

rapport



Beleidsnota GVVP Goirle



Beleidsnota GVVP Goirle

Opdrachtgever

Gemeente Goirle
Postbus 17
5050 AA Goirle

Opdrachtnemer

DTV Consultants B.V.
Arno Jonker
TBO-VK / 120017

Breda, 18 oktober 2013

Inhoudsopgave

Samenvatting	5
1 Inleiding	9
1.1 Wat wil Goirle met een GVVP?	9
1.2 Opbouw GVVP	10
1.3 Proces	10
1.4 Opbouw Beleidsnota en leeswijzer	10
2 Kadernota als basis	12
3 Thema Verkeersveiligheid	15
3.1 Doel en maatregelen	15
3.2 Uitgangspunten Duurzaam Veilig	16
3.3 Basiskenmerken en duurzaam veilige inrichting	17
3.4 Wegcategorisering	17
3.4.1 Wegcategorieën	18
3.4.2 Heroverweging keuzes in de wegcategorisering	19
3.4.3 Consequenties wegcategorisering	23
3.5 Onveilige locaties	24
3.6 Verkeersveilige schoolroutes en schoolomgeving	28
3.7 Verkeerseducatie	28
4 Thema fiets	30
4.1 Doel en maatregelen	30
4.2 Fietsnetwerk	31
4.2.1 Kwaliteitseisen fietsnetwerk	31
4.3 Primaire en secundaire fietsnetwerk	34
4.4 Fietsparkeren	36
5 Bereikbaarheid en verkeerscirculatie	38
5.1 Doel en maatregelen	38
5.2 Verkeerscirculatie Goirle-Centrum	38
5.3 Capaciteit van het wegennet	40
5.4 Negatieve effecten doorgaand (vracht)verkeer	41
6 Voetgangers/minder validen	42
6.1 Doel en maatregelen	42
6.2 Infrastructuur voor voetgangers	43
6.3 Toegankelijke bushaltes	43
6.4 Looproutes naar scholen	44
6.5 Oversteekbaarheid	44
7 Parkeren	46
7.1 Doel en maatregelen	46
7.2 Huidig beleid	46

7.3	Parkeren in het centrum	47
7.4	Parkeren in woonwijken	47
7.5	Vrachtautoparkeren	48
7.6	Parkeerrichtlijnen	48
7.6.1	Parkeerrichtlijnen bij nieuwbouw	48
7.6.2	Parkeerrichtlijnen algemene gehandicaptenplaatsen	48
7.6.3	Parkeerrichtlijnen elektrische voertuigen	49
8	Openbaar vervoer	50
8.1	Doel en maatregelen	50
8.2	Haltebeleid en lijnvoering	50
8.3	OV-netwerk	51
9	Leefbaarheid en milieu	52
9.1	Doel en maatregelen	52
9.2	Leefbaarheid	52
9.3	Milieuvriendelijke verplaatsingen	55
10	Maatregelen en uitvoering	57
10.1	De maatregelen	57
10.2	Hoe nu verder	60
Bijlagen		61
	Bijlage 1 Streefbeelden wegen	63
	Bijlage 2 Kaart wegcategorisering	69
	Bijlage 3 Kaart fietsnetwerk	73
	Bijlage 4 Kaart OV-netwerk	77

Samenvatting

De Planwet Verkeer en Vervoer schrijft voor dat lagere overheden de essentiële onderdelen van het Rijksbeleid overnemen. Gemeente Goirle beschrijft dit beleid in haar Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP). Het GVVP bestaat uit een Kaderdocument dat de bestuurlijke uitgangspunten en doelstellingen per thema beschrijft, een beleidsdocument dat de daadwerkelijke beleidslijn van de gemeente beschrijft en een maatregelendocument dat de te nemen maatregelen voorziet van een planning en globale kostenindicatie. Voorliggend document is het beleidsdocument GVVP Goirle.

Doelstelling GVVP

Het doel van het GVVP is het vastleggen van het verkeers- en vervoerbeleid van de gemeente Goirle voor de periode 2013 tot 2023. Het beleid moet aansluiten bij de ambities en speerpunten die de gemeente heeft en moet tevens passen binnen de kaders die hogere overheden in hun beleid stellen.

