prachtige natuur in de omgeving en de uitgebreide winkel- en horecavoorzieningen die Oisterwijk rijk is. Tegelijkertijd kunnen de inwoners van Oisterwijk gebruik maken van de speciale voorzieningen die aanwezig zijn in de gemeente. Echter, het kan ook voorkomen dat wensen in specifieke situaties met elkaar botsen, bijvoorbeeld bij verkeers- en parkeerdrukke. Oisterwijk weegt in die situaties de belangen van verschillende groepen nauwkeurig af waarbij de fiets, veiligheid en leefbaarheid altijd voorop komen.

- 3. Het verkeer- en vervoersysteem moet voor iedereen veilig, makkelijk bruikbaar en te begrijpen zijn; jong en oud, mobiel en minder mobiel, bezoeker en inwoner, fiets, openbaar vervoer of auto.**

Een veilig en duurzaam verkeer- en vervoersysteem is per definitie een verkeer- en vervoersysteem dat alle gebruikers begrijpen. Mede door de toenemende vergrijzing en aantrekkelijke natuurgebieden met grote aantallen bezoekers neemt het belang hiervan toe. Oisterwijk stelt zichzelf daarom als ambitie het verkeer- en vervoersysteem zo vorm te geven dat het voor iedere gebruiker logisch en begrijpbaar is. Daarnaast biedt dit systeem veiligheid voor alle gebruikers.

3 Fietsverkeer

3.1 Uitgangspunten en ambities

De uitgangspunten en ambities voor het fietsverkeer zoals beschreven in het document 'Nota van uitgangspunten en ambities 2014-2024' zijn als volgt:

- Ambitie 1a. Stimuleren van gebruik van de fiets voor verplaatsingen over korte afstand binnen en tussen kernen (zie paragraaf 3.2 tot en met 3.5)
- Ambitie 1b. Investeren in een aantrekkelijk, comfortabel en veilig fietsroutenetwerk (zie paragraaf 3.3)
- Ambitie 2. Creëren uniformiteit in de vormgeving van fietspaden, oversteken en voorrangssituaties (zie paragraaf 3.4)
- Ambitie 3. Verbeteren van de aantrekkelijkheid van recreatieve fietsroutes in het buitengebied (zie paragraaf 3.3)
- Ambitie 4. Zorgen voor voldoende fietsparkeervoorzieningen bij belangrijke voorzieningen (zie paragraaf 3.5)

De maatregelen op basis van de uitgangspunten en ambities zijn weergegeven in de navolgende paragrafen.

3.2 Fietsnetwerk 2030

Het fietsnetwerk geeft aan welke belangrijke fietsroutes er binnen de gemeente aanwezig zijn. In werkelijkheid zijn er uiteraard nog meer voorzieningen waar fietsers gebruik van kunnen maken dan alleen het fietsnetwerk. Het fietsnetwerk vormt als het ware het prioriteitsnetwerk waar het meest gebruik van wordt gemaakt en waar de meeste aandacht wordt besteed aan de kwaliteit van de fietsvoorzieningen.

De gemeente Oisterwijk wil graag een zo fijnmazig veilig fietsroute netwerk. Zodat fietsers de route kunnen kiezen die op dat moment voor hun het beste uitkomt.

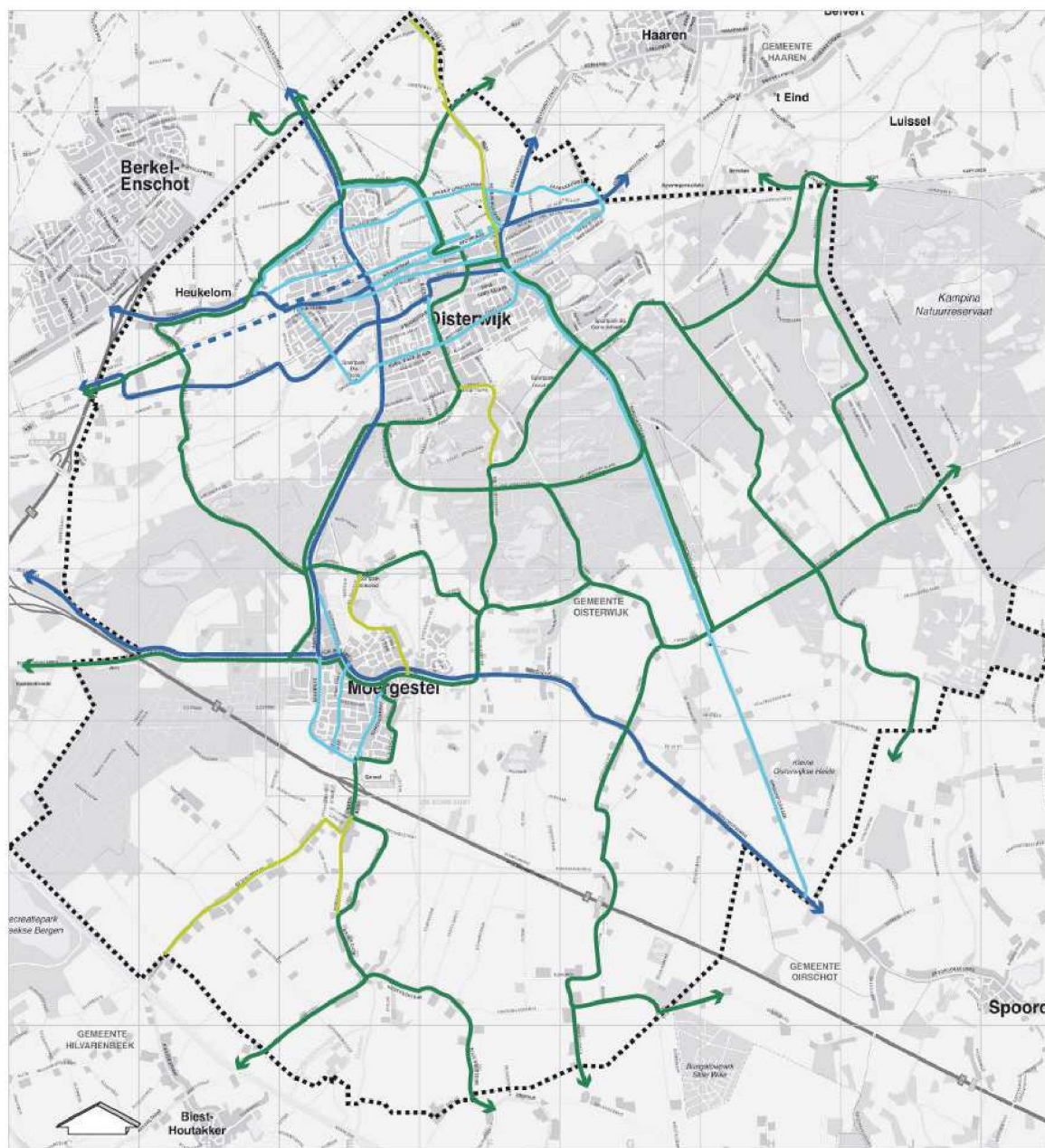
Ook door het realiseren van zo groot mogelijke verblijfsgebieden (zie H7 en H9) wordt de kwaliteit van routes verbeterd. Wanneer bij het oplossen van knelpunten ontvlechten van fietsers en gemotoriseerd verkeer mogelijk is, heeft dit in eerste instantie de voorkeur.

Het fietsgebruik zal de komende jaren gaan toenemen, ook in Oisterwijk. Door meer gebruik van de e-fiets zal ook het snelheidsverschil meer toenemen tussen fietsers. De hogere snelheden is een belangrijk aandachtspunt waar auto's en fietsers elkaar kruisen (drempels bij zijwegen H.3.4.2), maar ook belangrijk op de fietspaden zelf. We zetten daarom in op: voldoende brede fietspaden (of rijbanen) om veilig te kunnen inhalen; bromfietsers van de fietspaden halen en het beperken van tweerichtingsfietspaden waar deze niet noodzakelijk zijn (beperken conflicten in tegenovergestelde richting), goede oversteken zijn dan wel uitgangspunt. Door het toenemen van het aantal fietsers willen we, naast voldoende brede fietspaden, een goede plek voor fietsers in iedere straat in alle richtingen. De fietser kan zich zo meer

verdelen (fijnmazig netwerk). Meer ingrijpender, maar wel effectief, is het weerhouden van gemotoriseerd verkeer van wegen. Hiervoor zijn voor de komende jaren geen projecten, maar zou bij het oplossen van knelpunten wel altijd overwogen moeten worden.

Het fietsnetwerk 2030 is gebaseerd op de netwerken zoals vastgelegd in de provinciale beleidsnota 'Fiets in de versnelling' (utilitair fietsnetwerk en recreatief fietsnetwerk) en aangevuld met lokale utilitaire en recreatieve fietsroutes. De aanvullingen in het fietsnetwerk, zoals de Almijsstraat en Willem de Zwijgerlaan, worden meegenomen in de geplande aanpassingen van het regionale fietsnetwerk in 2015.

Het utilitair fietsnetwerk heeft met name een functie voor woon-werk en woon-school fietsverkeer.



regionale recreatieve fietsroute

AFBEELDING
Fietsnetwerk 2030

- █ regionale utilitaire fietsroute
- █ lokale utilitaire fietsroute
- █ regionale recreatieve fietsroute
- █ lokale recreatieve fietsroute
- gemeentegrens

3.3 Aantrekkelijke, comfortabele en veilige fietsroutes

3.3.1 Utilitair fietsnetwerk binnen de bebouwde kom

We verbeteren het utilitaire fietsnetwerk door maatregelen op de volgende locaties binnen de bebouwde kom:

- Toestaan fietsverkeer in de tegenrichting in straten met éénrichtingsverkeer (mits voldoende ruimte). Het gaat onder andere om de volgende straten: Hoogstraat, Kerkstraat, Tilburgseweg en Monseigneur Verhoevenlaan. Deze maatregel wordt zo nodig conform de landelijke richtlijnen gecombineerd met het aanbrengen van een fietsstrook of suggestiestrook voor de fietsers in de tegengestelde rijrichting.
- Eventueel inrichten van de Hoogstraat als fietsstraat. Dit is alleen van toepassing als het fietsgebruik door het tweerichtingsfietsverkeer zodanig stijgt zodat de hoeveelheid fietsers minimaal gelijk is aan het aantal auto's.
- Inrichten van de Burgemeester Vogelslaan als 30 km/uur-straat met aandacht voor veilig fietsgebruik. Als lange termijn maatregel; dit gebeurt wanneer er onderhoudswerkzaamheden aan de weg en/of riool plaatsvindt.
- Fietsstroken Burgemeester Vogelslaan; als korte termijn maatregel.
- Realisatie veilig en comfortabele fietsroute aan de noordzijde van het spoor; tussen spoorwegovergang Pannenschuurlaan t/m noordelijke entree van het station door:
 - Nieuw fietspad in combinatie met voetpad in het verlengde van fietspad 't Schop t/m overweg Pannenschuurlaan. Dit is tevens een verbetering voor de sociale veiligheid op dit voetpad.
 - Bestaand fietspad langs 't Schop krijgt een kwaliteitsverbetering door het te asfalteren en te verbreden.
 - Aanpassen kruispunt 't Schop-Gasthuisstraat i.c.m. met overweg (zie H4 en H6)
 - Inrichten deel van de Almijstraat als 30km/uur-straat met aandacht voor veilig en comfortabel fietsgebruik i.c.m. KVL. (daar waar geen ruimte is voor fietspad i.v.m. geluidsscherm)
 - Realisatie vrijliggend fietspad op deel Almijstraat, i.c.m. KVL.
 - Fietspad van Ambachtstraat naar fietsenstalling noordzijde station (i.c.m. werkzaamheden ProRail verwijderen spoor 3).
- Kwaliteitsverbetering fietsroute Pannenschuurlaan-Moergestelseweg
- Realiseren fietsvoorzieningen op de Ambachtstraat. Dit gebeurt in combinatie met de Duurzaam Veilig herinrichting van de Ambachtsstraat als gebiedsontsluitingsweg (onderdeel studiegebied KVL).
- Realisatie brede suggestie stroken op drukkere wegen. Bij de Tilburgseweg (O) i.c.m. realisatie parkeervakken.
- Fabriekspad als een belangrijke verbinding voor fietsers richting centrum wordt verbeterd door het te asfalteren en te verbreden (onderdeel studiegebied KVL).
- Aparte fietspaden bij de bestaande spoorwegovergangen (zie H6).

- Aanbrengen verlichting langs fietspad Moergestelseweg, tussen Burg Vogelsgaan en Oisterwijkseweg.
- Realiseren nieuwe fietsmogelijkheden via het KVL-terrein: noord-zuid (van Sprendlingenstraat/Nijverheidsweg naar Almijstraat) en oost-west (van Ambachtstraat naar Gasthuisstraat).

3.3.2 Recreatieve fietsroutes buitengebied

In de Beleidsvisie Toerisme en Recreatie 2014-2020 is aangegeven: 'De basisinfrastructuur voor wandelen, fietsen en paardrijden is in principe op orde; het beheer en onderhoud vergt nog meer aandacht. We maken daarom recreatieve fietsroutes in het buitengebied aantrekkelijker door te voorzien in voldoende onderhoud zodat bembegroeiing, laaghangende takken en wortel opdruk het comfort niet verminderen. Daarnaast nemen we de volgende maatregelen:

- Op Duurzaam Veilig ingerichte erftoegangswegen 2 (zie paragraaf 4.2.1) die in het verleden reeds zijn voorzien van vrijliggende fietspaden (bijvoorbeeld Zandstraat, Heuvelstraat, Heusdensebaan, Oisterwijksebaan) maken wij van het verplichte fietspad een onverplicht fietspad. Snelle recreatieve fietsers mogen dan gebruik maken van de rijbaan indien zij dat willen. Dit leidt tot minder irritatie tussen langzame en snelle recreatieve fietsers. Op Duurzaam Veilig ingerichte erftoegangswegen 2 zijn fietsvoorzieningen namelijk niet nodig.
- Op de Van Tienhovenlaan kan het druk zijn met autoverkeer van en naar het bezoekerscentrum. Ook wordt er door autoverkeer illegaal gebruik gemaakt van de route Van Tienhovenlaan – Heiligenboom. Recreatieve fietsers voelen zich hierdoor niet op hun gemak. Voorgesteld wordt de route Van Tienhovenlaan - Heiligenboom fysiek af te sluiten voor het autoverkeer. Eventueel kan de Van Tienhovenlaan tussen de bebouwde komgrens van Oisterwijk en het bezoekerscentrum ingericht worden als fietsstraat (inclusief 30 km/uur) zodat duidelijk wordt dat de prioriteit hier bij het langzaam verkeer ligt en dat de auto er te gast is.
- Realiseren van een vrijliggend fietspad langs de Heijzenschedijk/Broekzijde van de grens van Hilvarenbeek t/m de Vinkenbergh.
- Bij afsluiting van de Heusdensebaan op de N65 (zie H.7), wordt de rijbaan zelf aantrekkelijk voor recreatief fietsverkeer. Het is dan niet meer nodig om gebruik te maken van het (te) smalle fietspad. Samen met de tunnel onder N65 ontstaat er een aantrekkelijke en veilige fietsverbinding vanuit de Kampina richting De Brand.

3.3.3 Verbeteren positie van de fiets op de recreatieve fietsroute Moergestel – Haghorst.

Vanuit Haghorst is tot aan de gemeentegrens met Oisterwijk (tot en met de Voerdijk) een vrijliggend fietspad gerealiseerd. Vanaf de Voerdijk (Heizenschedijk, Broekzijde) tot aan Vinkenbergh zijn onlangs suggestiestroken van 1,25 meter breedte en 6 drempels aangelegd. Op de Vinkenbergh zijn aanliggende fietspaden aanwezig. Deze route is een regionale recreatieve fietsroute en is in dit GVVP gecategoriseerd als erftoegangsweg 2 (zie paragraaf 4.2).

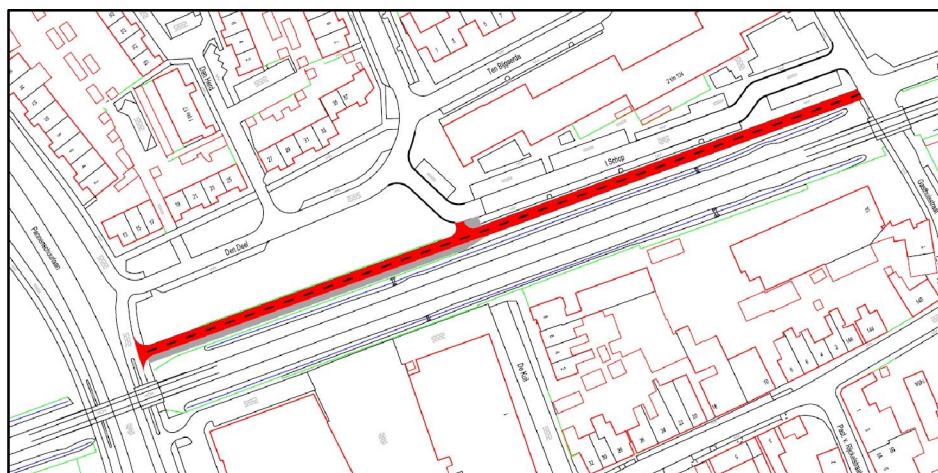
In verband met een aantrekkelijk recreatief fietsroute netwerk en ook voor de veiligheid van de fietsers op dit traject is het wenselijk om een vrijliggend fietspad te realiseren langs de Heijzenschedijk/Broekzijde. Momenteel is deze route de enige verbindingsroute tussen kernen waar geen vrijliggend fietspad ligt. Er wordt ingezet op realisatie in 2017 van het eerste gedeelte: vanaf Hilvarenbeek t/m Donkhorst. De komende twee jaar worden de voorbereidingen daarvoor getroffen. Voor de lange termijn is het doel om langs het volledige traject een vrijliggend fietspad te realiseren. In 2015 zal een quickscan gemaakt worden van het tweede deel van het traject, met daarin aangegeven wat er nodig is voor een vrijliggend fietspad op dat deel. Dit zal aan de gemeenteraad voorgelegd worden.

Naar verwachting is in 2023 de A58 verbreed. Mogelijk worden de Heijzenschedijk en Broekzijde dan drukker met motorvoertuigen, omdat de A58 dan aantrekkelijker wordt om overheen te rijden i.p.v. binnendoor. De aansluiting bij Moergestel op de A58 heeft dan een aanzuigende werking op verkeer via de Broekzijde. De wenselijkheid van een fietspad over de volledige lengte zal dan nog groter zijn.

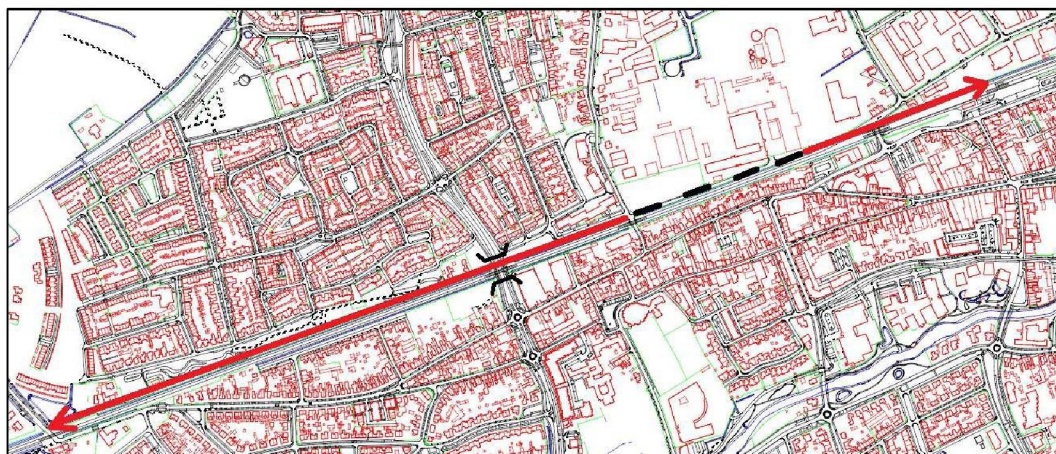
3.3.4 Fietsroute via 't Schop-Almijstraat

Gezien het aantal fietsers is een fietspad langs Almijstraat wenselijk voor een aantrekkelijke en veilige fietsroute naar centrum en station; dit is echter gezien de ruimte niet overal mogelijk. Met het vervallen van spoor 3 en de realisatie van een extra fietsenstalling aan de noordzijde van het station (zie paragraaf 6.3) kan er gedeeltelijk aan de noordzijde van het spoor wel een vrijliggend fietspad komen. Zo ontstaat over een deel een vrijliggend fietspad aan de noordzijde van de spoorlijn tussen Pannenschuurlaan en station. De Almijstraat wordt op het andere deel ingericht als 30km/uur-straat met aandacht voor veilig en comfortabel fietsgebruik. Het afsluiten van de Almijstraat voor gemotoriseerd verkeer zou echter voor het deel waar geen fietspad mogelijk is de fietsroute optimaliseren. Deze overweging moet gemaakt worden wanneer de intensiteit van auto's in de Almijstraat te hoog komt te liggen. De aanpassing van het kruispunt met de Ambachtsstraat wordt bij de herinrichting van de Almijstraat meegenomen. Met de realisatie van een fietspad in het verlengde van een kwalitatief verbeterde fietspad 't Schop, ontstaat er een veilige en aantrekkelijke fietsroute aan de noordzijde van het spoor o.a. richting centrum en station.

Doortrekken fietspad 't Schop met aanpassingen kruispunten Gasthuisstraat en Udenhoutseweg



Voor de lange termijn kan het fietspad verder naar het westen langs het spoor doorgetrokken worden naar de Heukelomseweg. Bij ondertunneling van de spooroverweg Pannenschuurlaan, kan het fietspad over de weg heen. Dit fietspad heeft een functie voor Pannenschuur en kan gedeeltelijk ook de functie van fietsroute over de Tilburgseweg overnemen. Er ligt dan een veilige en comfortabele fietsroute vanuit de Heukelomseweg naar het station en centrum.



3.3.5 Fietsroute Pannenschuurlaan-Moergestelseweg

De fietsroute via de Pannenschuurlaan-Moergestelseweg is een belangrijke en veel gebruikte route door fietsers in Oisterwijk. Langs de Moergestelseweg komt verlichting langs het fietspad. Een groot deel van die route loopt via een parallelweg. Op de parallelwegen is fietsverkeer in twee richtingen toegestaan, voor auto's is het éénrichting. Delen van die parallelwegen hebben geen aparte parkeerplaatsen, waardoor auto's op de rijbaan moeten parkeren. In verband met de beperkte breedte (+/- 4,50m) staan ze vaak ook half op het trottoir of in het groen. Voor de fietser blijft er dan tussen de 2,75 en 3,50 over voor een druk bereden fietsroute in twee richtingen inclusief auto verkeer is dat niet erg breed. Vanuit oogpunt van de fietser is het daarom goed om over de gehele route een vrij profiel van 4,50m (min 4,00m) te creëren exclusief geparkeerde auto's, waarbij auto's niet half op het trottoir of groen hoeven te parkeren. Vanuit herkenbaar en comfort is het wenselijk om die route als een fietsstraat vorm te geven, met rood asfalt. Dit wordt opgepakt wanneer er werkzaamheden aan de parallelweg moet plaatsvinden: bv herstraten of vervangen riool.

Op de andere delen rijden de fietsers over een vrijliggend fietspad, meestal in twee richtingen. Voor een groot deel hebben de fietspaden niet de gewenste breedte van 3,50m. Op sommige stukken is het fietspad zelfs maar 2,50m breed. Fietspaden waar het tweerichting verkeer is zullen overal de minimale breedte moeten krijgen van 3,50m of eenrichting gemaakt moeten worden. Voor comfort en herkenbaarheid is ook wenselijk om het fietspad overal in asfalt uit te voeren zover dat niet al is en dan bij voorkeur in roodasfalt. Langs de Moergestelseweg speelt verder onduidelijkheid over het wel of niet tweerichtings verkeer op het fietspad.

Kruispunten

Een ander aandachtspunt zijn de kruispunten. Op de parallelwegen hebben de fietsers geen voorrang als ze de zijwegen oversteken. Er zal bekeken moeten worden of een andere vormgeving en/of ander voorrangregime niet beter is. In twee gevallen, bij de Kapelaan Huijberlaan en de Hondsbegselaan, gaat de oversteek van een parallelweg naar een fietspad en vice versa. Dit kan tot onduidelijkheid en dus onveiligheid leiden bij de fietsers. Bij de fietspaden hebben de fietsers wel voorrang. Het gaat daarbij om de kruispunten met de Groenstraat en de invalsweg van het bedrijventerrein en Sla Raak. De fietsers rijden daar in twee richtingen. Automobilisten verwachten in die situaties vaak geen fietsers vanuit tegenovergestelde richting en zien fietsers daarom vaak over het hoofd. Voor de veiligheid is het goed om de oversteek op een drempel en met roodasfalt vorm te geven. Ook het feit dat er fietsers uit twee richtingen komen dient verduidelijkt te worden. Een ander optie kan zijn om de fietsers op het stuk Moergestelseweg tussen de Sportlaan en Mgr Verhoevenlaan éénrichting te maken, dit verbetert ook de veiligheid op de kruispunten. De fietspaden tussen de nieuwe rotonde op de Moergestelseweg met de Tilburgseweg en Mgr Verhoevenlaan zijn al éénrichting. Ook de fietspaden ten zuiden van de Sportlaan t/m Moergestel zijn ook éénrichtings fietspaden. Als wordt gekozen voor éénrichting is een verbreding van de fietspaden op dat traject ook niet nodig. De rotonde met de Burgemeester Vogelslaan geeft ook onduidelijkheid o.a. over het wel of niet tweerichtings fietsoversteken. E.a zal eerst verder uitgezocht moeten worden.

3.3.6 Aantrekkelijker maken van de Oirschotseweg als utilitaire en recreatieve fietsroute

Het gedeelte van de Oirschotseweg binnen de bebouwde kom is in dit GVVP aangegeven als erftoegangsweg. Dit is vanwege het feit dat een gebiedsontsluitingsweg (minimaal twee volwaardige rijstroken en fietsstroken) nooit inpasbaar zal zijn, tenzij de karakteristieke bomenrij en enkele woningen hiervoor worden opgeofferd. Daarmee kan ook op lange termijn niet voldaan worden aan de minimale Duurzaam Veilig richtlijnen. Daarnaast zou opwaardering tot gebiedsontsluitingsweg leiden tot meer autoverkeer, hetgeen niet gewenst is.

Door dit gedeelte van de Oirschotseweg conform de minimale richtlijnen voor een Duurzaam Veilige erftoegangsweg in te richten wordt de route veiliger en aantrekkelijker als fietsroute. Daarnaast wordt voorgesteld om een 2,5 meter brede rijloper voor het autoverkeer uit te voeren in bijvoorbeeld 'streetprint' asfalt. Hiermee ontstaat het idee van een klinkerbestrating en wordt het dorpse karakter versterkt. De (bredere) stroken aan weerszijden worden uitgevoerd in normaal glad asfalt waarmee het comfort van de fietser wordt gehandhaafd. Voor het 30km/u maken van de Oirschotseweg zal eerst overleg met de bus vervoerder moeten plaatsvinden.

Als het 50 km/u blijft zal een vrijliggend fietspad heroverwogen kunnen worden.

3.3.7 Bromfiets op de rijbaan (BOR) binnen en buiten de bebouwde kom

De Duurzaam Veilig richtlijnen stellen dat bromfietzers op Duurzaam Veilig ingerichte erftoegangswegen (binnen en buiten de bebouwde kom) en op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom (bij een wettelijke maximum snelheid van maximaal 50 km/uur) niet op een (brom)fietspad rijden, maar op de rijbaan. Bromfietzers kunnen namelijk veilig met het autoverkeer meerijden en het is veiliger en aantrekkelijker voor fietsers op het fietspad.

Op grond van deze richtlijn kan de bromfietser binnen de gemeente Oisterwijk overal binnen de bebouwde kom naar de rijbaan. Op de volgende wegen wordt de bromfietser van het fietspad naar de rijbaan verplaatst door het instellen van een verplicht fietspad in plaats van een verplicht (brom)fietspad:

- Pannenschuurlaan-Moergestelseweg (beide binnen de bebouwde kom);
- Bedrijfsweg-Sprendlingenstraat-Laarakkerweg (allen binnen de bebouwde kom);
- Heusdensebaan (buiten de bebouwde kom);
- Tilburgseweg (binnen en buiten de bebouwde kom) / Eindhovenseweg (buiten de bebouwde kom);
- Oirschotseweg/Spoordonkseweg (beide buiten de bebouwde kom);
- Oirschotsebaan/Gemullehoekenweg (beide buiten de bebouwde kom);
- Oisterwijkseweg (buiten de bebouwde kom).

3.3.8 Suggestiestroken op fietsroutes via erftoegangswegen binnen de bebouwde kom

In Oisterwijk liggen op een aantal brede erftoegangswegen suggestiestroken in een afwijkend klinkerverband. Ze zijn in de huidige situatie soms te smal (1,0 meter, terwijl uit onderzoek blijkt dat smaller dan 1,2 meter gevaarlijk blijkt) en het is niet duidelijk waarom deze soms wel en soms niet aanwezig zijn. Wij willen daar een bewustere keuze in maken en één lijn in aanbrenge.

Op brede (meer dan 6,0 meter) en drukke (meer dan 4.000 motorvoertuigen per etmaal) erftoegangswegen binnen de bebouwde kom die als fietsroute zijn aangemerkt willen wij suggestiestroken aanbrenge. Reden voor het aanbrenge of verbreden van de stroken is:

- Verbeteren veiligheid fietser, wegnemen schijnveiligheid
- visueel versmallen van de rijbaan;
- fietsers een plaats geven op de rijbaan;
- geven van continuïteit aan fietsroutes.

Wij hanteren een afwijkend klinkerverband van bij voorkeur dezelfde klinkers om zo de verblijfsfunctie te benadrukken en de verkeersfunctie te beperken. De suggestiestroken zijn minimaal 1,70 meter breed en kunnen, afhankelijk van de rijbaanbreedte, breder zijn. Op wegen waar asfalt ligt wordt gedacht aan streetprint voor de rijloper van de auto en glad asfalt voor de suggestiestroken voor de fietser met één rijloper voor de auto. De strook voor auto's dan zo breed dat net twee auto's elkaar kunnen passeren, minimaal 4,50m breed. Wanneer de ruimte daarvoor ontbreekt dient de strook voor auto's zo smal te zijn dat duidelijk is dat twee

auto's elkaar niet kunnen passeren en dus achter fietser moeten blijven, tussen 2,50m en 3,50m.

De aanleg van de suggestiestroken wordt gelijktijdig uitgevoerd met riolerings- of bestratingswerkzaamheden. Daar waar streetprint aangebracht kan worden dient er aandacht te zijn voor een hoger bandenlawaai voor de bewoners. Daar waar (te) smalle suggestiestroken liggen en niet wordt voldaan aan de hiervoor genoemde criteria worden de stroken verwijderd.

Het gaat onder andere om de volgende wegen:

- Gemullehoekenweg;
- Johannes Lenartzstraat;
- Spoorlaan;
- Blokshekken-gedeelte Hoogstraat;
- Poststeeg-Baerdijk tot Groenstraat;
- Tilburgseweg (Oisterwijk);
- Rootven;
- Raadhuisstraat.

Bij de Tilburgseweg spelen voor fietsveiligheid en comfort ook de geparkeerde auto's op de rijbaan een rol. Daarom wordt voor de Tilburgseweg ook gekeken naar maatregelen voor de geparkeerde auto's, zoals extra parkeerhavens. De suggestiestroken in ander verband is iets voor de langere termijn. Voor Tilburgseweg wordt voor de korte termijn daarom fietsstroken gemarkeerd.

Fietsstroken

Wanneer er in nieuwe situaties fietsstroken of stroken bedoeld voor de fiets (suggestiestroken) komen, zijn die bij voorkeur 2,00m breed en minimaal 1,70m.

3.3.9 Fietsmeldpunt

Via www.fietsmeldpunt.nl zijn gevaarlijke infrastructurele situaties voor de fietser binnen Oisterwijk verzameld. In totaal zijn 208 meldingen binnen gekomen. Aan een groot deel van de meldingen wordt al tegemoet gekomen door maatregelen die in dit GVVP zijn opgenomen; die vallen al binnen ander projecten van het uitvoeringsprogramma: zoals o.a. aanpassing kruispunt Spoorlaan Johannes Lenartzstraat i.v.m. verbetering overweg Heusdensebaan, aparte fietsoverpaden overweg Tilburgseweg en 30 km/u inrichting en stuk fietspad Almijstraat. Een deel van de meldingen kan worden opgepakt in het kader van het reguliere beheer van de openbare ruimte (bijvoorbeeld meldingen van gaten in de weg). Van de resterende meldingen wordt per jaar bekeken welke meldingen verbeterd kunnen worden. In de bijlage zijn de meldingen die niet betrekking hebben op beheer en onderhoud per wegvak of kruispunt geclusterd.

3.3.10 Overige maatregelen

Op lange termijn wordt gestreefd naar een ongelijkvloerse aansluiting van de Pannenschuur op een op te waarderen N65 (A65). Dit gebeurt pas als de doorstroming op de huidige N65 onvoldoende wordt. Een ongelijkvloerse kruising zou een aanzienlijke verbetering zijn voor het fietsverkeer dat de N65 dagelijks over moet steken. Vooruitlopend op de ongelijkvloerse kruising zou een fietstunnel de fietsveiligheid en de doorstroming van het autoverkeer kunnen verbeteren. Een dergelijke tunnel moet uiteraard wel passen binnen het ontwerp van een uiteindelijk ongelijkvloerse aansluiting.

De Peperstraat is tussen Gemullehoekenweg en Schoolstraat erg smal. Twee auto's kunnen elkaar nauwelijks passeren. Door dit wegvak éénrichtingsverkeer (wijk in) te maken verbetert niet alleen de autoverkeersafwikkeling in deze straat, maar ontstaat ook meer ruimte voor de voetganger (verbreden trottoir) en fietser. Fietsverkeer in de tegenrichting blijft toegestaan. Ook de verkeersveiligheid op het kruispunt Gemullehoekenweg-Peperstraat verbetert door deze maatregel. Nadeel is meer verkeer door de Schoolstraat. Met het regionale verkeersmodel wordt bekeken wat de consequenties zijn voor overige wegen. Vervolgens worden buurtbewoners geïnformeerd via een informatie/inspraakavond, voldoende draagvlak is uitgangspunt.

Op de Pannenschuurlaan tussen N65 en Bedrijfsweg is fietspadverlichting aangebracht in verband met het veiligheidsgevoel en ter stimulering van het fietsgebruik.

Onderzocht wordt of er een mogelijkheid is om een fietsverbinding te realiseren tussen centrum Moergestel en de regionale recreatieve fietsroute Waterhoefstraat via Kloosterlaan-Kloosterdreef-Molenstraat. Naast een lokale recreatieve functie heeft deze verbinding ook een functie voor de ontsluiting van het sportpark.

Asfaltering van het zandpad tussen de Tilburgseweg en de Spoordijk is in het verleden gestrand. Het is echter wel een directe en logische verbinding voor fietsers. Het ligt in het verlengde van het fietspad verder richting Tilburg. Het is daarom goed om dat gedeelte zodanig te verharderen dat het te allen tijde goed en veilig berijdbaar is voor fietsers.

3.4 Fietsoversteekvoorzieningen en voorrangssituaties

3.4.1 Rotondes

Op alle rotondes binnen de bebouwde kom heeft de fietser op de rotonde voorrang op het autoverkeer. Op rotondes buiten de bebouwde kom heeft de fiets op de rotonde geen voorrang op het autoverkeer. Deze situatie binnen de gemeente Oisterwijk is in overeenstemming met de landelijke richtlijnen.

Er wordt geklaagd over onveilige fietsoversteken op rotondes. In een aantal gevallen lijkt dit te komen doordat de afstand tussen rotonde en fietspad onvoldoende is. Deze afstand moet

conform richtlijnen 5 meter zijn, maar is vaak veel kleiner. Daardoor worden fietsers (te) laat opgemerkt door afslaande automobilisten. Op de volgende rotondes is de afstand onvoldoende:

- Akkerweg - Schoolstraat;
- Akkerweg - De Sonman;
- Bedrijfsweg - Ambachtsstraat;
- Sprendlingenstraat - Haarenseweg;
- Laarakkerweg - Oisterwijksedreef.

Gelijktijdig met riolerings- of bestratingswerkzaamheden of groot onderhoud wordt de afstand tussen rotonde en fietspad aangepast. Tevens worden alle fietsoversteken op rotondes binnen de bebouwde kom op termijn voorzien van roodasfalt eventueel op een verkeersplateau. Daarnaast worden er onderzoek gedaan naar de 8 grotere rotondes in hoeverre daar met maatregelen de verkeersveiligheid van de fietser nog verder kan worden verbeterd.

In de gemeente Oisterwijk zijn enkele rotondes waarbij de fietser op de rotonde en de aansluitende wegvakken op de rijbaan of op een strook rijdt. Het toepassen van dergelijke rotondes op erftoegangswegen is wettelijk toegestaan. Alleen raden de richtlijnen suggestie- of fietsstroken op een rotonde af (CROW-publicatie 230, Ontwerpwijzer fietsverkeer; verwijsblad V42). Daarom wordt voorgesteld op de rotonde Gemullehoekenweg - Terburghtweg de suggestiestroken op de rotonde te verwijderen.

3.4.2 Fietsoversteken bij zijwegen

Uit onderzoek is gebleken dat op zijwegen waar de fietspaden gecombineerd zijn met snelheidsremmers (bv plateau of uitritconstructie), ter plaatsen van de fietsoversteek 40% minder fietsers worden aangereden. De gemeente streeft er daarom naar om op alle zijwegen met aparte fietspaden de fietspaden op een verkeersplateau te leggen. Dit zal gedaan worden wanneer er bij die kruispunten onderhoudswerkzaamheden plaatsvinden, of wanneer er budget over is en er bij een zijweg een knelpunt is geconstateerd. Dit geldt ook voor rotondes (zie 3.4.1). Echter omdat rotondes vaak op hoofdwegen liggen en daar ook een bepaald verkeersafwikkelings niveau gewenst is en ook meer vrachtauto's en bussen rijden, zal dit per zijtak van een rotonde bekeken worden.

Ook het verminderen van het aantal zijwegen moet iedere keer overwogen worden. Er is gebleken dat een fietser beter één drukker zijweg kan oversteken dan twee half zo drukke zijwegen. Dit kan leiden tot 10% tot 15% minder ongevallen. Dit heeft echter een effect op de verkeerscirculatie en daarom goed onderzocht worden op te grote nadelige effecten.

3.4.3 Voorrang Stroomdalpad

Naar aanleiding van een aantal ongevallen in 2013 op de oversteken van het Stroomdalpad zijn er een week lang camera's geplaatst bij de oversteken met de Baerdijk en Burgemeester Verwielstraat. Op basis van de beelden heeft er een analyse plaats gevonden. Uit de analyse voor de Baerdijk kwam naar voren dat er een optimalisatie slag gemaakt kan worden in de vormgeving van het kruispunt, doormiddel van een verlengd 30km/u plateau in afwijkende verharding. Voor de Burgemeester Verwielstraat kwam geen eenduidige oorzaak naar voren

voor ongevallen. Daarnaast was er ook het vermoeden dat de omleidingsroute tijdens de realisatie van de twee rotondes op de Moergestelseweg een rol speelde bij de aanrijdingen. Voor dat kruispunt is dan ook besloten vooralsnog geen maatregelen te treffen, maar de ongevallen jaarlijks te monitoren.

Eind 2013 waren naar aanleiding van de aanrijdingen al bij alle oversteken van het Stroomdalpad, aan beide zijden van de oversteek, stopborden op een gele reflecterende achtergrond geplaatst. Dit was al een grote verbetering van de zichtbaarheid van de oversteken.

Bij onderhoudswerkzaamheden aan de weg of riool worden de overige oversteken van het Stroomdalpad op de zelfde manier vormgegeven als die bij de Baerdijk; een verlengd plateau met afwijkende kleur bestrating. Ook zal ieder keer overwogen moeten worden of het kruisende autoverkeer er afgehaald kan worden. Hierbij wordt de zelfde filosofie toegepast als bij zijwegen; een fietser kan beter één drukker weg oversteken dan twee half zo drukke oversteken.

De oversteek Stroomdalpad – Moergestelseweg is geregeld d.m.v. een verkeerslicht. De regeling kent nu een goede afwikkeling voor de fiets. Echter door roodlichtnegatie heeft de oversteek wel een verhoogd risico op aanrijdingen met ernstig letsel voor de fietser als gevolg. De oversteek is de drukste kruising tussen fietsers en auto's in de gemeente. Een ongelijkvloerse oversteek is vanuit die insteek ook wenselijk. Daarmee wordt de verkeersveiligheid optimaal doordat het ongevalsrisico naar nul wordt gereduceerd. Tegelijkertijd wordt ook de doorstroming voor auto's en fietsers verbeterd.

3.4.4 Voldoende fietsparkeervoorzieningen

Onderzoek naar de fietsparkeerdruk in het centrum van Oisterwijk, raadhuis en omgeving, bij supermarkten, bij het NS-station en bij bushaltes moet uitwijzen waar sprake is van een tekort aan fietsparkeerplaatsen.

Op locaties waar uit het onderzoek blijkt dat er onvoldoende fietsparkeerplaatsen zijn wordt het aantal fietsparkeerplaatsen uitgebreid op die locatie of in de directe omgeving.

3.4.5 Fietsparkeervoorziening noordzijde spoor

Aan de noordzijde van het spoor wordt een fietsenstalling gerealiseerd zodat het station voor fietsers makkelijker bereikbaar is vanuit het noordelijke deel van Oisterwijk.

Deze fietsparkeervoorziening vermindert tevens de druk op de fietsparkeervoorzieningen aan de zuidzijde van het spoor. Vanaf de fietsenstalling kan het perron worden bereikt middels een nieuw te realiseren looproute aan de noordzijde van het spoor en de nieuw te realiseren voetgangerstunnel

3.4.6 Handhaving hinderlijk geparkeerde fietsen

Met name op het station, bij bushaltes en in de verblijfsgebieden van het centrum van Oisterwijk en Moergestel is soms sprake van hinderlijk geplaatste fietsen terwijl er in de directe

omgeving voldoende fietsparkeermogelijkheden zijn. Om dit te voorkomen is in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) een bepaling opgenomen dat burgemeester en wethouders gebieden kunnen aanwijzen waar het verboden is fietsen en bromfietsen buiten de daarvoor aangewezen fietsparkeervoorzieningen te plaatsen.

In het stationsgebied wordt een fietsparkeerverbod ingesteld zodat hinderlijk geparkeerde fietsen kunnen worden verwijderd. Om deze vorm van bestuursdwang te kunnen toepassen moet onder andere aan de volgende zorgvuldigheidseisen worden voldaan:

- Bekend maken van het beleid;
- Afspraken over opslaan en afhalen van fietsen;
- Registratie van verschillende gegevens over de fout geparkeerde fiets.

Het idee is om te kiezen voor een zachte manier van handhaven. Hierbij worden fout geparkeerde fietsen verplaatst naar de fietsparkeervoorzieningen. In een afzonderlijk collegevoorstel zal het beleid, de afspraken en registratie nader worden uitgewerkt. Tevens wordt hierin aangegeven hoe wordt omgegaan met aan straatmeubilair vastgelegde fietsen.

Als deze vorm van handhaven succesvol blijkt kan deze worden uitgebreid naar de bushaltes en de verblijfsgebieden van het centrum van Oisterwijk en Moergestel.

4 Verkeersveiligheid

4.1 Uitgangspunten en ambities

De uitgangspunten en ambities voor de verkeersveiligheid zoals beschreven in het document 'Nota van uitgangspunten en ambities 2014-2024' zijn als volgt:

- Ambitie 5. Duidelijke inrichting van wegen door toepassing Duurzaam Veilig-richtlijnen (paragraaf 4.2)
- Ambitie 6. Verbeteren van de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid door communicatie, educatie en handhaving en fysieke maatregelen op de hoofdinfrastructuur (paragraaf 4.3)
- Ambitie 7. Voorkomen van overschrijding van aanrijtijden van hulpdiensten door verbetering van knelpunten in aanrijroutes (paragraaf 4.4)

De maatregelen op basis van de uitgangspunten en ambities zijn weergegeven in de navolgende paragrafen.