Het beleid binnen het thema verkeersveiligheid focust zich enerzijds op het correct doorvoeren van de basiskenmerken voor een Duurzaam Veilige inrichting op basis van de wegategorisering en anderzijds op het beïnvloeden van gedrag. Bij de categorisering van het wegennet is de huidige categorisering tegen het licht gehouden en zijn de Baronielaan en de Muldersweg gedowngraded. Naast het aanpakken van deze wegen ligt het accent de komende jaren op de aanpassing van de gebiedsontsluitingswegen binnen de gemeente Goirle. Op kruispuntniveau zijn op basis van de geregistreerde ongevallen van de afgelopen jaren, diverse punten benoemd waar maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid noodzakelijk zijn.

De verkeersveiligheid rondom scholen wordt specifiek aangepakt bij scholengemeenschap De Keijzer. Daarnaast wordt in heel Goirle ingezet op verkeerseducatie via de Provinciale campagne “Maak van de o een punt” en via verkeersveiligheidsprojecten op scholen.

In het verlengde van de aanpak van diverse verkeersveiligheidsknelpunten en de benoeming en aanpak van een wegategorisering, is binnen het thema fiets een nieuw fietsnetwerk benoemd. Dit netwerk beschrijft het primaire en het secundaire netwerk. Gemeente Goirle richt haar beleid op het aanbieden van een goed fietsklimaat met een veilig, snel en comfortabel netwerk en voldoende, kwalitatief goede stallinglocaties. In het GVVP worden de kwaliteitseisen voor dit netwerk en de belangrijkste fietsknelpunten benoemd. De aanpak van de fietsknelpunten richt zich op de volgende verbindingen:

- Verbindingen Riel – Goirle (via Rielsedijk en via Rillaersebaan);
- Fietsverbinding aan de zuidzijde van het centrum van Goirle;
- Fietsroute Zandeind – Gilzerbaan;
- Fietsvoorzieningen Abcovenseweg;
- Fietsroute Bergstraat – Poppelseweg;
- Fietsroute Riel centrum;
- Oversteeklocaties op route Hoogeindseweg – Kempenlaan;

- Fietsvoorzieningen Dorpsstraat – Tilburgseweg - Van Haestrechtstraat;
- Fietsvoorzieningen Spoorbaan;
- Fietsroute Turnhoutsebaan.

Binnen de gemeente Goirle wordt gestreefd naar het kwalitatief upgraden van de fietsparkeervoorzieningen in het centrum. Ten aanzien van laadpunten voor elektrische fietsen volgt de gemeente een meewerkend beleid binnen enkele vastgestelde kaders.

Gemeente Goirle wil de bereikbaarheid van en binnen Goirle en Riel garanderen voor alle vervoerswijzen, zonder daarbij overlast te veroorzaken. Om dit te bewerkstelligen zijn twee varianten voor de ontsluiting van het centrum benoemd. Het betreft een ontsluitingsroute door één van de prinsessenstraten of een variant met twee richtingen verkeer op de Tilburgseweg. Deze varianten worden in een later stadium verder uitgewerkt. Ten aanzien van het Kloosterplein neemt de gemeente Goirle in ieder geval voor de looptijd van dit GVVP, het standpunt in om het Kloosterplein niet autovrij te maken. Ten aanzien van de capaciteit van het totale wegennet in Goirle, wordt de afwikkeling van het verkeer de komende jaren gemonitord. Voor het kruispunt Rillaersebaan – Turnhoutsebaan moet worden onderzocht welke kruispuntvorm hier in de toekomst zal worden gerealiseerd om het huidige capaciteitsprobleem op te lossen en een Duurzaam Veilige inrichting te kiezen.

Goirle wil alle voorzieningen in de gemeente bereikbaar hebben voor voetgangers en mindervaliden. Om dit te bereiken wordt ingezet op kleinschalige verbeteringen van de openbare ruimte, gedragsbeïnvloeding en de aanpak van de volgende oversteeklocaties:

- Kempenlaan/Hoogeindseweg;
- Abcovenseweg;
- Rillaersebaan.

Ten aanzien van het parkeren neemt gemeente Goirle in dit GVVP geen nieuw standpunt in ten opzichte van het vastgestelde beleid in de “Nota parkeernormen en uitvoeringsregels gemeente Goirle”. Dit beleid beschrijft hoe wordt omgegaan met de parkeerrichtlijnen in bestaande en nieuwe situaties en het parkeren van bijzondere doelgroepen.

Gemeente Goirle kan slechts in beperkte mate invloed uitoefenen op het openbaar vervoer, omdat de daadwerkelijke concessie wordt verleend door de provincie. Goirle stelt zich daarom tot doel het huidige bereikbaarheids- en kwaliteitsniveau per openbaar vervoer in ieder geval te handhaven.

Binnen het GVVP wordt in beperkte mate ingezet op het thema leefbaarheid en milieu. Binnen Riel wordt de leefbaarheidsproblematiek aangepakt die als gevolg van de aangelegde snelheidsremmers is ontstaan. Concreet houdt dit de volgende maatregelen in:

- inzet van een dynamische snelheidsindicator;
- duidelijke afbakening van de komgrens met overgangen van snelheidsregime en bijpassende weginrichting;
- aanpassing van de bestaande snelheidsremmers op basis van bekende onderzoeksuitkomsten.

Goirle volgt daarnaast een meewerkend en stimulerend beleid op het gebied van elektrisch vervoer. Zij heeft daartoe een eerste openbare laadlocatie voor elektrische voertuigen reeds gerealiseerd. Ook zal er beleid moeten worden ontwikkeld om aanvragen van particulieren voor een laadpunt in de openbare ruimte mogelijk te maken.

Voorliggend GVVP sluit af met een thematische opsomming van de uitvoeringsprojecten. Deze projecten worden specifiek beschreven in het hierop volgende maatregelen document.

1 Inleiding

Voor u ligt het Gemeentelijk Verkeers- en vervoerplan (GVVP) van Goirle. Het GVVP is een beleidsdocument, waarin per thema het te voeren beleid wordt geschetst en waarin is vastgelegd welke acties of maatregelen in de periode tot 2023 worden uitgevoerd.

1.1 Wat wil Goirle met een GVVP?

De gemeente Goirle heeft behoefte aan een nieuw verkeers- en vervoerplan. De Planwet Verkeer en Vervoer schrijft voor dat lagere overheden de essentiële onderdelen van het Rijksbeleid overnemen. Deze onderdelen van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte worden door de provincie verwerkt in een provinciaal verkeers- en vervoerplan (PVVP) en door de gemeente vertaald naar een Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP). Op dit moment beschikt de gemeente Goirle over een GVVP uit 1998 met een planhorizon tot 2010. Dit plan is verouderd, waardoor het in de dagelijkse praktijk onvoldoende houvast biedt. Nieuwe ontwikkelingen ontbreken en het verkeersbeeld in de gemeente Goirle is sinds 1998 sterk gewijzigd. Daarnaast zijn verschillende maatregelen uit het huidige GVVP nooit uitgevoerd omdat er bij de vaststelling van het beleid onvoldoende middelen aan zijn gekoppeld. De gemeente heeft behoefte aan een integraal GVVP, waarin bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid de belangrijkste aandachtsgebieden zijn.

Een GVVP is een goed instrument om de verkeersknelpunten en problemen in kaart te brengen en de visie voor de toekomst neer te leggen. Binnen die visie worden concrete oplossingsrichtingen aangegeven en uitgezet in een meerjarenprogramma.

Doelstelling GVVP

Het doel van het GVVP is het vastleggen van het verkeers- en vervoerbeleid van de gemeente Goirle voor de periode 2013 tot 2023. Het beleid moet aansluiten bij de ambities en speerpunten die de gemeente heeft en moet tevens passen binnen de kaders die hogere overheden in hun beleid stellen.

Deelaspecten van het beleidsterrein verkeer en vervoer en raakvlakken met andere beleidsterreinen worden in het GVVP bij elkaar gebracht. Dit resulteert in een integrale visie op het verkeers- en vervoerbeleid in de gemeente Goirle. Om uitvoering te geven aan het opgestelde gemeentelijke beleid, wordt het plan vergezeld van een uitvoeringsprogramma met daarin maatregelen en projecten inclusief een planning en de financiële consequenties hiervan.

1.2 Opbouw GVVP

Het GVVP van de gemeente Goirle is opgebouwd uit drie onderdelen:

- de Kadernota;
- de Beleidsnota;
- het maatregelprogramma.