4.2 Infrastructuur

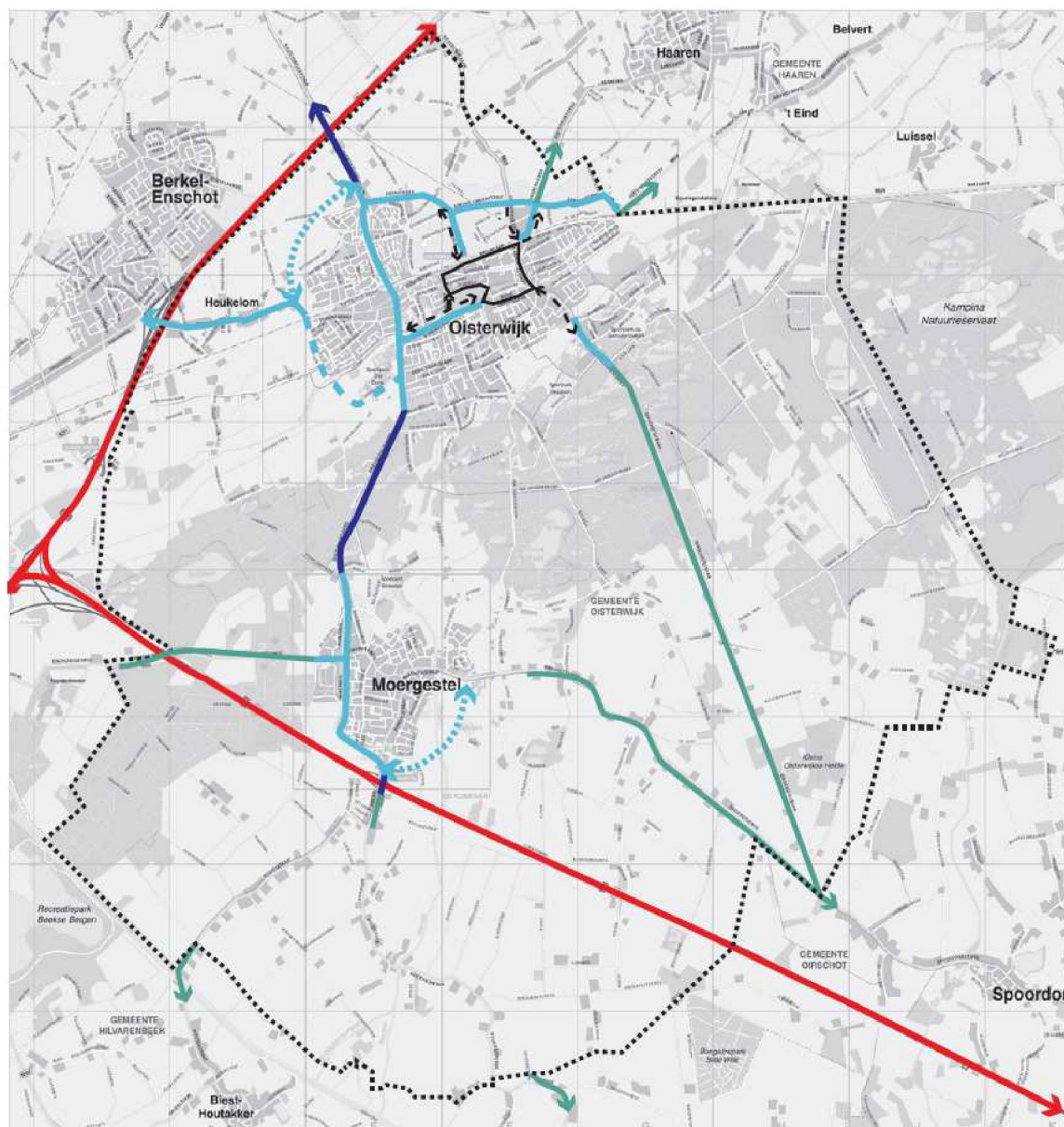
4.2.1 Duurzaam Veilig categorisering 2030

Wat is een Duurzaam Veilig categorisering?

De Duurzaam Veilig categorisering geeft aan welke basiskenmerken wegen vanuit verkeersveiligheidsoogpunt (minimaal) moeten voldoen om veilig te kunnen functioneren. Deze basiskenmerken zijn beschreven in de CROW-publicatie 315 'Basiskenmerken wegontwerp, categorisering en inrichting van wegen'. De landelijke CROW-richtlijnen maken onderscheid in een beperkt aantal Duurzaam Veilig wegcategorieën (stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen). Deze wegcategorieën worden ook in de gemeente Oisterwijk toegepast. Binnen eenzelfde wegcategorie zijn veel verschillende inrichtingen mogelijk, zolang maar aan de basiskenmerken wordt voldaan. Een globaal overzicht van de basiskenmerken is opgenomen in bijlage 5. Voor een uitgebreid overzicht wordt verwezen naar CROW-publicatie 315 'Basiskenmerken wegontwerp, categorisering en inrichting van wegen'.

Wat is de functie van de verschillende typen wegen?

Op stroomwegen rijdt het verkeer relatief snel omdat het (meestal) een grote afstand aflegt. Het 'stromen' is op wegvakken en knooppunten het belangrijkste. Conflicten met tegemoetkomend verkeer en langzaam verkeer komen niet voor vanwege scheiding van deze verkeerssoorten.



AFBEELDING
Duurzaam Veilig categorisering 2030

buiten bebouwde kom:

- stroomweg
- gebiedsontsluitingsweg
- erftoegangsweg 1
- (overig) erftoegangsweg 2

binnen bebouwde kom:

- gebiedsontsluitingsweg
- - - gebiedsontsluitingsweg nieuw
- gebiedsontsluitingsweg ruimtelijke reservering
- (overig) erftoegangsweg

- P-route
- - - toegangsroutecentrum
- gemeentegrens

Bij gebiedsontsluitingswegen is op wegvakken doorstroming het belangrijkste. Op de kruispunten wisselt het verkeer uit. Er is een scheiding tussen langzaam en snel verkeer. Op erftoegangswegen vindt uitwisselen op wegvakken en kruispunten plaats. Verkeerssoorten worden in principe gemengd.

Minimale basiskenmerken Duurzaam Veilig

De belangrijkste minimale basiskenmerken (met een sterke ruimtelijke impact) zijn voor gebiedsontsluitingswegen:

- Rijrichtingscheiding aanwezig (minimaal ononderbroken asmarkering; dus twee volwaardige rijstroken van minimaal 2,9 meter breed)
- Geen menging van langzaam en snel verkeer (minimaal volwaardige fietsstroken (ononderbroken streep; 1,5 meter breed, bij voorkeur 1,70m-2,00m) binnen de bebouwde kom en minimaal vrijliggend fietspad buiten de bebouwde kom (minimaal 2,0 meter breed);
- Parkeren: niet op de rijbaan binnen de bebouwde kom en niet op of direct aan de rijbaan buiten de bebouwde kom

Afweging bij het categoriseren

Op grond van de functie van de weg in het totale netwerk en de wegomgeving kan in eerste instantie de gewenste Duurzaam Veilig categorie van een weg worden bepaald. Op basis van de ruimtelijke mogelijkheden om op lange termijn aan de minimale basiskenmerken voor die categorie weg te voldoen is de definitieve Duurzaam Veilig categorisering 2030 voor de gemeente Oisterwijk opgesteld.

Diverse wegen met een huidige wettelijke maximum snelheid van 50 km/uur komen niet in aanmerking om als gebiedsontsluitingsweg te worden gecategoriseerd en ingericht. Als dat wel zou worden gedaan zouden rigoureuze ingrepen moeten plaatsvinden: Aantasting van groenstructuren (bomenrijen), aankoop van privé percelen of zelfs sloop van woningen. Dit is zeer kostbaar en zou tot de nodige onrust leiden en gaat daarmee in tegen de visie dat 'Mobiliteit groen en duurzaam wonen mogelijk maakt en de sociale samenhang versterkt' (zie hoofdstuk 2). De enige juiste keuze is om voor dergelijke wegvakken te kiezen voor een andere Duurzaam Veilig categorie: erftoegangsweg. Erftoegangswegen (wettelijke maximum snelheid 30 of 60 km/uur) zijn geen beletsel om te functioneren als ontsluiting van een centrum of wijk of als parkeerroute. De verschillende inrichtingsmogelijkheden binnen de Duurzaam Veilig categorie bieden voldoende mogelijkheden om die specifieke functies te vervullen.

De Nicolaas van Eschstraat, Spoorlaan, Blokshekken, Hoogstraat, Poststeeg en Baerdijk is onderdeel van een busroute. Met de vervoersmaatschappij en provincie is afgesproken dat zolang de bus over die wegen rijdt ze niet als 30km/u worden ingericht en hun categorisering van gebiedsontsluitingsweg behouden. Het inrichten als 30km/u zone zou de kwaliteit van het busvervoer door Oisterwijk ernstig verslechteren.

4.2.2 Fysieke maatregelen wegen op basis van DV inrichtingseisen

Bij nieuwe aanleg van wegen, reconstructie of groot onderhoud worden de betreffende wegvakken zoveel mogelijk ingericht conform de ideale Duurzaam Veilig inrichtingseisen (CROW-publicatie 315 Basiskennmerken wegontwerp). Door aanpassingen gelijktijdig uit te voeren met bijvoorbeeld met riolerings- of bestratingswerkzaamheden zijn de kosten lager dan als dat afzonderlijk wordt gedaan. Daar waar markering moet worden verwijderd om te voldoen aan de basiskennmerken, wordt dit pas gedaan wanneer de deklaag van het asfalt wordt vernieuwd. Reden daarvoor is dat het verwijderen van markering het asfalt ernstig aantast en de deklaag daardoor verslechterd.

Op de volgende bestaande gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen 1 zijn maatregelen nodig om in ieder geval te voldoen aan de minimale Duurzaam Veilig inrichtingseisen (CROW-publicatie 315 Basiskennmerken wegontwerp).

Gebiedsontsluitingswegen buiten bebouwde kom:

- Moergestelseweg/Oisterwijkseweg (kantmarkering).
- Heukelomseweg (dubbele ononderbroken asmarkering, onderbroken kantmarkering); Vanwege het verblijfskarakter van de omgeving van de Heukelomseweg is een verlaagde wettelijke maximum snelheid van 60 km/uur van toepassing. De landelijke richtlijnen geven aan dat in dat geval een gewoon bord 60 km/uur in plaats van een zonebord 60 km/uur moet worden gebruikt. Overwogen is om de huidige status van Heukelom als buurtschap (informele wit/lichtblauwe borden) te veranderen in een formele bebouwde kom 'Heukelom'. De wettelijke maximum snelheid zou dan 50 km/uur in plaats van de huidige 60 km/uur worden. De bebouwde kom van Heukelom zou dan aan de westzijde direct aansluiten op de bebouwde kom van Berkel-Enschot en aan de oostzijde direct op die van Oisterwijk. De benodigde inrichtingsmaatregelen zouden in dat geval beperkt blijven tot een enkele ononderbroken asmarkering. De bebouwingsdichtheid van het buurtschap Heukelom is echter net te beperkt om conform de richtlijnen een bebouwde kom te kunnen instellen.

Gebiedsontsluitingswegen binnen bebouwde kom:

- Moergestelseweg tussen Burgemeester Vogelslaan en Kapelaan Huijberslaan (ononderbroken asmarkering);
- Bedrijfsweg tussen Kerkhovensestraat en Sprendlingenstraat (ononderbroken asmarkering);
- Sprendlingenstraat tussen Bedrijfsweg en Haareneweg (ononderbroken asmarkering);
- Laarakkerweg (ononderbroken asmarkering);
- Ambachtstraat (verbreding, ononderbroken asmarkering, volwaardige fietsstroken of fietspad);
- Groenstraat tussen Moergestelseweg en Burgemeester Verwielstraat (ononderbroken asmarkering, fietsvoorzieningen); Hierbij moet worden bekeken welke fietsvoorzieningen gegeven het beperkte gebruik door de fiets en de aanwezigheid van het Stroomdalpad op korte afstand zinvol zijn. Ruimtelijk gezien past daar een fietspad,

maar dit zal weinig gebruikt worden. Oost-west fietsverkeer wordt hoofdzakelijk opgevangen door het Stroomdalpad. Daarom wordt voorgesteld geen fietspad langs Groenstraat te realiseren, het blijft voor het beperkte aantal fietsers mogelijk over de Groenstraat te fietsen.

- Gemullehoekenweg tussen Heisteeg en brug over de Achterste Stroom bij Klompven (ononderbroken asmarkering).

Erftoegangswegen 1 buiten de bebouwde kom:

- verschillende bestaande erftoegangswegen 1 buiten de bebouwde kom niet voldoen aan de minimale basiskennmerken en zelfs over minimale basiskennmerken voor gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom beschikken (onder andere Tilburgseweg/Eindhovenseweg, Oirschotseweg en Oirschotsebaan/Gemullehoekenweg). Zij lijken dus erg op gebiedsontsluitingswegen. In het GVVP Oisterwijk 2010-2013 waren de Oirschotseweg en Oirschotsebaan/Gemullehoekenweg ook als erftoegangsweg 1 aangewezen. De Tilburgseweg/Eindhovenseweg was aangewezen als gebiedsontsluitingsweg, echter de gemeente Tilburg heeft de Eindhovenseweg als erftoegangsweg gecategoriseerd. Voor deze wegen is het in ieder geval nodig om de dubbele asmarkering te verwijderen om te voldoen aan de minimale Duurzaam Veilig inrichtingseisen voor erftoegangswegen.

Deze maatregel sluit aan op de reeds geldende wettelijke maximum snelheid van 60 km/uur op Oirschotseweg en Oirschotsebaan/Gemullehoekenweg. Op de Tilburgseweg geldt een wettelijke maximum snelheid van 80 km/uur, maar een snelheidsverlaging past in het minder aantrekkelijk maken voor sluipverkeer tussen Tilburg en Oirschot via Moergestel op het moment er file staat op de A58.

Overige erftoegangswegen binnen en buiten de bebouwde kom

Op veel erftoegangswegen 2 buiten de bebouwde kom en erftoegangswegen binnen de bebouwde kom moeten ook maatregelen worden genomen om de inrichting te laten voldoen aan de minimale Duurzaam Veilig inrichtingseisen. Het gaat meestal om de volgende maatregelen:

- Invoeren gelijkwaardige kruisingen (rechts gaat voor; binnen en buiten de bebouwde kom)
- Verwijderen asmarkering (binnen en buiten bebouwde kom)
- Verwijderen kantmarkering (buiten bebouwde kom)
- Invoeren wettelijke maximum snelheid van 30 km/uur (binnen de bebouwde kom)

Deze aanpassingen kunnen trajectgewijs gelijktijdig met onderhoudswerkzaamheden (riolerings- of bestratingswerkzaamheden) worden uitgevoerd.

De Gemullehoekenweg heeft ten noorden van de brug over de Achterste Stroom (nabij Klompven) een hogere bebouwingsdichtheid en meer erfaansluitingen. Tevens wordt het dwarsprofiel van de weg smaller en ligt er open verharding. Vandaar dat dit wegvak als erftoegangsweg is aangegeven. De brug vormt een mooie poort naar de 30km zone. Gezien de hoeveelheid autoverkeer is het wenselijk om de bestaande fietspaden te behouden. Gelijkwaardige kruispunten (voorrang voor bestuurders van rechts is een uitgangspunt binnen

30km/u zones). Gezien de fietspaden is dat een aandachtspunt bij de herinrichting. De Gemullehoekenweg vormt op dit moment geen knelpunt. Het aanpassen tot 30 km/uur-zone heeft daarom geen prioriteit.

Alle 30 km/uur-zoneborden worden vervangen door zogenaamde 30 km/uur-poorten zoals reeds in Moergestel aanwezig zijn. Bij een poort worden portalen met het 30 km/uur-zonebord gecombineerd met een snelheidsbeperkende voorziening of een 30-markering op het wegdek. Poorten maken het duidelijker dat een 30 km/uur-gebied wordt ingereeden. De borden worden besteld en vervangen wanneer er binnen het jaarlijkse budget richting het einde van het jaar nog geld over is.

4.2.3 Integraal plan spoorwegovergangen Oisterwijk

Het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) heeft tot doel: "Verbetering van veilige en vlotte doorstroming van weg- en treinverkeer op overwegen met slimme kosteneffectieve maatregelen, zodat het aantal incidenten, of de kans daarop vermindert". Maatregelen ter verbeteringen aan een overweg kunnen vanuit LVO maximaal een bijdrage van 50% vanuit het rijk krijgen. Inmiddels is er een 3^{de} tranche, de deadline voor aanmelding is 1 juli 2015

De gemeente Oisterwijk maakt momenteel een plan maken waarin alle overwegen integraal worden bekeken op doorstroming en veiligheid. In een workshop is al gekeken naar verbeteringen voor de 7 overwegen in Oisterwijk en de eerste ontwerpen zijn al gemaakt. Op gebied van infrastructuur gaat het dan voornamelijk om het voor fietsers te verbeteren door realisatie van aparte overwegen voor de fietser, in combinatie met aanpassing van de nabij gelegen kruispunten zoals: Spoorlaan-Johannes Lenartzstraat-Nic van Eschstraat, 't Schop – Gasthuisstraat en Blokshekken-Spoorlaan. In alle gevallen (behalve Pannenschuurlaan) is het nu een gecombineerde overweg voor auto's voetgangers en fietsers.

Begin 2015 is het plan afgerond en wordt gekeken om welke maatregelen het concreet gaat en wat dit kost. Daarin is bekeken of het in aanmerking komt voor subsidie vanuit LVO en of het dan financieel haalbaar is.

Belangrijk is het project van Prorail om het 3^{de} spoor in Oisterwijk te verwijderen. Binnen dat project vallen namelijk ook de spoorwegovergangen van Blokshekken en de Heusdensebaan. Dat is dan ook het moment om werk met werk te maken. In 2015 worden het project van Prorail concreet gemaakt. Het is dan zaak vanuit de gemeente duidelijkheid over overwegen te verschaffen. De grootste uitdaging is de financiering vanuit de gemeente. Begin 2015 komt daarvoor een voorstel in het college samen met integrale plan spoorwegovergangen. De planning in kader van het verwijderen van spoor is dat in 2017 de twee overwegen wordt aangepast

In het najaar van 2015 wordt in het BO Mirt besloten over de 3^{de} tranche van LVO. Tegen die tijd zal dan ook de gemeenteraad een besluit genomen moeten hebben over financiering.

Hieronder staan de 6 spoorwegovergangen waarin verbeteringen zijn te maken met daarin ook meteen een eerste prioritering, daarachter staat ook aan welke verbeteringen wordt gedacht:

1. Blokshekken, apart tweerichtings fietspadovergang.
2. Heusdensebaan, twee aparte fietspadovergangen.
3. Tilburgseweg, twee aparte fietspadovergangen.
4. Gasthuisstraat, eenrichtingsoverweg voor gemotoriseerd verkeer.
5. Kuiperstraat ('t Geeversteegje), twee aparte fietspadovergangen.
6. Pannenscuurlaan, ondertunneling.

4.2.4 Belangrijke verkeersveiligheidsknelpunten

De belangrijkste verkeersveiligheidsknelpunten (qua daadwerkelijke ongevallen en qua gevoel van onveiligheid) binnen de gemeente zijn:

- Kruispunt Groenstraat – Moergestelseweg (zie paragraaf 7.1.1. punt b);
- Kruispunt Sprendlingenstraat – Heusdensebaan (zie paragraaf 4.2.6);
- Kruispunt Ambachtstraat – Alrijstraat (zie paragraaf 4.2.3);
- Kruispunt Johannes Lenartzstraat – Nicolaas van Eschsstraat – Spoorlaan (zie paragraaf 4.2.3);
- Gasthuisstraat – 't Schop – Alrijstraat (zie paragraaf 3.3.1);
- Kerkstraat - Rootven
- Fietsroute Stroomdalpad (zie paragraaf 3.4.3).

Ook het kruispunt 't Schop-Udenhoutseweg-Den Deel wordt als onveilig ervaren zoals uit verschillende meldingen uit het Fietsmeldpunt blijkt. De krappe bocht in 't Schop wordt dan ook genoemd.

Bij verschillende gelijkwaardige kruispunten op erftoegangswegen wordt de gelijkwaardigheid van het kruispunt niet onderkend door weggebruikers. Bestuurders van rechts krijgen dan geen voorrang. Vaak komt dit doordat de omgevingskenmerken en/of een andere soort verharding op de zijweg de gelijkwaardigheid niet ondersteunt. Deze kruispunten worden aangepakt om de gelijkwaardigheid te verduidelijken. Het gaat in ieder geval om de volgende kruispunten:

- Johannes Lenartzstraat – Buxtelsebaan (wordt voorzien van een kruispuntplateau);
- Lange Kant – De Schouw;
- Rootven-Raadhuisstraat-Kerkstraat.

4.2.5 Kruispunt Dorpsstraat – De Lind – Stationsstraat – Burgemeester Verwielstraat

Op dit gelijkwaardige kruispunt in het verblijfsgebied is de rijlijn en voorrang voor automobilisten niet altijd helder, maar ook voor fietsers en voetganger kan het kruispunt als onover-

zichtelijk en onbestendig aanvoelen. Dit komt door het (te) grote kruispuntoppervlak gecombineerd met de net niet in elkaars verlengde liggende Burgemeester Verwielstraat en Stationsstraat. De veiligheid kan verbeterd door bijvoorbeeld het kruisingvlak te verkleinen of het aantal afslagen te beperken en het doorgaande verkeer dat geen bestemming heeft in het centrum eruit te halen. De veiligheid kan verder worden verbeterd door éénrichtingsverkeer in de Stationsstraat, éénrichtingsverkeer in de Burgemeester Verwielstraat en een autoluwe Dorpsstraat in te voeren (zie paragrafen 9.4.1, 9.4.2 en 9.4.3). Omdat vanuit het centrum is aangegeven het wenselijk te vinden dat je in alle straten van het centrum met de auto kan komen, zal er naar een oplossing gezocht moeten worden waarbij het nog steeds mogelijk is om met de auto in alle straten te komen, maar waarbij je de overzichtelijkheid en veiligheid verbeterd en de hoeveel verkeer in het centrum vermindert. Het een en ander zal in samenhang bekeken worden onder andere d.m.v. het maken van een verkeerscirculatieplan.

4.2.6 Kruispunt Sprendlingenstraat – Heusdensebaan

Hier ontstaan gevaarlijke situaties, waarschijnlijk tussen rechtdoorgaande fietsers op de Sprendlingenstraat en afslaand autoverkeer naar de Heusdensebaan richting centrum. De vermoedelijke oorzaak is het smalle tweerichtingsfietspad dat zeer dicht op de hoofdrijbaan ligt, waardoor auto's direct op het fietspad zitten als ze afslaan. Vanwege ruimtelijke beperkingen is het niet mogelijk de tussenruimte te vergroten. De veiligheid kan worden verbeterd door aansluitend op het in te voeren 30 km/uur regime op de Heusdensebaan de volgende maatregelen te nemen:

- inritconstructie realiseren;
- fietspad in rood uitvoeren;
- asmarkering fietspad aanbrengen.

Nader onderzoek moet uitwijzen of met deze maatregelen de gevaarlijke situaties worden voorkomen.

4.3 Communicatie, educatie en handhaving

Aanschaf aantal extra snelheidsinformatiepanelen

De gemeente beschikt over 5 zogenaamde dynamische snelheidsinformatiepanelen (dsi's). Het is de bedoeling om deze permanent op een aantal invalswegen te plaatsen. Daarnaast worden 2 extra dsi's aangeschaft om te kunnen blijven rouleren op verschillende wegen waar te hard wordt gereden.

Beschikbaar stellen van 30 km/uur actiepakketten

De gemeente gaat 30 km/uur actiepakketten beschikbaar stellen voor bewoners die automobilisten bewust willen maken van hun rijgedrag. De gedachte is dat een campagne meer effect heeft als buurtbewoners zelf actie voeren dan wanneer de gemeente of politie dat doet. Bovendien is de beschikbare tijd bij gemeente en politie voor dit soort acties beperkt. Als bewoners zich in de toekomst met klachten over een verkeerssituatie tot de gemeente richten, zullen ze gewezen worden op de mogelijkheid om zelf een actie op te zetten met ge-

bruikmaking van de spullen uit het actiepakket. Per situatie kan bekeken worden of ondersteuning door de politie wenselijk en/of mogelijk is.

Terughoudend met verkeersborden

Wildgroei aan verkeersborden kan zorgen voor onduidelijkheid en minder aandacht voor de verkeersborden die echt belangrijk zijn. De gemeente Oisterwijk is daarom terughoudend met het plaatsen van verkeersborden. Alleen verkeersborden die echt noodzakelijk zijn plaatsen we. Bij herinrichting wordt bekeken welke borden kunnen vervallen of kunnen worden vervangen door een andere inrichting van de openbare ruimte.

Om een goed beeld te krijgen (en te houden) van alle aanwezige verkeersborden voeren we een inventarisatie uit ten behoeve van het beheerssysteem.