Het GVVP is opgedeeld in verschillende onderdelen om een duidelijke scheiding te krijgen tussen enerzijds de abstracte visie op het verkeer en vervoer en anderzijds concrete voorstellen voor maatregelen.

1.3 Proces

Voorafgaand aan het opstellen van het GVVP is een Kadernota opgesteld: Kadernota GVVP Goirle. In de Kadernota is het gevoerde beleid op zowel landelijk, provinciaal, regionaal als lokaal niveau beschreven. Tevens zijn de huidige situatie en (ruimtelijke) ontwikkelingen beschreven. Onderdeel van de inventarisatie van de huidige situatie was onder meer een ongevalanalyse, evenals een enquête onder inwoners van de gemeente Goirle, waarin hen is gevraagd wat hun mening is over verschillende aspecten ten aanzien van verkeer en vervoer, wat zij belangrijk vinden, welke knelpunten zij ervaren en welke suggesties zij eventueel hebben ter verbetering. Na een stellingendiscussie met de gemeenteraad en werksessies met de klankbordgroep is de te volgen koers vastgelegd in de Kadernota, welke eind 2012 door de gemeenteraad is vastgesteld. In de Kadernota is op strategisch niveau vastgesteld waar de gemeente Goirle wil staan in 2023 ten aanzien van verkeer en vervoer. Nadat het ambitieniveau in de Kadernota is vastgesteld, zijn de tactieken en oplossingen waarop de ambities worden verwezenlijkt ingevuld. De tactische en operationele elementen komen in deze Beleidsnota aan de orde. In deze beleidsnota zijn tevens per thema maatregelen benoemd. Deze maatregelen zet de gemeente Goirle zelf om in een lokaal uitvoeringsprogramma voor de komende jaren, dat door de Raad is goedgekeurd en waar tevens de financiële consequenties voor worden aanvaard. Hiermee wordt voorkomen dat de gemeente de komende jaren wel over beleid maar niet over de financiële middelen voor de uitvoering beschikt.

1.4 Opbouw Beleidsnota en leeswijzer

Opbouw

In deze Beleidsnota zijn de ambities van de gemeente Goirle, zoals vastgelegd in de Kadernota, uitgewerkt per thema. Voor ieder thema wordt kort teruggegrepen op de doelstellingen waarna de belangrijkste aandachtspunten worden geconcretiseerd. Vervolgens volgt, in een kader, kort een samenvatting van de acties die gemeente Goirle gaat nemen om het doel te bereiken. Per thema worden de acties daarna toegelicht en onderbouwd.

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de kaders die voor deze Beleidsnota gelden. Hoofdstuk 3 behandelt het thema verkeersveiligheid. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op het thema fiets en in hoofdstuk 5 komt de bereikbaarheid van, en de circulatie in de gemeente Goirle aan de orde. Hoofdstuk 6 behandelt vervolgens het beleid ten aanzien van voetgangers. Hoofdstuk 7 draait om het parkeren in de gemeente Goirle en in hoofdstuk 8 wordt kort stilgestaan bij het openbaar vervoer. Hoofdstuk 9 vormt het laatste thematische hoofdstuk en gaat in op leefbaarheid en milieu. Het laatste hoofdstuk beschrijft per thema de concrete maatregelen die voortvloeien uit het beschreven beleid.

2 Kadernota als basis

De kaders waar de Raad mee heeft ingestemd, zijn verwoord in de Kadernota. Deze kaders vormen de basis van het verkeersbeleid. Om het gemeentelijk beleid in het juiste perspectief te kunnen zien, worden in dit hoofdstuk de doelen en ambities uit de Kadernota nog eenmaal kort geschetst.

De doelen en ambities zoals in de Kadernota zijn opgenomen, worden in voorliggende Beleidsnota nader uitgewerkt en geconcretiseerd. Onderstaande tabel geeft deze doelstellingen en ambities per thema weer.

tabel 2.1 Overzicht doelstellingen en aandachtspunten per thema

Thema	Doelstelling	Aandachtspunten
Verkeersveiligheid	<i>Het bevorderen van de verkeersveiligheid door structurele aandacht voor dit thema, waarbij enerzijds wordt ingezet op het verbeteren van de herkenbaarheid van de weg en het wegnemen van specifieke knelpunten en anderzijds op het stimuleren van gewenst verkeersgedrag door middel van mensgerichte maatregelen.</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Kosteneffectiviteit van maatregelen. • Meeste aandacht naar de doorgaande routes. • Schoolomgevingen en schoolroutes blijvende aandacht. • Focus op de meest (subjectief) onveilige locaties en de veiligheid van fietsers. • Mensgerichte maatregelen worden samen met betrokken partners ingezet.
Fietsverkeer	<i>Een goed fietsklimaat te bieden, waarbij fietsers kunnen beschikken over een fijnmazig netwerk van snelle, comfortabele fietsroutes en voldoende en kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen op belangrijke bestemmingslocaties.</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Een hoogwaardig, goed onderhouden en herkenbaar fietsnetwerk is belangrijk voor fietsers. • Het stimuleren van het fietsgebruik is een belangrijke rol in het GVVP.

Thema	Doelstelling	Aandachtspunten
Bereikbaarheid en verkeerscirculatie	<i>De doelstelling op het gebied van bereikbaarheid en verkeerscirculatie is het garanderen van een betrouwbare bereikbaarheid voor alle vervoerswijzen. Daarbij moet overlast waar mogelijk worden voorkomen.</i>	<ul style="list-style-type: none"> • De verkeerscirculatie in het centrum moet worden verbeterd, zodat er een duidelijk circuit ontstaat met een goede bewegwijzering. • De negatieve effecten voor de leefbaarheid van bijvoorbeeld doorgaand (vracht)verkeer in Riel moeten worden ingedamd. • De wegategorisering wordt in samenhang met de verkeerscirculatie tegen het licht gehouden. • De capaciteit van het wegennet van Goirle voldoet om het verkeer de komende 20 jaar af te wikkelen richting het hoofdwegennet. In het GVVP moet een standpunt worden ingenomen over de noodzaak van een extra aansluiting op de A58.
Voetgangers/minder validen	<i>Het doel dat de gemeente Goirle nastreeft als het gaat om voetgangers/minder validen, is het bieden van goede voorzieningen voor alle voetgangers, zodat alle functies in de gemeente Goirle voor iedereen toegankelijk zijn.</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Toegankelijke infrastructuur (trottoirs, looproutes, blindegeleidelijnen, op- en afritjes en bushaltes) krijgt altijd voldoende aandacht in het ontwerpproces. • Specifieke aandacht gaat uit naar veilige looproutes naar school en schoolomgevingen. • De oversteekbaarheid van hoofdwegen wordt waar nodig verbeterd door het bieden van veilige oversteekvoorzieningen.
Parkeren	<i>De gemeente Goirle wil met haar parkeerbeleid komen tot een optimale afstemming van het parkeeraanbod op de parkeerbehoefte van de diverse functies in het centrumgebied.</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Verder verbeteren van de bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen (verkeerscirculatie). • Hanteren van en vasthouden aan parkeernormen voor nieuwbouw.
Openbaar Vervoer	<i>De gemeente Goirle zet zich in op kwaliteitsbehoud van het openbaar vervoer op het niveau van haltevoorzieningen en een goede bereikbaarheid voor alle vervoerswijzen, evenals het zorgen voor toegankelijkheid van haltes voor minder validen.</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Invloed uitoefenen bij de provincie om het huidige OV-aanbod te behouden, en waar mogelijk uit te breiden, bijvoorbeeld aan de zuidzijde van Goirle. • In overleg met de provincie kan worden ingezet op maatwerkoplossingen ten aanzien van OV-aanbod in gebieden met kleine reizigersstromen.
Communicatie en Educatie	<i>De doelstelling van de gemeente Goirle op het gebied van communicatie en educatie is dat communicatie en educatie volwaardig deel gaan uitmaken van het verkeers- en vervoerbeleid in de gemeente.</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Stimuleren en faciliteren doelgroepgerichte permanente verkeerseducatie; waaronder de inzet van het Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL) op basis- en middelbare scholen; • Bij voorlichting wordt aangesloten bij de landelijke campagnekalender; • Handhaving is een laatste redmiddel. Acties worden afgestemd op voorlichtingsthema's; • Gemeente Goirle ziet een belangrijke rol bij voorlichting en educatie bij andere (maatschappelijke) partners en zoekt hiervoor samenwerking op.