Continueren bestaande verkeerscampagnes

De jaarlijkse verkeerscampagnes van de campagnekalender (fietsverlichting, alcohol ('BOB'), snelheid ('Rij met je hart'), veiligheid scholieren ('De scholen zijn weer begonnen')) worden gecontinueerd. Ook de campagnes in het kader van 'Help Brabant op weg naar 0 verkeersdoden' worden ondersteund.

Overige communicatie-activiteiten

- Door middel van publicaties worden de inwoners geregeld geïnformeerd over verkeerssituaties binnen de gemeente.

Continueren bestaand verkeersonderwijs

Het huidige verkeersonderwijs in de vorm van het Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL) op basisscholen worden gecontinueerd

Nieuwe regionale gedragscampagnes

- 2014 jaar was regionaal het jaar van de jonge bestuurder. Hiervoor werden regionaal de actielijnen 'brom Effe Normaal', aanpak jonge automobilisten, nachtelijke weggebruikers uitgezet. De gedragscampagne 'Social media en verkeer' sluit hier op aan.
- 2015 is regionaal het jaar van de ouderen. Hiervoor worden regionaal de actielijnen uitgezet.

Handhaving

Met de politie worden aanvullende afspraken gemaakt over handhaving van specifieke verkeersovertredingen in aansluiting op de bovengenoemde gedragscampagnes. Juist de combinatie van communicatie, educatie en handhaving op een bepaald thema of op een bepaalde locatie is namelijk erg effectief.

4.4 Aanrijtijden hulpdiensten

Het wordt steeds drukker op wegen waardoor het moeilijker wordt voor hulpdiensten (brandweer, ambulance en politie) om tijdig bij een calamiteit aanwezig te zijn. De maatregelen in

dit GVVP hebben geen invloed op de bereikbaarheid voor hulpdiensten. Er zijn wel enkele aandachtspunten:

- Instellen wettelijke maximumsnelheid van 30 km/uur op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom (bus- en ambulancevriendelijke maatregelen op relevante routes);
- Eenrichtingsverkeer Stationsstraat en Burgemeester Verwielstraat (toegankelijkheid centrum voor hulpdiensten);
- Vorm van autovrije Dorpsstraat (toegankelijkheid voor hulpdiensten).

In overleg met de hulpdiensten wordt een inventarisatie gemaakt van de aanrijtijden en eventuele knelpunten in de huidige en toekomstige situatie op basis van landelijke normen voor de aanrijdtijden van de hulpdiensten. Hierbij wordt ook overwogen of de bestaande drempels op de Akkerweg kunnen vervallen of worden aangepast.

5 Openbare ruimte en voetgangers-verkeer

5.1 Uitgangspunten en ambities

De uitgangspunten en ambities voor de openbare ruimte en het voetgangersverkeer zoals beschreven in het document 'Nota van uitgangspunten en ambities 2014-2024' zijn als volgt:

- Ambitie 8. Waarborgen grote verblijfsgebieden waar verblijven voorop staat en de auto 'te gast' is (paragraaf 5.2)
- Ambitie 9. Aanpassen objectief slechte voetgangersoversteekvoorzieningen (paragraaf 5.3)
- Ambitie 10. Waarborgen van de toegankelijkheid van de openbare ruimte van belangrijke voorzieningen voor mensen met een functiebeperving (paragraaf 5.4)
- Ambitie 11. Waarborgen veilige en comfortabele looproutes naar onderwijs- en sportvoorzieningen (paragraaf 5.5)

De maatregelen op basis van de uitgangspunten en ambities zijn weergegeven in de navolgende paragrafen.

5.2 Verblijfsgebieden ('auto te gast')

Bestaande verblijfsgebieden worden vergroot en versterkt door uitbreiding van het 30 km/uur-regime (inclusief vervangen voorrangskruisingen door gelijkwaardige kruisingen) op onder andere de volgende wegen:

- Gemullehoekenweg tussen brug over de Achterste Stroom bij Klompven en Canterslaan (zie paragraaf 4.2.2);
- Burgemeester Vogelstraat (onderdeel van de fietsroutestructuur en de aanwezigheid van de brede school zijn de redenen om deze weg als 30 km/uur-weg in te richten; zie ook paragraaf 7.1.1);
- Spoorlaan – Blokshekken – Hoogstraat;
- Poststeeg – Baerdijk;
- Nicolaas van Eschstraat (ten westen van Canisiusstraat).

De Nicolaas van Eschstraat, Spoorlaan, Blokshekken, Hoogstraat, Poststeeg en Baerdijk is onderdeel van een busroute. Met de vervoersmaatschappij en provincie is afgesproken dat zolang de bus over die wegen rijdt ze niet als 30km/u worden ingericht en hun categorisering van gebiedontsluitingsweg behouden. Het inrichten als 30km/u zone zou de kwaliteit van het busvervoer door Oisterwijk ernstig verslechteren.

Tevens krijgt de Dorpsstraat een vorm van autovrij regime (zie paragraaf 9.4.3). Het KVL-terrein wordt volledig ingericht als verblijfsgebied (30 km/uur gebied).

5.3 Voetgangersoversteekvoorzieningen

Er wordt regelmatig geklaagd over slechte oversteekbaarheid van wegen voor voetgangers. Bij klachten onderzoeken wij de situatie en meten of daadwerkelijk sprake is van onvoldoende oversteekbaarheid.

In CROW-publicatie 226 'Veilig oversteken? Vanzelfsprekend!' staat aangegeven aan welke eisen oversteekbaarheid van wegen moet voldoen en welke vormen van oversteekvoorziening in specifieke situaties toegepast kunnen worden.

Oversteeklocaties met een onvoldoende oversteekbaarheid passen wij aan zodat voldaan wordt aan de richtlijn. Belangrijke aandachtspunten nu zijn:

- Zebrapad Johan Lenartzstraat bij Boxtelsebaan;
- Zebrapad kruispunt Spoorlaan - Johan Lenartzstraat – Nicolaas van Eschstraat (relatie spoorwegovergang, zie 4.2.3);
- Zebra Gemullehoekenweg bij de Peperstraat
- Kruispunt Pannenschuurlaan – Langvennen Noord ('s-ochtends zeer druk).
- Oversteek Blokshekken van centrum naar KVL (icm aanpassing kruispunt i.v.m. fietspaden bij de spoorovergang Blokhekken)

De oversteek over de Poststeeg vanuit de wijk ten westen van de Poststeeg naar het centrum wordt als lastig ervaren. Een goede oversteek bij het kruispunt Blokshekken-Spoorlaan (5^{de} bolletje) is daarvoor een goed alternatief.

Zebrapaden

Bij meldingen over oversteken wordt vaak gevraagd om een zebrapad. In feite is de vraag dan om een veilige oversteek. Een zebrapad is niet perse een veilige oversteek. Een zebrapad regelt de voorrang tussen voetgangers en overige verkeer. Het regelen van de voorrang is lang niet altijd nodig. Daarbij zie je vaak dat er door automobilisten geen voorrang wordt verleend en door voetgangers voorrang wordt genomen; dit kan leiden tot onveiligheid. We willen daarom selectief zijn en een bepaalde terughoudendheid hebben t.o.v. van zebrapaden. Het belangrijkste is dat er goed en veilig overgestoken kan worden.

Zebrapaden worden niet bij gebiedontsluitingswegen toegepast, dit past niet bij de stroomfunctie van de weg en het verwachtingspatroon van de automobilist. Wanneer er bij gebiedontsluitingswegen knelpunten zijn, wordt de verbetering gezocht in: het verkorten van de oversteeklengte, oversteek in twee etappes, het verminderen van gemotoriseerd verkeer, of het zicht wordt verbeterd als dat het probleem is. Uitzondering is bij kruispunten; een zebrapad is daar mogelijk als het past binnen de voorrangregeling van het kruispunt.

Binnen erftoegangswegen passen geen voorrangmaatregelen dus in principe ook geen zebrapaden. Er wordt er vanuit gegaan dat de snelheid en intensiteit laag genoeg is om over te kunnen steken. Bij geconstateerde knelpunten wordt ook eerst naar andere maatregelen gezocht zoals: de oversteek verkorten, het gemotoriseerd verkeer verminderen, de oversteek in twee etappes mogelijk maakt, verlagen snelheid en/of verbeteren zicht. In alle gevallen gaat

het dan om maatregelen te nemen die ook daadwerkelijk het geconstateerde probleem verbeteren.

Er zijn situaties waarbij zebrapaden wel mogelijk en/of gewenst zijn bij erftoegangswegen:

- Bij een oversteek direct naar een basisschool.
Bij basisscholen komen in kort tijdsbestek auto's en voetgangers samen. Het heeft de voorkeur dat kinderen te voet of met de fiets naar school komen. Door het toepassen van een zebrapad ligt de prioriteit duidelijk bij de voetganger. Het is dan ook voor iedereen duidelijk wie er voorrang heeft.
- Bij een oversteek direct naar een belangrijke (openbare) voorziening waar veel voetgangers naar toe gaan of vandaan komen (bv. het station).
- Binnen een duidelijk verblijfsgebied waar voetgangers in grote aantallen aanwezig zijn (bv winkelcentrum).
- Wanneer eerder genoemde maatregelen (verkorten oversteek...etc) niet mogelijk zijn en de wachttijd voor een voetganger aantoonbaar te lang wordt (>15sec, er wordt dan gerekend met de voor de situatie maatgevend periode en type voetganger), is een zebrapad mogelijk om de oversteek voor voetgangers te verbeteren.

Een zebrapad wordt alleen gelegd daar waar ook daadwerkelijk de voetgangers oversteken (in de looplijn) en altijd i.c.m. een 30km/u plateau (nieuw of bestaand). Er moet sprake zijn van een geconcentreerde oversteek waar gedurende dag veelvuldig gebruik van wordt gemaakt of in meerdere korte periodes. Er is dan voor automobilisten duidelijk sprake van een voetgangersoversteek; dit verhoogd de acceptatie van een zebrapad door automobilisten en past het meer binnen het verwachtingspatroon. Een zebrapad wordt niet gebruikt om een oversteek te verduidelijken of een gewenst looproute te duiden. Omdat het altijd in combinatie is met een 30km/u plateau kunnen ze in principe niet in een busroute.

In de bijlage zit het afwegingskader voor oversteken (zebrapad) gemaakt.

Bestaande zebrapaden worden zoveel mogelijk gerespecteerd. Daar waar knelpunten zijn bij bestaande zebrapaden, kan het afwegingskader gebruikt worden om te kijken of een zebrapad wel de juiste maatregel is op die locatie en of de oversteek wel op de juiste plek ligt.

5.4 Integrale toegankelijkheid

Integrale toegankelijkheid van de openbare ruimte (toegankelijkheid voor iedereen, dus ook voor kinderen, ouderen en mensen met een handicap) is van groot belang.

De bestaande specifieke routes voor blinden en slechtzienden worden in stand gehouden. Het streven is om uiteindelijk de gehele gemeente integraal toegankelijk te maken. Vanwege de financiële consequenties is het niet realistisch om dit voor 2030 te realiseren. Daarom gaan wij eerst inventariseren in hoeverre de integrale toegankelijkheid van het centrum van Oisterwijk en de omgeving van het NS-station, bushaltes, winkelcentra, scholen en ouderenhuisvesting op orde is.

In CROW-publicatie 337 'Richtlijn toegankelijkheid voor het inrichten van looproutes, bushaltes, parkeerplaatsen en reis- en route-informatie' staat aangegeven aan welke eisen de integrale toegankelijkheid van de openbare ruimte moet voldoen.

Waar de integrale toegankelijkheid niet voldoet aan de eisen uit de richtlijnen wordt deze aangepast.

5.5 Looproutes naar onderwijs- en sportvoorzieningen

Wij inventariseren knelpunten in looproutes naar scholen en sportvoorzieningen samen met scholen en sportverenigingen in de vorm van een korte enquête. Waar deze niet voldoen aan de landelijke CROW-richtlijnen worden looproutes verbeterd. De route van het kruispunt Krijtstraat – Rootven – Kloosterlaan naar basisschool De Vonder verdient qua logische, veilige, doorgaande looproute in ieder geval aandacht.

6 Openbaar vervoer

6.1 Uitgangspunten en ambities

De uitgangspunten en ambities voor het openbaar vervoer zoals beschreven in het document 'Nota van uitgangspunten en ambities 2014-2024' zijn als volgt:

- Ambitie 12. Verbeteren van het voor- en natransport van en naar het NS-station en bushaltes (paragraaf 6.2)
- Ambitie 13. Verbeteren bereikbaarheid noordzijde station voor alle verkeer (paragraaf 6.3)
- Ambitie 14. In stand houden ontsluitingskwaliteit busvervoer (aantal bewoners binnen invloedsgebied bushalte) (paragraaf 6.4)
- Ambitie 15. Faciliteren (burger)initiatieven voor doelgroepenvervoer op maat (paragraaf 6.5)

De maatregelen op basis van de uitgangspunten en ambities zijn weergegeven in de navolgende paragrafen.

6.2 Voor- en natransport van en naar het NS-station en bushaltes

6.2.1 Fietsroutes naar het station

Op het westelijke deel van de Spoorlaan en Blokshekken kan de positie van de fietser worden verduidelijkt door de as-markering op de weg te verwijderen en de rijbaan te voorzien van suggestiestroken zoals op het oostelijke deel van de Spoorlaan reeds aanwezig zijn (zie paragraaf 3.3.6). Aandachtspunt is dat de suggestiestroken (in de vorm van afwijkende klinkerverharding) breder moeten worden uitgevoerd (minimaal 1,70 meter). Op het oostelijk deel van de Spoorlaan worden de suggestiestroken verbreed naar 1,70 meter (zie paragraaf 3.3.6). door het tweerichtingsfietsverkeer op de Hoogstraat ligt er in tweerichtingen een fietsroute naar het station die doormiddel van stroken is gevisualiseerd.

Door het instellen van eenrichtingsverkeer voor autoverkeer in de Stationsstraat (zie 9.4.1) wordt deze route aantrekkelijker voor fietsers vanuit het zuidelijke deel van Oisterwijk naar het station.

Aan de noordzijde van het station worden fietsvoorzieningen gerealiseerd op de als gebiedsontsluitingsweg in te richten Ambachtsstraat/Schijfstraat en wordt de route via 't Schop en Almijstraat sterk verbeterd (zie ook paragraaf 3.3.1, 3.3.4 en 4.2.3). Er ontstaat dan een doorgaande oost-west fietsroute vanaf de Pannenschuurlaan naar de nieuwe noordelijke entree van het station.

6.2.2 Sociale veiligheid op bushaltes

Bij bushaltes wordt voor zover niet aanwezig verlichting aangebracht in verband met sociale veiligheid en vermindering van vernieling en diefstal van fietsen. Wij inventariseren waar verlichting ontbreekt en realiseren zo nodig verlichting.

6.3 Bereikbaarheid noordzijde station voor alle verkeer

In 2016 wordt spoor 3 verwijderd, een voetgangerstunnel met lift wordt tussen de perrons gerealiseerd en een fietsenstalling aan de noorzijde van het station geplaatst. Hierdoor ontstaat een noordelijke ingang van het station. Aan de noordzijde komt er een fiets- voetgangersverbinding vanaf de Almijstraat richting de fietsenstalling, de ruimte voor een Kiss&Ride-voorziening (zie paragraaf 4.2.3). Via de Schijfstraat ligt er ook een mogelijkheid om het station ook via die zijde te ontsluiten. De kavels aan de Schijfstraat zijn echter niet in bezit van de gemeente. In het project zelf wordt gekeken wat wenselijk en haalbaar is. Een ontsluiting via de Schijfstraat leent zich vooral voor een functionele ontsluiting.

De prioriteit ligt echter bij de realisatie van fietsenstallingen aan de noordzijde en een goede fiets- en voetgangersverbinding langs het spoor richting Almijstraat. Als laatste de ontwikkelingen richting Schijfstraat.

6.4 Ontsluitingskwaliteit busvervoer

Het streven is om de huidige ontsluitingskwaliteit van het busvervoer in stand te houden. Dat betekent dat het aantal inwoners dat woont binnen het invloedsgebied van een bushalte niet mag dalen. De gemeente Oisterwijk maakt dit belang en deze wens kenbaar bij de provincie maar doet daar zelf ook iets aan. Door de doorstroming voor het busverkeer op busroutes op peil te houden is de kans groter dat lijnen en bushaltes in stand blijven. Bij maatregelen op wegen kan voorkomen worden dat buslijnen rijtijdverlies oplopen door bij de maatregel rekening te houden met de bus. Indien een maatregel toch leidt tot rijtijdverlies kan wellicht elders op de route een maatregel worden getroffen om dit rijtijdverlies te compenseren.

Op enkele wegen waarop de bus nu rijdt en een 50km/u regime hebben zijn gecategoriseerd als 30 km/uur wegen (erftoegangswegen). Om vertraging en hinder voor de bus te voorkomen worden die zolang de bus er rijdt niet als zodanig ingericht. Het gaat dan om de Nicolaas van Eschstraat, de Spoorlaan, Blokshekken en de Poststeeg.

Er zal onderzocht moeten worden of op termijn de bus een andere betere route kan rijden. Wanneer dat niet het geval is zal de wegcategorisering herzien moeten worden en de inrichting daarop termijn moeten worden aangepast.

Om de aantrekkelijkheid van het busvervoer te vergroten willen we de 10 drukste bushaltes waar nog geen abri staat de komende jaren alsnog voorzien van een abri.



Mogelijke alternatieven busroute (paars) met bij de overwegen bushaltes of kruisputnen, bestaande route in blauw.

Nadeel van de paarse route is de grotere afstand tot bushaltes (behalve aan de noordzijde van het spoor). Voordeel is een gestrekte (snellere) busroute die niet door 30km/u woonstraten gaat. Wegen als de Spoorlaan en Nicolaas van Eschstraat kunnen als 30km/u worden ingericht. Straten als de Tilburgseweg en Terburghtweg kunnen met effectievere remmers worden ingericht. De infrastructuur aan de oostzijde is aanwezig. Vanaf de Ambachtstraat wordt het lastig. Bij de spoorovergangen kan de route altijd terug naar huidige route of andersom. De route wordt pas interessant wanneer aan de noordzijde van het station een bushalte op de Schijfstraat goed vanaf het station bereikbaar is.

6.5 Faciliteren regulier vervoer en (burger)initiatieven voor vervoer op maat

De gemeente Oisterwijk wil het gebruik van regulier OV en vrijwilligersvervoer op maat door mensen met een beperking stimuleren. Dit gebeurt door burgerinitiatieven op het gebied van vervoer op maat te faciliteren en indien burgers een vervoersysteem met vrijwilligers willen opzetten dan is de gemeente bereid dit ook te faciliteren.

7 (Vracht)autoverkeer

De uitgangspunten en ambities voor het (vracht)autoverkeer zoals beschreven in het document 'Nota van uitgangspunten en ambities 2014-2024' zijn als volgt:

- Ambitie 16. Waarborgen bereikbaarheid van kernen, bedrijventerreinen en buitengebied (paragraaf 7.1)
- Ambitie 17. Doorgaand verkeer niet door verblijfsgebieden (woonwijken), maar via hoofdontsluitingsstructuur (paragraaf 7.2)
- Ambitie 18. Verbeteren bestaande externe ontsluiting en onderzoeken tweede ontsluiting (paragraaf 7.3)
- Ambitie 19. Waarborgen autobereikbaarheid centra (paragraaf 7.1)
- Ambitie 20. Voorkomen overlast laad- en losactiviteiten centrum (paragraaf 7.4)
- Ambitie 21. Waarborgen goede en makkelijke bereikbaarheid natuurgebieden (paragraaf 7.5)

De maatregelen op basis van de uitgangspunten en ambities zijn weergegeven in de navolgende paragrafen.

7.1 Bereikbaarheid van kernen, centra, bedrijventerreinen en buitengebied

Om de bereikbaarheid voor het autoverkeer te garanderen monitoren wij één keer in de 4 jaar de verkeersafwikkeling op kruispunten van gebiedsontsluitingswegen waar mogelijk de verkeersafwikkeling onvoldoende is.

Op kruispunten waar de verkeersafwikkeling onvoldoende is (I/C (intensiteit/capaciteit) - waarde groter dan 85%) nemen wij maatregelen. Op dit moment zit alleen de rotonde Pannenschuurlaan –Bedrijfsweg net tegen of soms over de grens. De afwikkeling op die rotonde zal bij een eventuele aansluiting van Pannenschuur op de Heukelomseweg een stuk beter zijn. Met het nemen van maatregelen op die rotonde zal daarom sowieso gewacht worden tot daar meer duidelijkheid over is. Ook het kruispunt Groenstraat-Moergestelseweg kent een soms wat moeizame afwikkeling, voornamelijk op de Groenstraat. Op dat kruispunt speelt ook de verkeersveiligheid een rol.

7.1.1 Bereikbaarheid Oisterwijk en Moergestel

De route Pannenschuurlaan – Moergestelseweg – Oisterwijkseweg – Akkerweg is en blijft voorlopig de hoofdontsluiting van Oisterwijk en Moergestel. Een goede en veilige verkeersafwikkeling hangt onder andere sterk samen met het aantal aansluitingen. Er kunnen daarom geen extra aansluitingen bij komen op bovengenoemde route. Bij voorkeur worden het aantal aansluitingen beperkt; dit heeft ook een gunstig effect op de fietsveiligheid van de langs die wegen liggende fietspaden (zie H 3.4.2).

De Heukelomseweg fungeert in de praktijk eveneens als ontsluiting van Oisterwijk, maar is ondergeschikt aan de hoofdontsluiting via de Pannenschuurlaan.

De Bedrijfsweg-Sprendelingenstraat-Laarakkerweg dient voornamelijk voor de ontsluiting van het industrieterrein en het oostelijke deel van Oisterwijk. Deze route wordt ook gebruikt door doorgaand verkeer naar Boxtel. Via de Ambachtstraat is het de belangrijkste route richting centrum. De Sprendelingenstraat-Laarakkerweg heeft tevens de functie als ontsluiting van de verschillende aangrenzende bedrijven met hun inritten. Door de vele inritten is deze weg minder geschikt als ontsluitingsroute. Er kunnen dan ook geen inritten bijkomen en waar mogelijk heeft het beperken van het aantal bestaande inritten de voorkeur.

De afwikkeling in de spitsen is vanaf de zijwegen en uitritten op voornamelijk de Sprendlingenstraat soms erg moeizaam. Het verkeer kan dan ook op die route niet groeien. Wanneer de knelpunten op die route groter worden zullen er maatregelen genomen moeten worden. Dit kan zowel in de verkeercirculatie als bij de aansluitingen zelf, hoewel daar weinig ruimte is.

Het centrum van Oisterwijk is vanaf de noordzijde (N65) en noord-west zijde bereikbaar via de Pannenschuurlaan-Bedrijfsweg-Ambachtstraat. Vanaf de zuidzijde (A58 en Moergestel) en zuid-west-zijde is het centrum bereikbaar via de Moergestelseweg en Groenstraat. De Groenstraat neemt daarmee de functie over van de Burgemeester Vogelslaan. De Burgemeester Vogelslaan is onderdeel van de fietsroutestructuur en de brede school De Bunders ligt aan de weg. Dat is hoofdzakelijk de redenen die weg als 30km/u in te richten en geen functie voor de ontsluiting van het centrum te geven. De bewegwijzering naar het centrum via de Burgemeester Vogelslaan wordt dan verwijderd en verplaatst naar de Groenstraat.