Thema	Doelstelling	Aandachtspunten
Leefbaarheid en Milieu	<i>De gemeente Goirle wil overlast (geluid, stank, trillingshinder) als gevolg van verkeer en vervoer zo veel mogelijk beperken, onder andere door het tegengaan van sluipverkeer en het treffen van maatregelen op specifieke lokale knelpunten. Daarnaast wil de gemeente een bijdrage leveren aan het voorkomen van klimaatverandering door het stimuleren van milieuvriendelijke verplaatsingen.</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Alle nationale en internationale afspraken op het gebied van geluid- en luchtkwaliteit voor verkeer en vervoer worden nageleefd. • Bijdragen aan CO₂-reductie door het stimuleren van elektrisch vervoer, deelauto's en het gebruik van de fiets. • Vrijheid van vervoerswijzekeuze staat daarbij voorop.

In de navolgende hoofdstukken worden de thema's nader uitgewerkt.

3 Thema Verkeersveiligheid

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de doelstelling ten aanzien van verkeersveiligheid en vervolgens op Duurzaam Veilig en wegcategorisering, objectieve en subjectieve onveiligheid en verkeersveilige schoolroutes en schoolomgevingen.

3.1 Doel en maatregelen

De doelstelling ten aanzien van verkeersveiligheid is:

“Het bevorderen van de verkeersveiligheid door structurele aandacht voor dit thema, waarbij enerzijds wordt ingezet op het verbeteren van de herkenbaarheid van de weg en het wegnemen van specifieke knelpunten en anderzijds op het stimuleren van gewenst verkeersgedrag door middel van mensgerichte maatregelen”.

De wegcategorisering is, naast mensgerichte aspecten zoals voorlichting, educatie en handhaving, een belangrijk onderdeel van het te voeren verkeersveiligheidsbeleid. Een logische wegcategorisering, waarbij vormgeving, functie en gebruik van de weg met elkaar in overeenstemming zijn, zorgt voor herkenbaarheid voor weggebruikers en zo min mogelijk oneigenlijk gebruik van het wegennet.

Op het thema Verkeersveiligheid zijn diverse acties benoemd. Hieronder wordt kort opgesomd op welke sporen projecten zijn benoemd.

Binnen het GVVP worden acties uitgevoerd op een viertal sporen:

• Implementatie wegcategorisering	17	projecten
• Aanpak verkeersonveilige locaties	12	projecten
• Verkeersveilige schoolroutes en schoolomgeving	1	project
• Mensgerichte en educatieve maatregelen	2	projecten

De exacte invulling van deze projecten is opgenomen in het maatregelenpakket. Hierna wordt toegelicht hoe tot deze projecten is gekomen. De exacte invulling van de projecten is opgenomen in het maatregelenprogramma dat is opgenomen in hoofdstuk 10.

3.2 Uitgangspunten Duurzaam Veilig

Duurzaam Veilig is in Nederland het sleutelwoord in de aanpak van verkeersonveiligheid.

Preventie is het uitgangspunt:

In een duurzaam veilig wegverkeerssysteem, is de kans op ongevallen door de vormgeving van de infrastructuur bij voorbaat al drastisch beperkt. Voor zover er nog ongevallen gebeuren, is het proces dat de ernst van de ongevallen bepaalt, zodanig geconditioneerd dat ernstig letsel nagenoeg uitgesloten is.

Met andere woorden: de infrastructuur moet conflicten tussen verkeersdeelnemers zo veel mogelijk voorkomen en als er desondanks toch iets gebeurt, moet ervoor worden gezorgd dat de omstandigheden eraan bijdragen dat de afloop niet ernstig is.

In een duurzaam veilig wegverkeerssysteem worden fouten voorkomen door vereenvoudiging van de infrastructuur en door de kans op conflicten te verkleinen. De weg moet als het ware 'self explaining' zijn en ertoe leiden dat de weggebruiker als vanzelf het gewenste gedrag vertoont. Daarom stelt Duurzaam Veilig eisen aan de inrichting, het gebruik en de functie van wegcategorieën. Daarnaast voorkomt uniformering van voorrangregels dat de verkeersdeelnemer zich vergist, of veel aandacht moet besteden aan de situatie op een kruispunt of een wegaansluiting.