Het kruispunt Groenstraat-Moergestelseweg zal dan anders ingericht moeten worden. Nu al zijn er klachten over de veiligheid en verkeersafwikkeling.

In de afbeelding Duurzaam Veilig categorisering 2030 (paragraaf 4.2.1) zijn de toegangsroutes naar het centrum van Oisterwijk (parkeerroute) weergegeven.

Nieuwe randwegen zijn erg kostbaar en/of conflicteren met natuur-en groenwaarden en zijn dus alleen van toepassing als daarmee grote problemen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid kunnen worden opgelost. De nadruk ligt dus in eerste instantie op het verbeteren van de bestaande ontsluiting.

De ontwikkeling van de hoofdontsluiting van Oisterwijk en Moergestel zou tot 2030 als volgt kunnen plaatsvinden. De daadwerkelijke besluiten over maatregelen op de hoofdontsluitingsstructuur zijn uiteraard afhankelijk van de resultaten van de genoemde monitoringsonderzoeken en verkeerscirculatieplannen.

a. Extra ontsluiting Pannenschuur Buiten: aansluiting wijk op Heukelomseweg

Een extra ontsluiting van de wijk Pannenschuur buiten op de Heukelomseweg kan er voor zorgen dat de wijk beter is ontsloten richting het snelwegennet (via de Heukelomseweg naast de route via de Pannenschuurlaan). Bijkomend voordeel is dat de kruispunten op de Pannenschuurlaan minder worden gebruikt en dus de doorstroming daar verbetert (zie ook punt c).

In 2007 is door de raad daarover andere het volgende afgesproken:

- Na de realisatie van Pannenschuur Buiten worden verkeerstellingen uitgevoerd op verschillende uitvals- en toegangswegen.
- Na afronding van de wijk wordt op interactieve wijze een wijkverkeerscirculatieplan opgesteld. Mede op basis van de onderzoeksresultaten van de verkeerstellingen. De wijkraad en het buurtschap Heukelom worden hierbij betrokken. In dit verkeerscirculatieplan zal de discussie worden gevoerd over het al dan niet openstellen van de aansluiting voor autoverkeer.
- Een eventuele aansluiting op de Heukelomseweg mag niet leiden tot sluipverkeer door de wijk Pannenschuur.
- Uitgangspunt is dat er in de eindsituatie minder sluipverkeer door de wijk Westend gaat dat afkomstig is uit de wijk Pannenschuur.

De wijk Pannenschuur Buiten is in 2014 op enkele kavels na afgerond en zal het opstellen van het verkeerscirculatieplan in 2015 kunnen worden gestart en worden afgerond. In 2015 wordt daarom samen met belanghebbende een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijke aansluiting op de Heukelomseweg.

b. Verbeteren doorstroming Pannenschuurlaan – Moergestelseweg: kruispunten, ongelijkvloerse spoorwegovergang

De doorstroming op deze hoofdontsluiting kan worden verbeterd door kruispunten aan te passen en het realiseren van een ongelijkvloerse spoorwegovergang, onderdeel van het onderzoek in het kader van veilige spooroverwegen (LVO, zie H4). Aanpassing van de rotonde Pannenschuurlaan-Bedrijfsweg en het kruispunt Moergestelseweg-Groenstraat ligt hierbij voor de hand vanwege de beperkingen in de capaciteit (veiligheid) die hier gaan ontstaan.

Op dit moment is de rotonde Pannenschuurlaan-Bedrijfsweg reeds een aandachtspunt.

Op basis van de nu beschikbare tellingen (kentekenonderzoek 2013) ligt de hoogste intensiteit/capaciteit verhouding in de ochtendspits (07:45 - 08:45 uur) op de zuidelijke tak op 77% en in de avondspits (16:45 - 17:45 uur) op de noordelijke tak op 87%. Er zijn klachten over de afwikkeling in de ochtendspits op de zuidelijke tak van de rotonde (Pannenschuurlaan). Die situatie moet verbeterd worden. De toekomstige kwaliteit van de verkeersafwikkeling houdt verband met het wel of niet aansluiten van Pannenschuur Buiten op de Heukelomseweg.

Ook over het kruispunt Moergestelseweg - Groenstraat zijn er klachten over de veiligheid en verkeersafwikkeling. De bewegwijzering naar het centrum wordt vanaf de Burgemeester Vogelslaan naar de Groenstraat verplaatst. Een goede en veilige verkeersafwikkeling wordt daarmee belangrijker en een herinrichting als rotonde ligt voor de hand.

c. Zuid-westelijke randweg Oisterwijk: verbinding Moergestelseweg – Sportlaan - Heukelomseweg

Een zuid-westelijke randweg (gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom) tussen Moergestelseweg en Heukelomseweg inclusief ongelijkvloerse spoorkruising ontlast de Tilburgseweg (verblijfsgebied, erftoegangsweg, 30 km/uur, woonstraat).

Op dit moment wordt de grens voor de maximaal acceptabele hoeveelheid autoverkeer op woonstraten (erftoegangsweg, 30 km/uur) van 5.000 hier licht overschreden. De gemiddelde

werkdag intensiteit in 2014 op die weg is +/- 5.236 mvt/etm. De trend op de Tilburgseweg is dat de hoeveelheid autoverkeer daalt. Op de Pannenschuurlaan groeit de hoeveelheid autoverkeer sterker dan het verkeersmodel voorspelt. Het verbeteren van de doorstroming op de Pannenschuurlaan – Moergestelseweg (punt b) moet ervoor zorgen dat de hoeveelheid autoverkeer op de Tilburgseweg onder de 5.000 motorvoertuigen komt en blijft. Een stijging is onwenselijk. In het geval het niet lukt om de hoeveelheid autoverkeer onder de +/- 5.000 motorvoertuigen per etmaal te krijgen is een zuid-westelijke randweg een oplossing.

De Tilburgseweg krijgt door een zuid-westelijke randweg een functie voor de wijk zelf en niet meer voor doorgaand verkeer door de wijk. Tevens wordt hiermee de Moergestelseweg tussen Tilburgseweg en Sportlaan ontlast en verbetert daar de doorstroming (zie punt c). De bestaande spoorwegovergang wordt bij een zuid-westelijke randweg vervangen door een nieuwe ongelijkvloerse spoorwegovergang.

De verwachting is dat de aanleg van een zuid-westelijke randweg een beperkte toename van verkeer zal betekenen op de Heukelomseweg. Middels een verkeerscirculatieplan moet bepaald worden hoe groot de toename precies is en hoe de Tilburgseweg aangesloten wordt op de randweg (ter ontsluiting van de wijk) waarbij sluipverkeer via de Tilburgseweg wordt voorkomen. Voor de Heukelomseweg geldt dat de wettelijke normen voor leefbaarheid (geluid en lucht) niet mogen worden overschreden. In het verkeerscirculatieplan zou ook moeten worden onderzocht of een alternatief in de vorm van een nieuwe gebiedsontsluitingsweg tussen Pannenschuurlaan en Heukelomseweg (ten noorden van het spoor) zinvol is. Belangrijke aandachtspunten hierbij zijn de vermindering van de doorstroming op de Pannenschuurlaan door de extra aansluiting en de zeer korte afstand van deze aansluiting tot de (ongelijkvloerse) spoorwegovergang.

d. Verbreden A58

In het project Innova58 wordt er naar gestreefd om de verbrede A58 eerder dan in 2023 op te leveren. Voor de verbreding wordt gegaan voor een volwaardige 3^{de} rijstrook, met voldoende capaciteit in de knooppunten. Binnen de verbreding wordt getracht de Aboomsestraat iets op te waarderen en het viaduct Reedijk te verbreden. Daarmee zal het verkeer t.b.v. de agrarische sector minder door de kom van Moergestel hoeven te rijden. Voor de kruispunten bij de op- en afritten wordt gegaan voor 2 rotondes; dit zal veiligheid voor zowel het autoverkeer als het fietsverkeer ten goede komen. Tevens zal het viaduct zelf breed genoeg moeten zijn voor voldoende brede fietspaden met voldoende afstand tot de rijbaan. In de huidige situatie zijn de fietspaden te smal met een groot hoogte verschil tussen fietspad en rijbaan waar het fietspad direct tegen ligt. Dit heeft al tot onveiligheden geleid.

e. Opwaardering N65 tot A65: ongelijkvloerse aansluiting Pannenschuurlaan, ongelijkvloerse kruising Heusdensebaan

Zoals in de gebiedsopgave van de provincie Noord-Brabant is omschreven dient de N65 een weg te zijn die goed is ingepast in zijn omgeving; waarbij de dwarsverbindingen worden versterkt. Zonder opwaardering naar een 100km/u weg, kan de verkeersafwikkeling wordt verbeterd door het beperken van het aantal aansluitingen (o.a. Heusdensebaan), met fietstunnels bij Quatre Bras en de Heusdensebaan om de oversteekbaarheid te verbeteren (zie para-

graaf 3.3.7). Uitgangspunt bij dit alles is dat Quatre Bras het verkeer voldoende kan afwikkelen.

Bij opwaardering van de N65 tot A65 (autosnelweg) op lange termijn zal de aansluiting van de Pannenschuurlaan ongelijkvloers worden en de capaciteit groter worden. De aantrekkelijkheid van de Pannenschuurlaan voor het autoverkeer zal hierdoor groter worden.

De aansluiting van de Heusdensebaan vervalt dan ook aangezien de afstand tot de aansluiting Pannenschuurlaan te klein is voor autosnelwegen. Op middellange termijn kan de aanleg van een fietserstunnel onder het kruispunt de verkeersveiligheid voor fietsers en de doorstroming op de N65 verbeteren (zie paragraaf 3.3.7).

f. Zuid-oostelijke randweg Moergestel: ruimtelijke reservering tussen Schoolstraat en Oirschotseweg

Een zuid-oostelijke randweg (gebiedsontsluitingsweg deels binnen en deels buiten de bebouwde kom) tussen rotonde Schoolstraat en Oirschotseweg ontlast de route Schoolstraat – Kerkstraat – Raadhuisstraat (verblijfsgebied, erftoegangsweg, 30 km/uur, woonstraat). Deze route krijgt hierdoor een functie voor de bebouwde kom zelf en niet meer voor doorgaand verkeer door de bebouwde kom.

Op dit moment wordt de grens voor de maximaal acceptabele hoeveelheid autoverkeer op woonstraten (erftoegangsweg, 30 km/uur) van 5.000 motorvoertuigen per etmaal op de Tilburgseweg (ten oosten van rotonde) en Raadhuisstraat overschreden: +/- 6.200 mvt/etm. De prognose is dat de hoeveelheid verkeer in 2030 niet zal toenemen. Een belangrijke kanttekening hierbij is dat structurele filevorming op de A58 invloed heeft op het gebruik van de routes door Moergestel. De doorstroming op de A58 zal verbeteren door uitbreiding van de A58. De intensiteit binnen Moergestel zal dan naar verwachting lager liggen. Een zuid-oostelijke randweg Moergestel is als ruimtelijke reservering opgenomen in dit GVVP omdat niet kan worden uitgesloten dat een dergelijke verbinding op lange termijn noodzakelijk is dan wel wenselijk.

g. Tweede ontsluiting Oisterwijk: ruimtelijke reservering tussen zuid-westelijke randweg en Heukelomseweg

Een tweede ontsluiting van Oisterwijk via Oisterwijksebaan – Laag Heukelomseweg of via een volledig nieuw tracé kan op lange termijn de Heukelomseweg ontlasten als de maximale capaciteit van die route zou worden bereikt. Het is echter zeer twijfelachtig dat de hoeveelheid autoverkeer zoveel zal groeien dat dit punt ooit wordt bereikt. Vandaar dat volstaan kan worden met een ruimtelijke reservering.

h. Noord-westelijke randweg Oisterwijk: ruimtelijke reservering tussen Pannenschuurlaan en Heukelomseweg

Een noord-westelijke randweg tussen Pannenschuurlaan en Heukelomseweg kan op lange termijn de Pannenschuurlaan en Moergestelseweg binnen de bebouwde kom van Oisterwijk ontlasten als de maximale capaciteit van die route zou worden bereikt. Uiteraard moeten dan

eerst alle doorstromingsmaatregelen op de Pannenschuurlaan en Moergestelseweg (zie punt c) zijn benut en moet de zuidwestelijke randweg zijn gerealiseerd (zie punt d).

Het is echter zeer twijfelachtig dat de hoeveelheid autoverkeer zoveel zal groeien dat dit punt ooit wordt bereikt. Vandaar dat volstaan kan worden met een ruimtelijke reservering.

7.1.2 Bereikbaarheid KVL-terrein

Het te ontwikkelen KVL-terrein wordt voor het autoverkeer voor het belangrijkste deel ontsloten aan de oostzijde op de Ambachtsstraat. De locatie rond de in de huidige situatie gevoelsmatig verkeersonveilige spoorwegovergang wordt van groot belang voor verschillende groepen verkeersdeelnemer:

- voetgangers tussen KVL en station via een nieuwe voetgangersroute langs de noordzijde van het station, maar ook tussen KVL en centrum;
- fietsers via Almijstraat van en naar het station en tussen KVL en centrum;
- autoverkeer richting centrum en KVL-terrein.

Om voor al deze groepen verkeersdeelnemer een Duurzaam Veilige situatie te creëren en een voldoende doorstroming voor het gemotoriseerd verkeer te houden, lijkt meer ruimte nodig dan op dit moment is voorzien. Om een veilige situatie voor alle verkeersdeelnemers te waarborgen kan op dat deel van het plangebied het beste alleen een ontsluiting voor fietsers en voetgangers gemaakt worden. Op het laatste deel op Almijstraat (richting centrum) kunnen dan geen auto's komen. De Almijstraat buigt dan eerder het plangebied in.

Tevens is het van belang de bocht tussen de Ambachtstraat en Schijfstraat bij de reconstructie van de Ambachtstraat ruimer te maken zodat deze goed berijdbaar is. Nadere uitwerking van het gebied tussen KVL-terrein en stationsgebied vindt plaats in het studiegebied KVL icm met het Integraal plan spoorwegovergangen Oisterwijk (zie paragraaf 4.2.3).

7.2 Doorgaand verkeer via hoofdontsluitingsstructuur

Het autoverkeer wordt zoveel mogelijk gebundeld op de hoofdstructuur (zie wegencategorisering H4). De wegen daarvan moeten geschikt zijn om de hoeveelheid verkeer veilig en voldoende te kunnen afwikkelen. Wanneer daar knelpunten in zitten, moeten die worden aangepakt. Het uitgangspunt is dat de grens voor de maximaal acceptabele hoeveelheid autoverkeer op woonstraten (erftoegangsweg, 30 km/uur) niet wordt overschreden. Elke twee jaar monitoren we daarom de hoeveelheid autoverkeer op drukke erftoegangswegen binnen de bebouwde kom.

In het geval de hoeveelheid autoverkeer boven de 5.000 motorvoertuigen per etmaal komt worden maatregelen opgesteld en uitgevoerd. Het gaat om maatregelen die de leefbaarheid en verkeersveiligheid verbeteren en/of de hoeveelheid autoverkeer beperken. Het belangrijkste is dat de verkeersveiligheid gewaarborgd is en zijn eventuele maatregelen als eerste daarop gericht en niet op het verlagen van de hoeveelheid auto's. Daarna zal bezien moeten

worden of de hoeveel auto's nog steeds een echte belemmering vormen. De mate waarin de grens van 5.000 mvt/etm wordt overschreden speelt daarin ook een rol.

Voor doorgaand verkeer via erftoegangswegen binnen de bebouwde kom is in bijlage 1 een globaal afwegingskader geformuleerd.

De A58 en A65 zijn aangewezen als routes voor transport van gevaarlijk stoffen. Hierover mag transport van gevaarlijke stoffen plaatsvinden. Op de overige wegen mag alleen transport van gevaarlijke stoffen plaatsvinden als hiervoor een ontheffing wordt gekregen van de betreffende wegbeheerder.

7.3 Verbeteren bestaande externe ontsluiting en onderzoeken tweede ontsluiting

In paragraaf 7.1.1 is aangegeven welke verbeteringen in de externe ontsluiting kunnen worden gerealiseerd. Het is goed om deze veranderingen met een verkeersmodel door te rekenen om de verwachte effecten te verifiëren. Naar verwachting kan de Heukelomseweg de extra hoeveelheid autoverkeer ten gevolge van de extra ontsluiting van Pannenschuur Buiten en de eventuele zuid-westelijke randweg qua capaciteit goed aan en kan sluipverkeer door de woonwijken worden voorkomen.

Het is echter niet zeker hoe het autoverkeer zich in de toekomst ontwikkelt. Meer en meer wordt ingezet op technologische maatregelen en minder op uitbreiding van infrastructuur. Daarnaast is nut en noodzaak van randwegen en/of een tweede ontsluiting afhankelijk van exacte effecten van bijvoorbeeld het wel of niet aansluiten van Pannenschuur Buiten op de Heukelomseweg, het verbeteren van de doorstroming op de Pannenschuurlaan – Moergestel-seweg en de verbreding van de A58. Wanneer daar meer duidelijkheid over is wordt daarom een studie uitgevoerd naar de mogelijkheid en noodzaak voor een randweg en/of tweede ontsluiting. Op dit moment is Oisterwijk alleen bij calamiteiten bij Quatre Bras slecht bereikbaar. Voor calamiteiten alleen wordt echter geen tweede ontsluiting gecreëerd.

7.4 Voorkomen overlast laad- en losactiviteiten centrum

Indien er signalen zijn van structurele problemen met of overlast door laden en lossen in de verblijfsgebieden in de centra, gaat de gemeente Oisterwijk in gesprek met de betrokkenen om gezamenlijk het probleem te inventariseren en oplossingen te zoeken.

7.5 Goede en makkelijke bereikbaarheid natuurgebieden

Eén keer per 4 jaar monitoren we de parkeerdruk op parkeerterreinen aan de rand van natuurgebieden.

In het geval de parkeerdruk boven de 95% komt worden maatregelen opgesteld en uitgevoerd. Het gaat om maatregelen die alternatieve vervoerwijzen (te voet of per fiets) stimuleren, de parkeerdruk spreiden (bewegwijzering en/of routing aanpassen) of de parkeercapaciteit vergroten.

Belangrijke locaties waar de bereikbaarheid op orde moet zijn, zijn de natuurpoorten:

- Streekpark Klein Oisterwijk;
- Bezoekerscentrum Natuurmonumenten;
- De Reuselhoeve Moergestel (voorheen Kanoboerderij).

De Heisteeg/Bosweg zijn nu druk met parkeren. Dit leidt soms tot verkeersonveiligheid en bereikbaarheidsproblemen op de Heisteeg. De parkeerdruk kan nog hoger worden als op een particulier terrein, waar nu rond de 40 auto's kunnen staan gebouwd wordt. In 2016 wordt de parkeerdruk op de Heisteeg/Bosweg gemonitord en indien nodig worden voorstellen ter verbetering met Natuurmonumenten besproken en doorgevoerd.

8 Parkeren

8.1 Uitgangspunten en ambities

De uitgangspunten en ambities voor het parkeren zoals beschreven in het document 'Nota van uitgangspunten en ambities 2014-2024' zijn als volgt:

- Ambitie 22. Passende locatie parkeren voor alle doelgroepen in (rand van) centrum Oisterwijk (paragraaf 8.2);
- Ambitie 23. Balans tussen parkeervoorzieningen en verblijfsruimte, groen en speelvoorzieningen (paragraaf 8.3);
- Ambitie 24. Voldoende, goede en veilige parkeervoorzieningen bij recreatiegebieden (paragraaf 8.4);
- Ambitie 25. Gedragsverandering foutparkeren door communicatie en handhaving (paragraaf 8.5).

De maatregelen op basis van de uitgangspunten en ambities zijn weergegeven in de navolgende paragrafen.

8.2 Passende locatie parkeren voor alle doelgroepen in (rand van) centrum Oisterwijk

Op grond van de reeds beschikbare gegevens is duidelijk dat er voldoende parkeergelegenheid is in en rond het centrum. Een herverdeling van het parkeerregime in centrum en schil is noodzakelijk om plaatselijke knelpunten weg te nemen. Daartoe is inmiddels een integraal onderzoek gestart naar het parkeren in het centrum en schil. De Parkeerbeleidsvisie uit 2006 wordt daarbij geëvalueerd, waarbij ook het onderwerp parkeerroute wordt betrokken. Het onderzoek zal medio 2015 afgerond zijn.

Daarnaast worden de volgende maatregelen genomen:

- Verbeteren bebording parkeerroute;
- Verbeteren verwijzing vanaf parkeerroute naar betaalde parkeervoorzieningen;
- Verbeteren verwijzing van voetgangers vanaf parkeerlocaties aan parkeerroute richting centrum;

Vanuit bedrijventerrein 't Seuverick en sportpark Den Donk is melding gemaakt van hoge parkeerdruk. Uit parkeeronderzoek is gebleken dat de druk op sommige parkeerterreinen op verschillende momenten hoog tot zeer hoog ligt. Voor het hele gebied zijn er echter meer dan voldoende parkeerplaatsen. De oplossing zal dan ook voornamelijk moeten liggen in het beter benutten van de parkeercapaciteit. De mogelijkheid zit in het maken van nieuwe voetgangers verbindingen, waarbij verwijzingen gemaakt kunnen worden geplaatst naar de verschillende parkeerterreinen en sportverenigingen. Daar waar nog ruimte is kan bij de parkeerterreinen met de hoogste parkeerdruk beperkt wat extra parkeerplaatsen bijgemaakt worden

Het is verboden voor vrachtwagens om binnen de bebouwde kom van Oisterwijk en Moergestel in de openbare ruimte te parkeren. Bedrijven met vrachtwagens zijn zelf verantwoordelijk voor parkeergelegenheid.

8.3 Balans tussen parkeervoorzieningen en verblijfsruimte, groen en speelvoorzieningen

Op basis van klachten wordt beoordeeld of van een bepaalde buurt of woonwijk het nodig is om een parkeerdrukmeting uit te voeren.

Indien de parkeerdruk binnen een gebied met een loopafstand van 150 meter hoger is dan 95% wordt in overleg met bewoners gezocht naar maatregelen. Indien voldoende draagvlak binnen het gebied bestaat en de maatregel past binnen het beschikbare budget, kan deze worden uitgevoerd. Van voldoende draagvlak is sprake als minimaal 50% van de bewoners van het gebied voor de maatregelen is en maximaal 20% tegen de maatregelen is.

Voor de parkeerdruk in bestaande woonwijken is in bijlage 3 een globaal afwegingskader geformuleerd. Bij knelpunten heeft het beter benutten van bestaande parkeercapaciteit de eerste voorkeur.

Parkeerfondsverordening

Voor nieuwbougebieden is het van belang dat in voldoende parkeervoorzieningen wordt voorzien. Om hierin zo goed mogelijk te voorzien worden de parkeernormen en de Parkeerfondsverordening uit 2010 geëvalueerd en geactualiseerd, onder andere de status van het parkeerfonds zelf. De landelijke parkeernormen zijn eind 2012 geactualiseerd.