Bij de introductie van Duurzaam Veilig zijn drie Duurzaam Veilig-uitgangspunten opgesteld, te weten:

1. Functionaliteit van wegen (het werkelijke gebruik moet overeenstemmen met het beoogde gebruik)
2. Homogeniteit (zo min mogelijk verschil tussen de verkeersdeelnemers in snelheid, richting en massa)
3. Voorspelbaarheid (uniforme inrichting van wegen, waardoor weggebruikers weten welk gedrag van hen wordt verwacht)

Later zijn daar nog de volgende twee uitgangspunten aan toegevoegd:

4. Vergevingsgezindheid (letselbeperking door vergevingsgezinde omgeving en anticipatie van weggebruikers op gedrag van anderen)
5. Statusonderkenning door verkeersdeelnemers (het vermogen om de eigen taakbekwaamheid te kunnen inschatten)

Alle richtlijnen voor de inrichting van wegen zijn in de laatste jaren volledig in overeenstemming gebracht met deze Duurzaam Veilig-principes.

3.3 Basiskenmerken en duurzaam veilige inrichting

Duurzaam veilige inrichting

Voor een veilige en herkenbare weginrichting is het belangrijk dat alle wegen zo veel mogelijk worden ingericht conform de basiskenmerken voor wegontwerp. Volgens de principes van Duurzaam Veilig moet een weggebruiker bijna als vanzelf het gewenste gedrag op een bepaald type weg vertonen. De basiskenmerken voor wegontwerp maken de wegcategorieën voor de weggebruiker beter herkenbaar. Hierdoor is voor hen bijvoorbeeld sneller duidelijk welk (snelheids)gedrag wordt verwacht. CROW¹-publicatie 315² dient als hulpmiddel bij het inrichten van wegen. Binnen deze kenmerken wordt onderscheid gemaakt naar een ideale inrichting en een minimale inrichting.

Het streefbeeld voor het minimaal benodigde profiel is in Bijlage 1 per wegcategorie weergegeven. *(Bron: CROW publicatie 315)*

Minimale noodzakelijke weginrichting

Gemeente Goirle conformeert zich aan de inrichtingseisen volgens de basiskenmerken voor wegontwerp (landelijke richtlijn van het CROW). Deze basiskenmerken onderscheiden een ideaalprofiel en een minimaal profiel. Gemeente Goirle streeft bij de herinrichting naar het ideaalprofiel maar conformeert zich binnen de looptijd van dit GVVP aan het minimale profiel. Alleen in die gevallen waar realisatie volgens het minimale profiel niet mogelijk is wegens zwaarwegende omstandigheden (zoals de noodzaak voor buitenproportionele uitgaven of maatregelen omwille van het benodigde ruimtebeslag), wordt per geval door de gemeente bepaald of en hoe wordt afgeweken van het minimaal profiel. Daarbij geeft zij ook aan of eventueel compenserende maatregelen moeten worden getroffen.

Het aanpassen van het huidige wegennet volgens de basiskenmerken, vergt een aanzienlijke infrastructurele aanpassing. De focus ligt daarbij op de hoofdwegen binnen de gemeente Goirle. De verblijfsgebieden hebben qua inrichting volgens de basiskenmerken een lagere prioriteit.

3.4 Wegcategorisering

Belangrijk doel van het vaststellen van een duidelijke wegcategorisering, is dat voor elke weg overeenstemming wordt bereikt in functie, vormgeving en gebruik van de weg. Alle wegen worden (waar mogelijk) consequent, herkenbaar en duurzaam veilig ingericht. Een herkenbaar en continu wegbeeld en voorspelbare verkeerssituaties verlichten de rijtaak van de weggebruiker. Een middel om dit te bereiken is het totale netwerk van wegen in wegcategorieën in te delen. De wijze waarop functie, vormgeving (en regelgeving) en gebruik op elkaar zijn afgestemd, is doorslaggevend voor de verkeersveiligheid en de kwaliteit van de verkeersafwikkeling.

- **Functie:** onder functie wordt verstaan het gebruik van de weg zoals die door de wegbeheerder is bedoeld.