8.4 Voldoende, goede en veilige parkeervoorzieningen bij recreatiegebieden

Eén keer per vier jaar monitoren we de parkeerdruk op parkeerterreinen bij recreatiegebieden.

In het geval de parkeerdruk boven de 95% komt bekijken we of de parkeercapaciteit efficiënter kan worden gebruikt of dat de parkeercapaciteit kan worden uitgebreid op de betreffende locatie of in de directe omgeving. Indien hier geen mogelijkheden voor zijn dan resteren alleen maatregelen die alternatieve vervoerwijzen (te voet of per fiets) stimuleren.

8.5 Gedragsverandering foutparkeren door communicatie en handhaving

In overleg met politie en BOA's van de gemeente wordt communicatie over fout parkeren geïntensiveerd.

Twee maal per jaar geven we aandacht aan een concrete vorm van fout parkeren die vaak voor komt. Bijvoorbeeld in een specifiek gebied (centrum van een bepaalde kern, woonwijk, omgeving supermarkt) of een specifieke situatie (betaald parkeren, vergunningshoudersgebied, blauwe zone, op trottoir of fietspad, in woonerf, vrachtwagenparkeren).

Aanvullend op de daadwerkelijke handhaving door politie en BOA's gaat de gemeente regelmatig waarschuwingen uitdelen aan foutparkeerders door het aanbrengen van waarschuwingsflyers op fout geparkeerde voertuigen. Na een periode van waarschuwen wordt daadwerkelijk gehandhaafd.

9 Leefbaarheid en duurzaamheid

9.1 Uitgangspunten en ambities

De uitgangspunten en ambities voor leefbaarheid en duurzaamheid zoals beschreven in het document 'Nota van uitgangspunten en ambities 2014-2024' zijn als volgt:

- Ambitie 26. Meer gebruik van (initiatieven voor) duurzame mobiliteitsvormen (paragraaf 9.2)
- Ambitie 27. Doorgaand verkeer niet door verblijfsgebieden (woonwijken), maar via hoofdontsluitingsstructuur (zie paragraaf 7.2)
- Ambitie 28. Terughoudend met drempels en meer communicatie en handhaving (paragraaf 9.3)
- Ambitie 29. Versterken verblijfsklimaat openbare ruimte in het centrum (paragraaf 9.4)

De maatregelen op basis van de uitgangspunten en ambities zijn weergegeven in de navolgende paragrafen.

9.2 Meer gebruik van (initiatieven voor) duurzame mobiliteitsvormen

Voor het meer gebruik van duurzame mobiliteitsvormen zet de gemeente voornamelijk in op gebruik van de fiets als duurzaamvervoermiddel. Zie H3.

9.2.1 OV-fiets

Wij streven naar realisatie van een OV-fiets-faciliteit op het station van Oisterwijk. De OV-fiets stimuleert het gebruik van de trein van en naar Oisterwijk en vermindert het autoverkeer binnen Oisterwijk. Wij wachten daarvan de voorstellen af van NS.

9.2.2 Deelautoparkeerplaatsen

Wij faciliteren verzoeken voor deelautoparkeerplaatsen in woonwijken. Hoewel dit ten koste gaat van de reguliere parkeercapaciteit, vermindert dit het autobezit en –gebruik en stimuleert daarmee duurzame mobiliteit. Indien reeds sprake is van een parkeertekort is dit geen reden om af te zien van het aanwijzen van een deelautoparkeerplaats. Voor de algemene aanpak van hoge parkeerdruk in woonwijken wordt verwezen naar paragraaf 8.3.

9.2.3 Oplaadmogelijkheden

Voor het plaatsen van oplaadpalen is er een aparte beleidsnota. Voor het realiseren van oplaadpalen wordt in eerste instantie samengewerkt met de regio en de provincie Noord-Brabant in het kader van het brabantseproefproject. Wel wordt het beleid iets aangepast zodat het mogelijk wordt om vanuit huis op te laden.

9.3 Terughoudend met drempels en meer communicatie en handhaving

Wij meten de voertuigsnelheid op wegen in verblijfsgebieden waar veel klachten zijn over te hoge snelheid. Bij een daadwerkelijk te hoge snelheid in verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom bekijken we allereerst of de weginrichting voldoet aan de basiskenmerken voor een Duurzaam Veilig wegontwerp (CROW-publicatie 315). We zijn terughoudend met allerlei kunstmatige snelheidsremmers zoals drempels, versmallingen etc. Zeker op routes die van belang zijn voor het openbaar vervoer, brandweer en ambulance. Alleen in het geval wanneer er daadwerkelijk (veel) te hard worden gereden, worden deze overwogen.

Indien geen fysieke maatregelen nodig zijn, zijn communicatie en handhaving mogelijke maatregelen.

Voor snelheid beperkende maatregelen in verblijfsgebieden is in bijlage 4 een globaal afwegingskader geformuleerd.

9.4 Versterken verblijfsklimaat openbare ruimte in het centrum

Bij herinrichtingen van drukke straten in verblijfsgebieden passen wij de uitstraling zodanig aan dat duidelijk is dat het verblijfskarakter sterker is dan het verkeerskarakter. Daardoor wordt het voor autoverkeer minder voor de hand liggend om van deze straten gebruik te maken.

En als er wel gebruik van wordt gemaakt dan is het gedrag van het autoverkeer (snelheid, verlenen voorrang) aangepast aan het verblijfskarakter.

Ter verbetering van de veiligheid en het verblijfsklimaat in het centrum van Oisterwijk wordt de verkeersveiligheid en overzichtelijkheid rondom het kruispunt De Lind - Stationsstraat verbeterd (zie paragraaf 4.2.5). Door meer ruimte te bieden voor de voetganger ontstaat een beter verblijfsklimaat. Het verblijfsklimaat kan verder worden verbeterd door stapsgewijs doorgaand autoverkeer door het centrum te verminderen. Het instellen van éénrichtingsverkeer of het realiseren van een autovrije Dorpsstraat behoort tot de mogelijkheden. Dit gebeurt in overleg met het centrum. In paragraaf 9.4.1 tot en met 9.4.3 zijn de mogelijke stappen beschreven.

9.4.1 Eénrichtingsverkeer Stationsstraat

Om het verblijfsklimaat in de Stationsstraat en rond het kruispunt Stationsstraat – De Lind te vergroten wordt voorgesteld éénrichtingsverkeer voor autoverkeer in noordelijke rijrichting in te voeren. Hierdoor resteert alleen een zuid-noord mogelijkheid om door het hart van het centrum te rijden wat de hoeveelheid verkeer enigszins beperkt. Om van noord naar zuid te rijden moet gebruik worden gemaakt van de Lenartzstraat of Poststeeg. Hiermee ontstaat een iets verkeersluwer klimaat in het centrum.

9.4.2 Eénrichtingsverkeer Burgemeester Verwielstraat

Om het verblijfsklimaat in de Burgemeester Verwielstraat tussen De Lind en Vloeiweg en rond het kruispunt Stationsstraat – De Lind verder te vergroten wordt voorgesteld éénrichtingsverkeer voor autoverkeer in zuidelijke rijrichting op de Burgemeester Verwielstraat tussen De Lind en Vloeiweg in te voeren. Hierdoor resteert er geen zuid-noord mogelijkheid om door het hart van het centrum te rijden wat de hoeveelheid verkeer verder beperkt. Om van zuid naar noord te rijden moet gebruik worden gemaakt van de Gemullehoekenweg of Baerdijk. Hiermee ontstaat een nog verkeersluwer klimaat in het centrum.

9.4.3 Van autoluwe naar autovrije Dorpsstraat

Het is de ambitie om de verblijfskwaliteit van de Dorpsstraat verder te verbeteren. Een autovrije Dorpsstraat geeft een sterke impuls aan de verblijfskwaliteit. Alvorens tot het instellen van een autovrije Dorpsstraat wordt overgegaan wordt onderzoek verricht naar deelvragen zoals:

- Op welke momenten is een autovrij karakter gewenst? Een autovrije Dorpsstraat hoeft namelijk niet permanent te worden ingesteld, maar kan ook alleen op bepaalde dagen van de week en/of perioden van het jaar worden gerealiseerd. Dit is afhankelijk van de vraag op welk moment het verblijfskarakter het meest van belang is.
- Welke vormen van gemotoriseerd verkeer mogen op dat moment wel of niet de Dorpsstraat in? Geldt dit voor alle gemotoriseerd verkeer of bijvoorbeeld niet voor bijvoorbeeld motoren, bevoorradend verkeer of aanwonenden?
- Welke vormen van afsluiting kunnen worden toegepast? Kan dit door middel van bebording of moet dit door middel van fysieke maatregelen?

Bovenstaande drie maatregelen worden in samenhang bekeken onder andere d.m.v. het maken van een verkeerscirculatieplan. De plannen worden in overleg met betrokken bewoners en in overleg met ondernemers uit het centrum opgesteld.

10 Meerjarenuitvoeringsprogramma

10.1 Status en werkwijze meerjarenuitvoeringsprogramma

10.1.1 Een flexibel uitvoeringsprogramma

De in de voorgaande hoofdstukken benoemde maatregelen dragen bij aan de ambitie, het eindbeeld van Oisterwijk op het gebied van verkeer en vervoer in 2030. Het uitvoeren van die maatregelen kost tijd en geld. In veel gevallen gaat het om meer geld dan de gemeente nu ter beschikking heeft. Vandaar dat flexibel met het uitvoeringsprogramma moet worden omgegaan. De maatregelen zoals ze nu in het uitvoeringsprogramma staan, is zoals er op dit moment naar het verbeteren van de verkeerssituatie in Oisterwijk gekeken wordt. Na de periode van de komende 4 jaar wordt het beleid geëvalueerd samen met het resterende uitvoeringsprogramma.

De praktijk leert dat bij de maatregelen om het ambitieniveau te bereiken in ieder collegeprogramma andere accenten worden gelegd. In een collegeprogramma spreekt het college van burgemeester en wethouders samen af wat ze in een periode van vier jaar als resultaat willen bereiken. Daarom is het praktisch gezien het beste om een uitvoeringsprogramma van vier jaar op te stellen dat is afgestemd op de gemeentelijke verkiezingen.

Het uitvoeringsprogramma wordt gekoppeld aan de collegeperiodes, met een overlap van één jaar. Dit betekent dat er telkens binnen één jaar na aanstelling van het nieuwe college een nieuw uitvoeringsprogramma wordt vastgesteld, voor een periode van vier jaar. Zodoende kunnen de toekomstige uitvoeringsprogramma's van start gaan na de akkoorden van de nieuwe colleges. Voor de nieuwe colleges is er ruimte om eigen accenten aan te brengen binnen het uitvoeringsprogramma. Daarvoor kan geput worden uit een groslijst met uit te voeren maatregelen na 2014.

In bijlage 8 is het meerjarenuitvoeringsprogramma voor de maatregelen uit dit GVVP opgenomen. Hierbij is onderscheid gemaakt naar:

- korte termijn (2015 tot en met 2018) ofwel gebaseerd op het collegeprogramma 2014 tot en met 2018;
- middellange termijn (2019 tot en met 2022) ofwel de resterende maatregelen binnen de looptijd van dit GVVP en wordt afgestemd op het collegeprogramma van het daarop volgende college;
- lange termijn (2023 tot en met 2030) ofwel de mogelijke maatregelen bij de doorkijk naar 2030.

De indeling van maatregelen naar korte, middellange en lange termijn heeft dus de status van 'voorlopig uitvoeringsprogramma'.

10.1.2 Prioritering van de maatregelen

In het uitvoeringsprogramma zijn de belangrijkste maatregelen (fiets) zoveel mogelijk naar voren geschoven. Hierbij geldt wel dat sommige belangrijke maatregelen toch later in de planning staan omdat anders op korte termijn het beschikbare budget ver zou worden overschreden. Er wordt nu ook vooral aansluiting gezocht bij meldingen vanuit fietsmeldpunt en de grote ontwikkelingen op de korte termijn: verwijderen 3^{de} spoor en fietsroute richting de achter ingang station en KVL. Ook worden een aantal voetgangersoversteken richting het centrum verbeterd.

Bij de prioritering is rekening gehouden met de verwachte kosteneffectiviteit (rendement) van maatregelen. Een goedkope maatregel met een bepaalde verkeersveiligheidswinst heeft bijvoorbeeld meer prioriteit dan een dure maatregel met dezelfde verkeersveiligheidswinst. Tevens wordt bekeken, in overeenstemming met de door de raad vastgestelde nota, om te bezien waar naar verwachting subsidie voor verkregen kan worden.

Bij nieuwe aanleg van wegen worden de betreffende wegvakken direct zoveel mogelijk ingericht conform de ideale Duurzaam Veilig inrichtingseisen. Aanpassingen van de Duurzaam Veilig inrichting aan bestaande wegen worden gelijktijdig met reconstructie of groot onderhoud (bijvoorbeeld bij riolerings- of herbestratingswerkzaamheden) uitgevoerd. Hierdoor zijn de kosten lager dan als dat afzonderlijk zou worden gedaan. Dit betekent dat aanpassingen aan bestaande wegen in principe het groot onderhoudsprogramma volgen. De meerkosten ten gevolge van de Duurzaam Veilig maatregelen komen ten lasten van het verkeersbudget.

10.1.3 Toelichting bij de tabel

In de tabel in bijlage 6 is het uitvoeringsprogramma weergegeven. Elke maatregel uit de tekst in de voorgaande hoofdstukken is in het uitvoeringsprogramma opgenomen. Voor elke maatregel is aangegeven:

- onder welk thema de maatregel valt (fiets, verkeersveiligheid, openbare ruimte en voetgangersverkeer, openbaar vervoer, (vracht)autoverkeer, parkeren of leefbaarheid en duurzaamheid)
- aan welke ambitie de maatregel primair invulling geeft (de ambities zoals benoemd in de Nota van Uitgangspunten en Ambities Verkeer en Vervoer 2014-2024 en in de eerste paragraaf van elk hoofdstuk van deze Beleidsnota GVVP)
- wat de kosten in de verschillende perioden tot en met 2030 zijn.

Onderaan de tabel staat een aantal vaste jaarlijks terugkerende kosten die verder niet in het GVVP zijn toegelicht. Tevens is er een post onvoorzien opgenomen van 10%, zodat er ingespeeld kan worden op de actualiteit en zo nodig maatregelen genomen kunnen worden na meldingen die op basis van de afwegingskaders gewenst zijn: oppakken van knelpunten.

10.2 Voorlopig uitvoeringsprogramma korte termijn (2015 tot en met 2018)

Voor deze periode is zijn de maatregelen zo gekozen dat ze passen binnen het jaarlijkse budget voor verkeer van €125.000. Behalve voor de maatregelen ter verbetering op en rond overwegen. Daarvoor zullen separate financiële voorstellen komen. Voor een aantal maatregelen is rekening gehouden met mogelijkheid voor subsidie.

10.3 Voorlopig uitvoeringsprogramma middellange termijn (2019 tot en met 2022)

In deze periode overschrijdt het maatregelenpakket het reguliere budget van € 125.000 per jaar. Tegen die tijd worden de maatregelen en het financiële kader herzien.

10.4 Voorlopig uitvoeringsprogramma lange termijn (2023 tot en met 2030)

Ook in deze periode overschrijdt het maatregelenpakket ook het reguliere budget van € 125.000 per jaar. Deze periode ligt nog een stuk verder in de toekomst en is daarom nog meer onzeker. Daarnaast zijn de overwegend duurdere maatregelen naar de periode na 2018 geschoven, omdat ze niet passen binnen het budget van de komende 4 jaar. Bij het vaststellen van de maatregelen voor 2019-2022 worden de maatregelen voor de periode vanaf 2023 ook weer tegen het licht gehouden. Tegen die tijd kan alles weer anders zijn.

Bijlagen

1 Afwegingskader doorgaand verkeer woonwijken

Dit afwegingskader geeft een beeld van de afwegingen die stapsgewijs worden gemaakt om te bepalen of maatregelen nodig en mogelijk zijn voor doorgaand verkeer door woonwijken.

Stap 0: Zijn er klachten?

Zijn er klachten over leefbaarheid en verkeersveiligheid door doorgaand verkeer door woonwijken?

-> Nee, geen maatregelen

-> Ja, ga naar stap 1

Stap 1: Te veel autoverkeer?

Is de hoeveelheid autoverkeer op een erftoegangsweg (30 km/uur straat) groter dan 5.000 motorvoertuigen per werkdagemaal?

-> Nee, geen maatregelen

-> Ja, ga naar stap 2

Stap 2: Duurzaam Veilig ingericht?

Voldoet de inrichting van de betreffende erftoegangsweg aan de minimale eisen conform Basiskenmerken Wegontwerp (CROW-publicatie 315)?

-> Nee, pas de inrichting aan aan de minimale eisen en ga naar stap 1

-> Ja, ga naar stap 3

Stap 3: Maatregelen om leefbaarheid en/of verkeersveiligheid te verbeteren?

Zijn er maatregelen op de betreffende weg denkbaar die de leefbaarheid (geluid, trilling, overstekbaarheid) en/of verkeersveiligheid verbeteren?

-> Nee, ga naar stap 4

-> Ja, ga naar stap 5

Het gaat hier niet om circulatiemaatregelen (zie hiervoor stap 4). Denk behalve aan infrastructuurle maatregelen ook aan gedragsmaatregelen (educatie, voorlichting, communicatie)

Stap 4: Maatregelen om de hoeveelheid verkeer te verminderen?

Zijn er circulatiemaatregelen op de betreffende weg of in de omgeving denkbaar die de hoeveelheid verkeer verminderen zonder dat andere routes of kruispunten daardoor worden overbelast?

-> Nee, geen maatregelen

-> Ja, ga naar stap 5

Met overbelaste routes wordt bedoeld dat andere erftoegangswegen niet meer dan 5.000 motorvoertuigen per etmaal te verwerken mogen krijgen. Met overbelaste kruispunten wordt bedoeld dat de intensiteit/capaciteit-verhouding (I/C-verhouding) op kruispunten niet hoger dan 85% mag zijn.

Stap 5: Bereikbaarheid voldoende?

Is de bereikbaarheid van wijken en kernen bij het nemen van de maatregelen voldoende gewaarborgd?

-> Nee, geen maatregelen

-> Ja, ga naar stap 6

Denk ook aan bereikbaarheid voor openbaar vervoer, hulpdiensten en vrachtverkeer.

Stap 6: Zijn de maatregelen financieel acceptabel voor de gemeente?

-> Nee, geen maatregelen

-> Ja, ga over tot uitwerking en uitvoering

Met financieel acceptabel wordt bedoeld dat de kosten binnen het nog beschikbare reguliere budget voor verkeer van het betreffende jaar moeten passen.

2

Afwegingskader parkeren centrum en schil

Dit afwegingskader geeft een beeld van de afwegingen die stapsgewijs worden gemaakt om te bepalen of maatregelen nodig en mogelijk zijn voor een te hoge parkeerdruk in het centrum en de schil. *(na onderzoek parkeren centrum, is mogelijk dat deze wordt aangepast.)*

Stap 0: Zijn er klachten?

Zijn er klachten over te hoge parkeerdruk in centrum en schil?

-> Nee, geen maatregelen

-> Ja, ga naar stap 1

Stap 1: Te hoge parkeerdruk?

Is de gemiddelde parkeerdruk op piekmomenten binnen een gebied met een straal van minimaal 150 meter groter dan 95%?

-> nee, geen maatregelen

-> ja, ga naar stap 2

Piekmomenten binnen centrum en schil zijn over het algemeen de zaterdagmiddagen of de koopavonden.

Bij het berekenen van de parkeerdruk wordt parkeergelegenheid op eigen terrein niet meegeteld.

Stap 2: Geen aantasting?

Is er voldoende extra parkeergelegenheid te realiseren zonder substantiële aantasting van groen, speelgelegenheid of voet- en fietspaden?

-> nee, geen extra parkeergelegenheid te realiseren; ga naar stap 5

-> deels extra parkeergelegenheid te realiseren; ga naar stap 3

-> ja, voldoende extra parkeergelegenheid te realiseren; ga naar stap 3

Voldoende extra parkeergelegenheid wil zeggen: voldoende om de gemiddelde parkeerdruk op piekmomenten te beperken tot 95%.

Stap 3: Financieel acceptabel?

Is de mogelijke uitbreiding van de parkeergelegenheid financieel acceptabel voor de gemeente?

-> nee, ga naar stap 5

-> deel extra parkeerplaatsen financieel acceptabel; ga naar stap 4

-> ja, ga naar stap 4

Uitbreiding van parkeergelegenheid is financieel acceptabel voor de gemeente als de totale kosten voor extra parkeerplaatsen in verband met een te hoge parkeerdruk in centrum en schil de € 4.000,00 in het betreffende jaar niet overschrijden.

Stap 4: Voldoende draagvlak?

Is er voldoende draagvlak voor de mogelijke uitbreiding van de parkeergelegenheid onder de bewoners en ondernemers?

-> nee, ga naar stap 5

-> ja, ga over tot uitwerking en uitvoering

Er is sprake van voldoende draagvlak onder de bewoners en ondernemers als binnen het gebied met een straal van 150 meter aan de volgende drie voorwaarden wordt voldaan:

- minimaal 50% van de adressen geeft een respons op een enquête over de uitbreiding van de parkeergelegenheid;
- meer dan 50% van de respondenten geeft aan voor de uitbreiding van de parkeergelegenheid te zijn;
- minder dan 20% van de respondenten geeft aan tegen de uitbreiding van de parkeergelegenheid te zijn.

Stap 5: Alternatieven?

Bekijk of er alternatieven mogelijk zijn zoals:

- stimuleren gebruik parkeergelegenheid op eigen terrein
- stimuleren realisatie parkeergelegenheid op eigen terrein
- openstellen niet gebruikte parkeercapaciteit bij in de buurt gelegen bedrijven
- reguleren parkeren door blauwe zones, vergunningshoudersparkeren, betaald parkeren en/of een betere parkeerverwijzing
- aanbieden gedeeld autogebruik op loopafstand
- bieden van goede OV- en fietsverbindingen
- bij eventuele inbreiding of nieuwbouw de bestaande parkeerproblemen betrekken
- zoeken naar combinaties tussen parkeren en wonen en parkeren en groen

3

Afwegingskader parkeren woonwijken

Dit afwegingskader geeft een beeld van de afwegingen die stapsgewijs worden gemaakt om te bepalen of maatregelen nodig en mogelijk zijn voor een te hoge parkeerdruk in bestaande woonwijken.

Stap 0: Zijn er klachten?

Zijn er klachten over te hoge parkeerdruk in een bestaande woonwijk?

-> Nee, geen maatregelen

-> Ja, ga naar stap 1

Stap 1: Te hoge parkeerdruk?

Is de gemiddelde parkeerdruk op piekmomenten binnen een gebied met een straal van minimaal 150 meter groter dan 95%?

-> nee, geen maatregelen

-> ja, ga naar stap 2

Piekmomenten binnen bestaande woonwijken zijn over het algemeen de werkdagnachten. Bij het berekenen van de parkeerdruk wordt parkeergelegenheid op eigen terrein meegerekend.

Stap 2: Geen aantasting?

Is er voldoende extra parkeergelegenheid te realiseren zonder substantiële aantasting van groen, speelgelegenheid of voet- en fietspaden?

-> nee, geen extra parkeergelegenheid te realiseren; ga naar stap 5

-> deels extra parkeergelegenheid te realiseren; ga naar stap 3

-> ja, voldoende extra parkeergelegenheid te realiseren; ga naar stap 3

Voldoende extra parkeergelegenheid wil zeggen: voldoende om de gemiddelde parkeerdruk op piekmomenten te beperken tot 95%.

Stap 3: Financieel acceptabel?

Is de mogelijke uitbreiding van de parkeergelegenheid financieel acceptabel voor de gemeente?

-> nee, ga naar stap 5

-> deel extra parkeerplaatsen financieel acceptabel; ga naar stap 4

-> ja, ga naar stap 4

Uitbreiding van parkeergelegenheid is financieel acceptabel voor de gemeente als de totale kosten voor extra parkeerplaatsen in verband met een te hoge parkeerdruk in bestaande woonwijken de € 4.000,00 in het betreffende jaar niet overschrijden.

Stap 4: Voldoende draagvlak?

Is er voldoende draagvlak voor de mogelijke uitbreiding van de parkeergelegenheid onder de wijkbewoners?

-> nee, ga naar stap 5

-> ja, ga over tot uitwerking en uitvoering

Er is sprake van voldoende draagvlak onder de wijkbewoners als binnen het gebied met een straal van 150 meter aan de volgende drie voorwaarden wordt voldaan:

- minimaal 50% van de adressen geeft een respons op een enquête over de uitbreiding van de parkeergelegenheid;
- meer dan 50% van de respondenten geeft aan voor de uitbreiding van de parkeergelegenheid te zijn;
- minder dan 20% van de respondenten geeft aan tegen de uitbreiding van de parkeergelegenheid te zijn.

Stap 5: Alternatieven?

Bekijk of er alternatieven mogelijk zijn zoals:

- stimuleren gebruik parkeergelegenheid op eigen terrein
- stimuleren realisatie parkeergelegenheid op eigen terrein
- openstellen niet gebruikte parkeercapaciteit bij in de buurt gelegen bedrijven
- reguleren parkeren door vergunningshoudersparkeren en/of betaald parkeren
- aanbieden gedeeld autogebruik op loopafstand
- bieden van goede OV- en fietsverbindingen
- bij eventuele inbreiding of nieuwbouw de bestaande parkeerproblemen betrekken
- zoeken naar combinaties tussen parkeren en wonen en parkeren en groen

4 Afwegingskader snelheid verblijfs-gebied

Dit afwegingskader geeft een beeld van de afwegingen die stapsgewijs worden gemaakt om te bepalen of maatregelen nodig en mogelijk zijn voor een te hoge snelheid van gemotoriseerd verkeer in verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom (erftoegangsweg, 30 km/uur zone) of buiten de bebouwde kom (erftoegangsweg, 60 km/uur zone).

Stap 0: Zijn er klachten?

Zijn er klachten over te hoge snelheid in een verblijfsgebied?

-> Nee, geen maatregelen

-> Ja, ga naar stap 1

Stap 1: Wordt er te hard gereden?

Is de gemiddelde snelheid binnen de bebouwde kom groter dan 30 km/uur én is de V85 groter dan 40 km/uur?

Of is de gemiddelde snelheid buiten de bebouwde kom groter dan 60 km/uur én is de V85 groter dan 70 km/uur?

-> Nee, geen maatregelen.

-> Ja, ga naar stap 2

De V85 is de snelheid die door 85% van de voertuigen niet wordt overschreden. 15% van de voertuigen overschrijdt deze snelheid dus wel.

Stap 2: Duurzaam Veilig ingericht?

Voldoet de inrichting van de erftoegangsweg aan de minimale eisen conform Basiskenmerken Wegontwerp (CROW-publicatie 315)

-> Nee, pas de inrichting aan aan de minimale eisen en ga naar stap 1

-> Ja, ga naar stap 3

Stap 3: Communicatie, educatie en handhaving mogelijk?

Zijn er maatregelen op het gebied van communicatie, educatie en handhaving toepasbaar om de snelheid te verlagen?

-> Nee, ga naar stap 4

-> Ja, pas deze toe en ga naar stap 1

Denk hierbij aan:

- tijdelijke inzet snelheidsinformatiepanelen;
- beschikbaar stellen 30 km/uur actiepakketten;
- aanpassen bebording;
- publicaties;
- handhaving.

Stap 4: Wordt er aanzienlijk te hard gereden?

Is de gemiddelde snelheid binnen de bebouwde kom groter dan 40 km/uur én is de V85 groter dan 50 km/uur?

Of is de gemiddelde snelheid buiten de bebouwde kom groter dan 70 km/uur én is de V85 groter dan 80 km/uur?

-> Nee, geen maatregelen.

-> Ja, ga naar stap 5

De V85 is de snelheid die door 85% van de voertuigen niet wordt overschreden. 15% van de voertuigen overschrijdt deze snelheid dus wel.

Stap 5: Aanpassing inrichting mogelijk?

Zijn er fysieke aanpassingen op en om de weg mogelijk die de snelheid verminderen?

-> Nee, geen maatregelen en handhaving continueren

-> Ja, ga naar stap 6

Fysieke aanpassingen zijn niet alleen kunstmatige snelheidsremmers op de weg, maar kunnen ook andere maatregelen op of om de weg zijn (bijvoorbeeld ander type verharding, straatmeubilair, groen of andere inrichtingselementen).

Stap 6: Fysieke maatregelen acceptabel?

Zijn de fysieke maatregelen acceptabel voor openbaar vervoer, hulpdiensten en omwonenden?

-> Nee, geen maatregelen

-> Ja, ga naar stap 7

Stap 7: Zijn de maatregelen financieel acceptabel voor de gemeente?

-> Nee, geen maatregelen

-> Ja, ga over tot uitwerking en uitvoering

Met financieel acceptabel wordt bedoeld dat de kosten binnen het nog beschikbare reguliere budget voor verkeer van het betreffende jaar moeten passen.

5 Afwegingskader oversteken (zebrapaden)

Dit afwegingskader geeft een beeld van de afwegingen die stapsgewijs worden gemaakt om te bepalen of er aanvullende maatregelen bij een voetgangersoversteek binnen de bebouwde kom nodig zijn en of een zebepad een mogelijke maatregel is. Bij het nemen van maatregelen gaat het er om maatregelen te nemen die ook daadwerkelijk het geconstateerde probleem verbeteren.

Stap 0: Zijn er klachten?

Zijn er klachten over een slechte oversteekbaarheid?

-> Nee, geen maatregelen

-> Ja, ga naar stap 1

Stap 1: functie van de weg die overgestoken moet worden?

Betreft het een gebiedontsluitingsweg?

-> Ja, ga naar stap 2

-> Nee, is het een erftoegangsweg? ga stap naar 6

Stap 2: sprake van een oversteek?

Is het gewenst dat daar een oversteek ligt?

-> Ja, ga naar stap 3

-> Nee, geen maatregelen behalve de oversteek te ontmoedigen

Stap 3: maatregelen bij een gebiedontsluitingsweg?

Is er sprake van een knelpunt: te lange wachttijd of slecht zicht ?

-> Nee, geen maatregelen

-> Ja. Ga naar stap 4

Stap 4: alternatieven?

Zijn er redelijkerwijs alternatieven beschikbaar waar veilig en goed overgestoken kan worden?

-> Nee, ga naar stap 5.

-> Ja, geen maatregelen, stimuleren gebruik andere oversteek en/of oversteek onmogelijk maken.

Stap 5: ligt de oversteek bij een kruispunt?

-> Nee, verbetering zoeken in verkorten oversteek, oversteek in twee etappes, verlagen gemotoriseerd verkeer, verbeteren zicht.

-> Ja, ga naar stap 8

Stap 6: erftoegangsweg

Is er sprake van een knelpunt: te lange wachttijd, te hoge snelheid of slecht zicht ?

-> Nee, geen maatregelen

-> Ja, ga naar stap 7

Stap 7: maatregelen?

Zijn er mogelijkheden tot verbetering die: de oversteek verkorten of de oversteek in twee etappes mogelijk maakt; de snelheid verlaagd of het zicht verbeteren.

- > Nee, ga naar stap 8.
- > Ja, ga over tot uitwerking en uitvoering

Stap 8: zebrapad mogelijk A ?

Is er sprake van een van de volgende situatie's:

- Oversteek bij een voorrangskruispunt in de richting van de voorrangweg
- Oversteek direct naar een basisschool
- Oversteek binnen een duidelijk verblijfsgebied met grote aantallen voetgangers (bv. winkelcentrum)
- Oversteek dat uit beoordeling als knelpunt naar voren komt, maar geen maatregelen anders dan zebrapad mogelijk zijn.

- > Nee, geen zebrapad
- > Ja, ga naar stap 9.

Stap 9: zebrapad mogelijk B ?

Is er sprake van onderstaande situatie?

- oversteek ligt in de looplijn en
- er is sprake van een geconcentreerde oversteek waar gedurende dag veelvuldig gebruik van wordt gemaakt of in meerdere korte periodes .

- > Nee, geen zebrapad
- > Ja, ga naar stap 10.

Stap 10: zebrapad mogelijk C ?

Past een zebrapad binnen de beleving van de weg en verwachtingspatroon van de automobilist?

- > Nee, geen zebrapad eerst maatregelen treffen op omgevingskenmerken
- > Ja, ga naar stap 11.

Stap 11: zebrapad mogelijk D ?

Ligt er een 30 km/u plateau?

- > Nee, ga naar stap 12.
- > Ja, realiseren zebrapad

Stap 12: zebrapad?

Is er sprake van een busroute?

-> Nee, realiseren 30km/u plateau incl. zebrapad

-> Ja, geen zebrapad mogelijk, kijken naar alternatieven.

6 Geclusterde meldingen fietsmeldpunt



Gesorteerde meldingen uit het fietsmeldpunt van oktober 2013

	Straatnaam	melding	(mogelijke) maatregelen	uitgevoerd	
1	Baerdijk Stroomdalpad	gevaarlijke oversteek voor fietsers	verlengd 30 km plateau		aug-14
2	Verwielstraat - stroomdalpad	gevaarlijke oversteek voor fietsers			
3	Tilburgseweg	Bij iedere versmalling muv bushalte is de Tilburgseweg gevaarlijk voor fietsers. Bij stoppen van auto's om elkaar doorgang te verlenen bij versmalling, worden fietsers gesneden of geblokkeerd. Met de aansluiting heukelomseweg/spoor is er geen trottoir (vanaf bushalte) Voetgangers moeten over de weg lopen, wat natuurlijk gevaarlijk is. Zeker nu donkere tijden aanbreeken. De hele Tilburgseweg is druk, smal, obstakels, geparkeerde auto's Onveilige situatie.	parkeerverbod Tilburgseweg met fietsstroken		
4	tilburgseweg-Heukelomseweg	onveilig thv spoorwegovergang krappe bocht, smal, fietsers komen in de verdrukking er ontbreekt een aparte overgang voor fietsers zeker wanneer bomen gesloten zijn of net gesloten geweest. Terwijl op de Heukelomseweg wel een apart fietspad ligt. fietsers worden weggedwongen terwijl heteen krappe gevaarlijke bocht is.	aparte fietspaden bij overweg		
5		kruispunt met Gashuistraat gevaarlijk opa door verschoven ligging weten fietsers niet waar ze aan toe zijn.	aansluiting 't Schop naar noorden verschuiven. Eventueel afsluiten 't Schop		
6	Gasthuisstraat-'T Schop				
7	T Schop fietspad	hobbelig fietspad weg op rijbaan fietsen	asfalteren laag inmiddels lager gemaakt, drempel voor auto's		
8	Pannenschuurlaan	aansluiting fietspad met Molenbaan onoverzichtelijk	haaientanden, school aanspreken.		
9	Stroomdalpad Johannes Lenartzstraat	aansluiting met uitgang 2college Kruispunt met Nic v Eschstraat 1cm overweg, auto's gaan links om wachtrij heen en komen in conflict met tegen liggers en te smalle overweg voor fietsers. Schuinoversteken naar Spoorlaan gevaarlijk	aparte fietspaden bij overweg en verleggen overweg en aanpassing kruispunt met spoorlaan en Nic v Eschstraat		
10	Bedrijfsweg	de diverse oversteekpunten voor fietsers naast de rotonde zijn voor automobilisten heel onduidelijk. Geef auto's voorrang of leg een rode fietsstrook aan langs de rotonde (bv zoals de rotonde bij Lidl).			
11	Bedrijfsweg	Automobilisten die op de bedrijfsweg vanaf de bedrijven de weg op willen, staan vaak midden op het fietspad te wachten tot ze de weg op kunnen. Als fietser kun je er dan niet meer door.			
12	Bedrijfsweg	Op deze rotonde ontbreekt een stukje fietspad. Ik weet nooit hoe ik komende van de Lange Kant moet doorsteken richting Heusdensebaan. Ik fiets dan een stukje over het auto gedeelte.	zie H 3.4.1		
13	Gemullenhoekenweg	tegelpad tussen Vennenlaan en Heisteeg is te smal en ligt scheef	verbreden en rechtleggen, onderhoud.		
14	Moergestelweg 34a (ingang Sla Raak)	inrit is te smal veel stilstaande auto's voor medische centrum (lieft vrijliggende fietspadje) de benaming Sportpark den Donk is verwarrend omdat er twee vermeldingen sportpark den donk zijn a'd moergestelweg en aan de sportweg Veel zoekende en twijfelende sporters maak er desnoods Denk donk ingang M-weg of ingang Oost van Autoverkeer kruist fietspad en staat stil op fietspad omdat er onvoldoende zicht is om de weg over te steken	oa in kader van kwaliteitsverbetering fietsroute Moergestelweg.		
15	Heijzenschedijk	Zeer gevaarlijke weg voor fietsers, voor moergestel fietsdorp is dit erg slechte reclame voor zo'n mooi stukje om te fietsen en natuurlijk ook voor de jeugd die naar school gaat. Zeker nu Hilvarenbeek mee wil betalen is het slecht dat dit geen prioriteit heeft.	fietspad		
16	Broekzijde	Geen fietspad, Zeer gevaarlijke smalle weg met veel bochten. Bovendien wordt er met erg grote voertuigen over deze weg gereden. Traktoren/vrachtwagens/auto's die nog net even voor de bocht willen inhalen, een tegenligger krijgen en de fietser is de dupe.	langer termijn fietspad		
17	Sprenlingenstraat (oversteek ri Spreng)	Waarom kan er geen doorsteek in de berm worden gemaakt zodat fietsers over kunnen steken naar het Sprenglingenpark. Iedereen die van de rotonde afkomt steekt al eerder over naar de overkant om op het Sprenglingenpark te kunnen komen. Hier is bij de aanleg van de fietspad een blunder van jewelste gemaakt.	geen maatregelen		
18	Burgemeester Vogelslaan	Op de gehele Burgemeester Vogelslaan wordt door de automobilisten vaak te hard gereden. Er rijden vele fietsers op deze weg, vaak kinderen, naar school of sportgelegenheden. Er is geen fietspad. Het zou veiliger zijn wanneer er aan beide kanten een stuk rood wegdek in de breedte van een fietspad, afgegrensd met witte doorbroken strepen, zou komen. Dat geeft zichtbare ruimte voor de vele fietsers en doet automobilisten vaart minderen. Het voorkomt ongelukken.	realiseren fietsstroken		
19	Oirschotseweg	Hier is geen apart fietspad. Fietsen moet op de razend drukke Oirschotseweg op een heel smal fietsstrookje langs beide wegzijden. Beter en veel veiliger is om een nieuw fietspad achter de eikenbomen aan te leggen. Die ruimte is er, de grond ligt er braak en hoeft niet onteigend te worden (gemeentegrond). De fietsstrook aan de overzijde kan dan geheel vervallen. De extra ruimte die dan vrijkomt kan dan gebruikt worden om het nieuwe fietspad door te trekken tot en met de aansluiting van het bestaande (2 richting) fietspad langs de Oirschotseweg dat begint bij café "het draaiboomke". Nu moeten de fietser komende uit de richting Oirschot ter hoogte van café "het draaiboomke" oversteken met vaak levensgevaarlijke situaties.	lange termijn 30km/u		
20	Oisterwijksebaan	bezoekende fietsers via fietspad Oisterwijksebaan rijden onnodig door Westend. Goede bewegwijzering via Stroomdalpad naar centrum	PM		

21	Stroomdalpad	uitgang bij Durendael blijft levensgevaarlijk schooljeugd trekt zich niet zoveel aan van spelregels veel ouderen worden van de weg afgedrukt Scholieren staan stil leuk te kletsen op het fietspad Iets verder houd het voetpad vanaf de Baerdijk plotseling op en moeten de voetgangers op het fietspad verder lopen ik heb hier een ongeluk gehad toen een rolstoeler vanaf het voetpad op de fietsbaan kwam ik hem de ruimte gaf en tegenligger mijn schepte op mijn helft. het betreft vooral de uitgang/ingang van op het rode fietspad bij 2college, het is naar mijn idee een uitrit en er moet dus voorrang verleend worden aan het rijdend verkeer dat al op het fietspad zit? voor mij is het daar niet helemaal duidelijk, het is vooral het rijgedrag dat problemen geeft, mensen die op het fietspad rijden worden in de flank gereden door veelal grote groepen tegelijk met vier man naast elkaar, ik ben zelf een keer met kind van de fiets af gereden, als dat ouderen overkomt vrees ik meer letsel. Wellicht meer voorlichting op school,	aanbrengen haaiantanden en schoolbestuur aanspreken ikv gedrag leerlingen
22	Haarenseweg eenrichting overweg	bocht na auto's nemen binnenbocht gevaarlijk voor tegemoet komende fietsers	aanbrengen verhoging in bocht
23	Hondsbergselaan	Alle zijwegen van Moergestelseweg hebben GEEN voorrang van rechts BEHALVE HONDSBERGSELAAN! Zeer verwarrend en onveilig!	bekijken ikv kwaliteitsverbetering fietsroute Moergestelseweg
24	Johannes Lenartzstraat	Teveel zware voertuigen in beide richtingen gecombineerd met fietsers geeft een uitermate gevaarlijke situatie. Als fietser word je regelmatig klem gereden.	breedere suggestiestroken
25	Langvennen zuid	Deze straat behoort een 30km gebied te zijn. In de praktijk wordt er echter in heel de wijk, maar hier in het bijzonder véél harder gereden. Er staan door heel deze straat veel auto's naast de stoep geparkeerd waardoor er maar één auto tegelijkertijd door kan. Fietsers krijgen vaak helemaal niet de ruimte. In combinatie met het hard rijden levert dat vaak gevaarlijke situaties op.	pm
26	Bewegwijzering	Dit slaat op diverse locatie aan de fietsrand van de gemeente. Geef de kortste weg naar het centrum voor fietsers aan. Zoekende en vragende toeristen fietsers ja zonder tomtom en kaart zijn een gevaarlijke doorn in mijn oog en niet passend bij een gastvrije groene parelgemeente ook onze horeca zal blij zijn een bord of letters en pijlen spuiten op het wegdek-fietspad	pm
27	Pannenschuurlaan 5a	Deze ventweg is veel te smal voor het autoverkeer (eenrichting) en de geparkeerde auto's enerzijds en de tegemoet komende fietsers vanaf het spoor richting de pannenschuur anderzijds. De auto's staan noodgedwongen op het trottoir geparkeerd, zodat er nog enigszins ruimte voor de fietsers overblijft. Al met al een zeer small gedeelte voor de fietsers.	verbreden ventweg
28	Prinses Marijkestraat	In de straat is 2 richting verkeer toegestaan terwijl maar 1 richting gereden kan worden betreft ruimte(1 auto maar niet auto en fiets, weg is te smal voor 2 richting verkeer)Als ik op fiets rijd ga ik voor mijn veiligheid maar op de trottoir fietsen. Op Hoek Spoorlaan-Lenartzstraat vanaf spoor, rare knik, versmalling in rijbaan	pm
29	Johannes Lenartzstraat	met kruispunt Canisiusstraat uitrit niet duidelijk auto's rijden er snel overheen	ikv LVO anders knik rechttrekken.
30	Nic v Eschstraat	bocht bij rotonde ri Pannenschuurlaan te krap en berm ligt lager	pm
31	Bedrijfsweg	onduidelijk onoverzichtelijk kruispunt	aanpassen kruispunt, zie uitvoeringsprogramma
32	De Lind-Dorpstraat-Verwielstraat	fietsers krijgen geen voorrang slecht zicht door boom en geparkeerde auto's	pm
33	Van rijckelvorselaan-Burg Vogelslaan	onoverzichtelijk, onduidelijke fietsaansluitingen, smalle bocht, ongelijke tegels fietspad	aanpassing kruispunt en fietspad, zie uitvoeringsprogramma
34	T Schop-Den Deel-Udenhoutseweg	fietsoversteek Moergestelseweg, geen voorrang verlenen	tegelpad is inmiddels al wel herstraat ikv kwaliteitsverbetering fietsroute Moergestelseweg + rotonde voorzien
35	Groenstraat	te hard rijden bij verkeerslicht met Stroomdalpad auto's die de parallelweg oprijden ten zuiden van de rotonde bij de Mgr Verhoevenlaan zien fietsers op de parallelweg over het hoofd, voornamelijk linksaf slaande auto's met fietsers ri het noorden	geen maatregelen dichtzetten doorsteek naar parallelweg voor auto's en parallelweg tweerichting maken voor auto's.
36	Moergestelseweg	auto's die de parallelweg oprijden ten zuiden van de rotonde bij de Mgr Verhoevenlaan zien fietsers op de parallelweg over het hoofd, voornamelijk linksaf slaande auto's met fietsers ri het noorden	zie H 3.4.1
37	Moergestelseweg -parallelweg	rotonde met Gemullehoekenweg, geen voorrang krijgen van auto's	pm
38	Terburghtweg	druk fietspad ivm openingstijden school, kinderen steken zomer fietspad op Auto's parkeren waar het niet mag, fiets bij Balans staan op de stoep kinderen op fietspad lopen	pm
39	Terburghtweg	te hard rijden tussne Zwart Wegje en Rugby	drempel? Tweerichting voor auto tussen Gemullehoekenweg en rugby? pm
40	Vennenlaan	oversteek verbeteren naar de Kerkhovensestraat, bredere middenberm, auto rijden te hard	pm
41	Bedrijfsweg	rechts vanuit de Rietsstraat krijgt nooit voorrang	zie H 3.4.1
42	Burgemeester Vogelslaan	rotonde met Haarenseweg gevaarlijk voor fietsers 3x bijna ongeluk, 3x ongeluk	zie H 3.4.1
43	Bedrijfsweg	meerdere meldingen over verschillende rotondes m.b.t. voorrang fietsers	zie H 3.4.1
44	Rotonde's		

45	Vinkenberg	<p>Komende vanaf Vinkenberg wil men naar Broekzijde dan is het knikje eerst naar rechts en dan oversteken gevaarlijk. achteropkomend verkeerd verwacht dat je rechtsaf gaat en men moet hier rechtdoor.</p> <p>Het korte knikje is als fietser ook hinderlijk want men moet hieropetten voor verkeer van rechts en plotseling zit een auto achter op je spatbord.</p> <p>Komt men vanaf de heuvelstraat en men wil linksaf Vinkenberg op dat moet men deze kruising oversteken en aan de overkant heel kort links het pad op omdat men tussen de straatbanden door moet, deze doorgang is te smal. Deze moet naar links verde ca. 1,5 meter zakken en eventueel markeren met belijning. Heb hier tweemaal ouden zien vallen of omdat men het bochtje niet kon nemen of omdat men de verhoogde rand raakte.</p>	pm
	Beerze-fietspad pannenschuurlaan	<p>bocht vanuit Beerze naar rechts fietspad op is te krap en trottoirbanden zijn te hoog.</p>	bocht vergroten en verlagen
	Heusdensebaan-Sprendlingenstraat	<p>Vanuit eenrichtingdeel Heusdensebaan naar rechts fietspad Sprendlingenstraat op is onoverzichtelijk en krap</p>	aanpassen
	Heusdensebaan	<p>Eenrichting deel Heusdensebaan ligt aan 1 kant een fietsstrook. Mensen snappen dat niet en fietsers richting centrum gaan dan op de strook links van de weg rijden, levensgevaarlijk.</p>	fietsstrook aan andere zijde aanbrengen
	Fabriekspad	<p>paaltje op fabriekspad is gevaarlijk</p>	verwijderen paaltje, als auto toch gebruik maken van fietspad, paaltje terug plaatsen met voorzieningen
	Oisterwijkseweg 64, Moergestel	<p>Op het fietspad naar Oisterwijk is geen straat verlichting. Toch fietsen hier heel veel kinderen 's morgens naar Durendael en 's avonds naar huis. Zeker als hier kinderen ook weleens aangesproken worden, door onbekende om mee het bos in te gaan.</p>	plaatsten lichtmasten in 2015/2016
	Gemullehoekenweg 143, 5062 SB	<p>Als je in de avond hier fietst, kan je het fietspad niet zien omdat de straatlantaarns van de weg het fietspad niet verlichten, het fietspad kronkelt ook wat zodat het erg gevaarlijk is. Misschien kunnen er reflectoren geplaatst worden of kattenogen of zo.</p>	plaatsten extra lichtmasten
	Oisterwijk, Nederland		
	Dijkweg 1B, 5059 AL Heukelom, Nederland	<p>verlichting ontbreekt</p>	
	Pannenschuurlaan 42, 5061	<p>Straatverlichting Paralelweg/ventweg - even nummers voor het 1e woonblok, net over het spoor.. Als wij daar op de fiets rijden, is het in de avond en in de nacht heel slecht verlicht. Dit is op de Pannenschuurlaan no 12 enz.</p>	plaatsten extra lichtmast
	Oisterwijk, Nederland		ja aug/sept
	Tilburgseweg 56, 5066 BV	<p>Een fietspad dat geheel wordt omzoomd door bomen is in de avond en vroege morgen erg donker. En dus is straatverlichting erg belangrijk. Maar dan moet die het ook wel doen. Dus graag controle van de lantarenpalen want hier staat er een die al maanden stuk is. Lokatie: fietspad Tilburgseweg richting Tilburg net voorbij Zonnewende</p>	gerepareerd
	Moergestel, Nederland		



7

Samenvatting basiskenmerken weg-ontwerp

2.4.7 Samenvatting wegkenmerken

Samengevat ontstaat het overzicht in tabel 8 en 9 van de kenmerken per wegcategorie, onderscheiden naar de ideale inrichting en de minimale inrichting.

Tabel 8. Basiskennmerken voor wegen binnen de bebouwde kom

		ETW-bibeko		GOW-bibeko	
		Ideaal	Minimaal	Ideaal	Minimaal
A	Verharding	Onverhard, open/streetprint	Onverhard, open of gesloten	Gesloten	Open of gesloten
B	Rijrichtingscheiding	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Aanwezig	Aanwezig
C	Lengtemarkering	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Opsluitbanden	Niet aanwezig
D	Openbareverlichting	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig
E	Voorziening landbouwverkeer	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig
F	Oversteken opwegvak	Toegestaan	Toegestaan	Niet toegestaan	Toegestaan via een voorziening
G	Erfaansluiting op rijbaan	Toegestaan	Toegestaan	Niet aanwezig	Toegestaan
H	Mengingverkeer	Gemengd	Gemengd	Gescheiden (brommersgemengd)	Gescheiden
I	Fietsvoorzieningen	Niet aanwezig	Niet aanwezig, tenzij hoofd fiets route	Aanwezig	Aanwezig
J	Redresseerstrook	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor
K	Obstakelafstand	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Aanwezig	Aanwezig
L	Ov-haltes (bus/tram)	Toegestaan met bus <, 8 meter lengte	Toegestaan	Niet halteren oprijbaan	Halteren oprijbaan
M	Parkeren	Op rijbaan	Geen voorschrift voor	Niet toegestaan	Niet op rijbaan
N	Horizontaal/verticaalalignement	Ontwerpsnelheid: 30 km/h	Ontwerpsnelheid: 30 km/h	Ontwerpsnelheid: 50 km/h	Ontwerpsnelheid: 50 km/h
O	Hectometerpaaltjes	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor
P	Reflectorpaaltjes	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor
Q	Helling talud (indianaanwezig)	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Veiligheidshoek	Veiligheidshoek
R	Pechvoorzieningen	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor
S	Draagkrachtigebem	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor

Tabel 9. Basiskennmerken minimale inrichting bubeko

		ETW-bubeko		GOW-bubeko		RSW-bubeko	
		Ideaal ETW-2	Ideaal ETW-1	Ideaal	Minimaal	Ideaal	Minimaal
A	Verharding	Onverhard, open of gesloten	Open of gesloten	Gesloten	Gesloten	Gesloten	Gesloten
B	Rijrichtingscheiding	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Fysiekaanwezig	Aanwezig	Fysiekaanwezig	Aanwezig
C	Lengtemarkering	Niet aanwezig	Kantmarkering	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig
D	Openbareverlichting	Bij gevaarpunten	Bij gevaarpunten	Bij gevaarpunten en discontinuïteit	Bij gevaarpunten en discontinuïteit	Bij gevaarpunten en discontinuïteit	Bij gevaarpunten en discontinuïteit
E	Voorziening landbouwverkeer	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig
F	Oversteken opwegvak	Toegestaan	Toegestaan	Niet toegestaan	Niet toegestaan	Niet toegestaan	Niet toegestaan
G	Erfaansluiting op rijbaan	Aanwezig	Aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig
H	Mengingverkeer	Gemengd	Gemengd	Gescheiden	Gescheiden	Gescheiden	Gescheiden
I	Fietsvoorzieningen	Niet aanwezig	Toegestaan bij hoge fietsintensiteit	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig
J	Redresseerstrook	Geen voorschrift voor	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig
K	Obstakelafstand	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig
L	Ov-haltes (bus/tram)	Geen voorschrift voor	Halteren op de rijbaan	Niet aanwezig	Halteren naast derijbaan	Halteren op derijbaan	Halteren op derijbaan
M	Parkeren	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Niet toegestaan	Niet toegestaan	Niet toegestaan	Niet toegestaan
N	Horizontaal/verticaalalignement	Ontwerpsnelheid: 60 km/h	Ontwerpsnelheid: 60 km/h	Ontwerpsnelheid: 80 km/h	Ontwerpsnelheid: 80 km/h	Ontwerpsnelheid: 100 km/h	Ontwerpsnelheid: 100 km/h
O	Hectometerpaaltjes	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Aanwezig	Geen voorschrift voor	Aanwezig	Aanwezig
P	Reflectorpaaltjes	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig
Q	Helling talud (indianaanwezig)	Veilige hellingshoek	Veilige hellingshoek	Veilige hellingshoek	Veilige hellingshoek	Veilige hellingshoek	Veilige hellingshoek
R	Pechvoorzieningen	Geen voorschrift voor	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Geen voorschrift voor	Aanwezig	Aanwezig
S	Draagkrachtigebem	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig

Basisinformatie - Basiskennmerken wegontwerp - Categorisering en inrichting van wegen - 2.4.7, 24-09-2012

Stichting CROW kan geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor de op deze site verstrekte gegevens aanvaarden. Alle rechten waaronder alle intellectuele eigendomsrechten op alle inhoudelijke informatie en het beeldmateriaal op de website blijven te allen tijde voorbehouden aan CROW.

8 Meerdere uitvoeringsprogramma's

nummer	thema	draagt bij aan ambitie	maatregel	2014	2015	2016	2017	2018	2019 t/m 2022	2023 t/m 2030
3-1	fiets	1b + 1a	fietsverkeer in tegenrichting op éénrichtingsstraten Hoogstraat (poststeeg-Gasthuisstraat)	x	€ 10.000					
3-2	fiets	1b + 1a	fietsverkeer in tegenrichting op éénrichtingsstraten Hoogstraat (Bloksheken-Dorpstraat)	x						
3-3	fiets	1b + 1a	fietsverkeer in tegenrichting op éénrichtingsstraten Kerkstraat (beide delen)			x			€ 16.000	
3-4	fiets	1b + 1a	fietsverkeer in tegenrichting op éénrichtingsstraten Tilburgseweg						€ 7.000	
3-5	fiets	1b + 1a + 6	fietsstroken Burgemeester Vogelslaan + aanpassing versmalling		€ 11.500					
3-6	fiets	3 + 1a + 6	fietsstroken Venneiaan	x						
3-7	fiets	1b+1a+6	(kwaliteits)verbetering fietsroute pannenschuurlaan						€ 150.000	
3-8	fiets	1b+1a+6	(kwaliteits)verbetering fietsroute Moergestelseweg		€ 10.000				€ 50.000	
3-9	fiets	1b+1a	kwaliteitsverbetering fietspad Fabriekspad (verbreding en asfalt)						studiegebied KVL	
3-10	fiets	1b+1a+2	verbeteren/veilig maken fietsoversteken bij zijwegen.							
3-11	fiets	1b + 1a+12	Hoogstraat inrichten als fietsstraat							€ 65.000
3-12	fiets	1b + 1a+12	fietspad 't Schop - Pannenschuurlaan			€ 35.700				
3-13	fiets		subsidie			€ 16.400				
3-14	fiets	1b + 1a + 12	Almijstraat fietspad/fietsvriendelijke infrastructuur			KVL				
3-15	fiets	1b + 1a + 12	fietspad(verbinding) verlende Almijstraat achterzijde station				ProRail			
3-16	fiets	1b + 1a+6	Spooroverweg Tilburgseweg-Heukelomseweg aparte fietsovergang					p.m.	p.m.	
3-17	fiets	1b + 1a+6	Spooroverweg Gasthuisstraat eenrichting auto's							
3-18	fiets	1b + 1a+6	Spooroverweg Bloksheken aparte fietsovergang				€ 45.000			
3-19	fiets	1b + 1a+6	Spooroverweg Heusdesebaan aparte fietsovergang				€ 45.000			
3-20	fiets	1b + 1a+6	Spooroverweg Kuperstraat aparte fietsovergang							P.M.
3-21	fiets	1b + 1a + 12	fietsvoorzieningen Ambachtstraat						€ 215.000	
3-22	fiets	1b + 1a	fietsmogelijkheden via KVL-terrein							
3-23	fiets	3 + 1a	onverplichte fietspaden erfdoorgangswegen 2					€ 3.000		
3-24	fiets	3 + 1a	30 km/uur voor auto's + fietspad markering van Tienhovenlaan - Heiligenboom			x				
3-25	fiets	3 + 1a	fysisch afsluiten voor auto's van Tienhovenlaan - Heiligenboom				x			
3-26	fiets	3 + 1a	fietspad Haghorst - Donkhorst incl voorbereiding		€ 12.500	€ 12.500	€ 700.000			
3-27	fiets	3 + 1a	quickscan fietspad Broekzijde		x					
3-28	fiets	1b + 1a	herinrichten 30 km/uur Oirschotseweg bibeko						€ 20.000	
3-29	fiets	1b + 1a	bromfiets op de rijbaan					€ 12.500	€ 7.500	
3-30	fiets	1b + 1a + 6	aanpakken "kleine" meldingen fietsmeldpunt.		€ 8.500	€ 13.500				
3-31	fiets	1b + 1a	monitoren fietsveiligheid fietsoversteek Burg Verwielstraat - Stroomdalpad		X	X	X	X	X	X
3-32	fiets	1b + 1a	brede suggestiestroken Spoorlaan						€ 22.000	
3-33	fiets	1b + 1a	brede suggestiestroken Bloksheken-Hoogstraat						€ 6.000	
3-34	fiets	1b + 1a	brede suggestiestroken Poststeeg - Baerdijk						€ 8.000	
3-35	fiets	1b + 1a	brede suggestiestroken Gemuliehoekenweg						€ 10.000	
3-36	fiets	1b + 1a	brede suggestiestroken J. Lenartzstraat						€ 8.000	
3-37	fiets	1b + 1a	brede suggestiestroken Tilburgseweg (O) lange termijn						€ 20.000	
3-38	fiets	1b + 1a	markeringsfietsstroken Tilburgseweg (O) korte termijn			€ 4.000				
3-39	fiets	1b+1a + 6	parkeerhavens Tilburgseweg noordzijde			€ 17.500				
3-40	fiets	1b + 1a + 6	brede suggestiestroken fietsroutes Rootven - Tilburgseweg						€ 31.000	
3-41	fiets	1b + 1a	brede suggestiestroken fietsroutes Raadhuisstraat						€ 16.000	
3-42	fiets	1b + 1a	fietsstroken Quatre Bras							€ 750.000
3-43	fiets	1b + 1a + 3	fietsstroken N65 Heusdesebaan							
3-44	fiets	1b + 1a	éénrichtingsverkeer Peperstraat						€ 1.500	
3-45	fiets	1b + 1a	fietspad verlichting Moergestelseweg-Osterwijkseweg		€ 130.000					
3-46	fiets	1b + 1a	toegezegde subsidie		€ 130.000					
3-47	fiets	1b + 1a	fietspadverlichting Pannenschuurlaan	x						
3-48	fiets	1b + 1a	toegezegde subsidie	x						
3-49	fiets	1b + 1a	(gedeelte) verandering zandpad verlengde Spoordijk						€ 10.000	
3-50	fiets	1b + 1a	onderzoek fietsverbinding Kloosterdreef - Molenstraat						G	
3-51	fiets	1b + 1a + 6	onderzoek veiligheidsverbeteringen 8 rotondes					€ 10.000		
3-52	fiets	1b + 1a + 6	aanpassingen 8 rotondes						p.m.	p.m.
3-53	fiets	2 + 1a + 1b + 6	rood asfalt fietsoversteken rotondes bibeko							
3-54	fiets	2 + 1a + 1b + 6	verwijderen suggestiestroken rotonde Gemuliehoekenweg - Terburghweg							
3-55	fiets	2 + 1a + 6	maatregelen voorrangssituatie Stroomdalpad - Baerdijk + onderzoek	x						
3-56	fiets	2 + 1a + 6	fietsstroken Stroomdalpad - Moergestelseweg						€ 1.500.000	
3-57	fiets	4 + 1a	onderzoek fietsparkeerdek + plaatsen fietsparkeerbeugels			€ 4.000				
3-58	fiets	4 + 1a	fietsparkeervoorziening noordzijde station					€ 1.500		
3-59	fiets	4 + 1a	handhaving hinderlijk geparkeerde fietsen							
4-1	verkeersveiligheid	5+8+1a en 1b	30 km/uur Poststeeg - Baerdijk						€ 15.000	
4-2	verkeersveiligheid	5+8+1a en 1b	30 km/uur Spoorlaan						€ 45.000	
4-3	verkeersveiligheid	5+8+1a en 1b	30km/u Bloksheken-Hoogstraat						€ 25.000	
4-4	verkeersveiligheid	5+8+1a en 1b	30km/u Nic van Eschstraat						€ 25.000	
4-5	verkeersveiligheid	5+8+1a en 1b	30km/u Sportlaan						€ 15.000	
4-6	verkeersveiligheid	5+8+1a en 1b	30 km/uur Burgemeester Vogelslaan						€ 85.000	
4-7	verkeersveiligheid	5	basissenmerken gebiedsontsluitingswegen bubeko							
4-8	verkeersveiligheid	5	basissenmerken gebiedsontsluitingswegen bibeko o.a. as-markering Groenstraat						€ 7.000	
4-9	verkeersveiligheid	5	basissenmerken erfdoorgangswegen bubeko							
4-10	verkeersveiligheid	5	basissenmerken erfdoorgangswegen bibeko							
4-11	verkeersveiligheid	5	kruispuntplateau Johannes Lenartzstraat - Bostelsebaan		€ 15.000					
4-12	verkeersveiligheid	5	kruispunt Rootven - Raadhuisstraat - Kerkstraat						€ 20.000	
4-13	verkeersveiligheid	5	kruispunt Ambachtstraat - Almijstraat bij spoorwegovergang studiegebied KVL					KVL		
4-14	verkeersveiligheid	5	kruispunt Heusdesebaan-Nic van Eschstraat-Spoorlaan 1cm LVO spoorweg maatregelen 3-19				X			
4-15	verkeersveiligheid	5	kruispunt Sprendingenstraat - Heusdesebaan						€ 30.000	
4-16	verkeersveiligheid	5	kruispunt 't Schop-Almijstraat 1cm LVO spoorweg maatregelen 3-17						€ 50.000	
4-17	verkeersveiligheid	6	kruispunt Udenhoutseweg-'t Schop inclusief bocht 1cm fietspad 't Schop 3-12					€ 20.000		
4-18	verkeersveiligheid	5 + 6 + 29	kruispunt Dorpsstraat - de Lind							€ 25.000
4-19	verkeersveiligheid	5 + 6 + 16 + 19	rotonde Moergestelseweg-Groenstraat			€ 190.000				
4-20	verkeersveiligheid	5+19	subsidie			€ 168.000				
4-21	verkeersveiligheid	5	telling en analyse kruispunt Sprendingenstraat - Heusdesebaan						€ 12.500	
4-22	verkeersveiligheid	5	kruispunttellingen Heusdesebaan-Nic van Eschstraat-Spoorlaan	x						
4-23	verkeersveiligheid	5	Integraal plan spoorwegovergang Oisterwijk 1cm LVO	x	€ 7.500					
4-24	verkeersveiligheid	5+8	doortrekken 30 zone Gemuliehoekenweg t/m Scheepersdijk + gelijkwaardig maken kruispunten						€ 10.000	
4-25	verkeersveiligheid	5	30 km/uur zoneborden vervangen door 30 km/uur poorten							
4-26	verkeersveiligheid	6	2 extra dynamische snelheidsinformatiepanelen + vaste plaatsing		x					
4-27	verkeersveiligheid	6	toegezegde subsidie		x					
4-28	verkeersveiligheid	6	vaste plaatsing dynamische snelheidsinformatiepanelen		x					
4-29	verkeersveiligheid	6	aanschaf 30 km/uur actiepakketten		x	€ 250				
4-30	verkeersveiligheid	6	inventarisatie aanwezig verkeerborden						€ 5.000	
4-31	verkeersveiligheid	6	bestaande verkeerscampagnes (jaarlijkse vulling posterframes 5 campagnes)							
4-32	verkeersveiligheid	6	campagne 'Help Brabant op weg naar 0 verkeersdoden'	x	€ 500	€ 500	€ 500			
4-33	verkeersveiligheid	6	plaatsen informatieve publicaties (jaarlijks)							
4-34	verkeersveiligheid	6	bestaand verkeersonderwijs BVL (jaarlijks)	x	€ 1.000	€ 1.000	€ 1.000	€ 1.000	€ 4.000	€ 6.000
4-35	verkeersveiligheid	6	continuering regionale gedragscampagnes							
4-36	verkeersveiligheid	6	nieuwe regionale gedragscampagnes							
4-37	verkeersveiligheid	6	aanvullende afspraken handhaving							
5-1	verkeersveiligheid	7	inventarisatie knelpunten aanrijtijden hulpdiensten							
5-2	openbare ruimte en voetganger	9 + 6	oversteeklokatie zebraap Johan Lenartzstraat-Boxelsebaan 1cm 4-11							
5-3	openbare ruimte en voetganger	9 + 6	oversteeklokatie zebraap Johan Lenartzstraat-Spoorlaan zie ook 4.14							
5-4	openbare ruimte en voetganger	9 + 6	oversteeklokatie zebraap Gemuliehoekenweg-Peperstraat			€ 5.000				
5-5	openbare ruimte en voetganger	9	oversteeklokatie Pannenschuurlaan - Langvennen Noord							
5-6	openbare ruimte en voetganger	10	inventariseren integrale toegankelijkheid belangrijke gebieden + aanpassen					€ 5.000		
5-7	openbare ruimte en voetganger	11	inventariseren knelpunten looproutes scholen en sport + aanpassen					€ 5.000		
6-1	openbaar vervoer	12	inventariseren verlichting bushaltes							
6-2	openbaar vervoer	13	voetgangerstunnel station +verwijderen spoor 3, noordelijke toegang station (LVO; zie maatregel 4.21)				prorail	ProRail	prorail	
6-3	openbaar vervoer	13	fietsenstalling noordzijde station (LVO; zie maatregel 4.21)					€ 1.000		
6-4	openbaar vervoer	13	Kiss&Ride-voorziening noordzijde station (LVO; zie maatregel 4.21)							
6-5	openbaar vervoer	13	loop- fietsroute noordzijde station (LVO; zie maatregel 4.21)					ProRail		
6-6	openbaar vervoer	14	verplaatsen/plaatsen abri's naar drukste bushaltes					€ 5.000	€ 5.000	
6-7	openbaar vervoer	15	faciliteren burgerinitiatieven vervoer op maat					N		
6-8	openbaar vervoer	15	onderzoek alternatieve busroute door Osterwijk						€ 12.500	
7-1	(vracht)autoverkeer	16 + 19	monitoren afwikkeling kruispunten gebiedsontsluitingswegen (elke 4 jaar)				X		X	
7-2	(vracht)autoverkeer	16	wijkverkeerscirculatieplan Pannenschuur Buiten/aansluiting Heukelomseweg		€ 13.500					
7-3	(vracht)autoverkeer	16 + 18	Kruispunt Pannenschuur Buiten - Heukelomseweg				p.m.			
7-4	(vracht)autoverkeer	16	monitoring Kapelaan Huijberslaan en eventuele maatregelen	x						
7-5	(vracht)autoverkeer	16	ongelijkvloerse spoorkruising Pannenschuurlaan, LVO maatregel							€ 6.000.000
7-6	(vracht)autoverkeer	16+19	verbeteren doorstroming Pannenschuurlaan (rotonde Beerijsweg) afhankelijk van ontsluiting Pannenschuur						€ 150.000	
7-7	(vracht)autoverkeer	16 + 5+19	rotonde Groenstraat + verplaatsen bewegwijzering ri centrum						€ 325.000	
7-8	(vracht)autoverkeer	16	ongelijkvloerse aansluiting Pannenschuurlaan - A65							p.m.
7-9	(vracht)autoverkeer	16	ongelijkvloerse kruising Heusdesebaan - A65							p.m.
7-10	(vracht)autoverkeer	16	ruimtelijke reservering zuid-oostelijke randweg Moergestel							
7-11	(vracht)autoverkeer	16	ruimtelijke reservering tweede ontsluiting Osterwijk							
7-12	(vracht)autoverkeer									