¹ CROW: Het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte

² Basiskenmerken wegontwerp, publicatie 315, CROW

- **Vormgeving:** de vormgeving betreft de inrichting van de infrastructuur. De regelgeving is het geheel aan geboden en verboden die op de weg gelden.
- **Gebruik:** het gebruik is tenslotte het feitelijke gedrag van de weggebruikers.

Met de realisering van de wegategorisering heeft elke weg maar één functie. Vormgeving en gebruik van de weg worden afgestemd op deze functie. Behalve aan de verkeersveiligheid, draagt een duidelijke wegategorisering en dito inrichting ook bij aan een goede bereikbaarheid en het beperken van sluipverkeer door een logische hoofdwegenstructuur.

3.4.1 Wegcategorieën

In Nederland bestaat een vijftal wegcategorieën, te weten:

Buiten de bebouwde kom:

- stroomwegen (maximum snelheid 130, 120 of 100 kilometer per uur);
- gebiedsontsluitingswegen (maximum snelheid 80 kilometer per uur);
- erftoegangswegen (maximum snelheid 60 kilometer per uur).

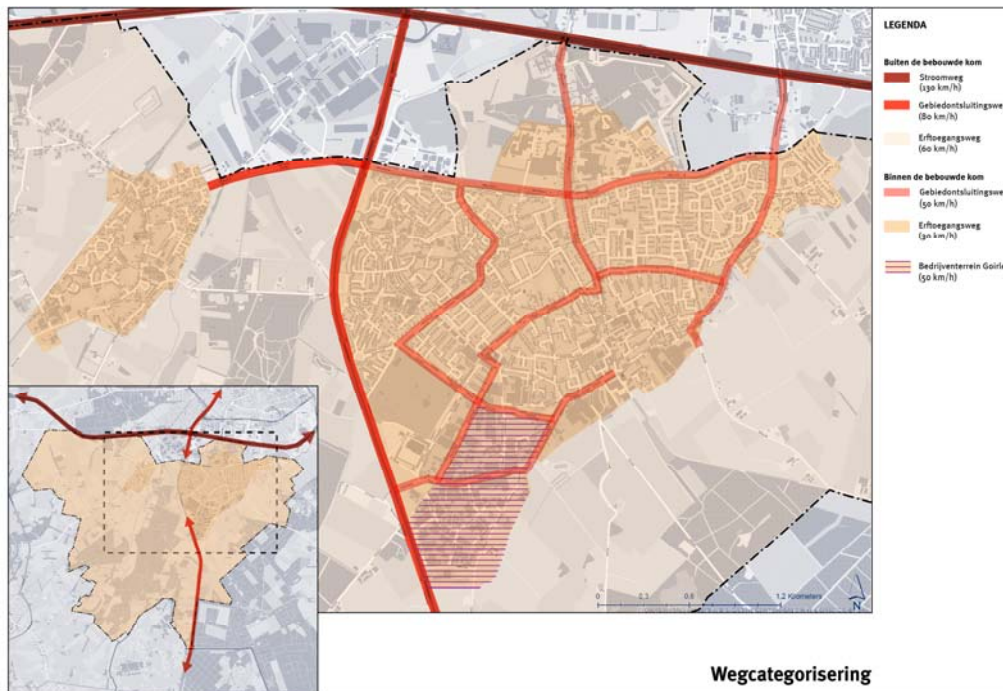
Binnen de bebouwde kom:

- gebiedsontsluitingswegen (maximum snelheid 50 kilometer per uur);
- erftoegangswegen (maximum snelheid 30 kilometer per uur).

Woonerven zijn hierbij een bijzondere inrichtingsvorm (stapvoets; maximum snelheid 15 kilometer per uur) van de erftoegangswegen binnen de bebouwde kom.

Op basis van de huidige wegategorisering (uit het verkeersbeleid van 1998) en de huidige en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen, is een nieuwe wegategorisering opgesteld die past bij het Goirle van nu.

In afbeelding 3.1 is te zien welke wegen binnen en buiten de bebouwde kom zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg (GOW) met bijbehorende snelheid van 50/80 kilometer per uur. Alle overige wegen binnen en buiten de bebouwde kom zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg (ETW). De maximum snelheid op deze wegen is respectievelijk 30 en 60 kilometer per uur. De kaart is tevens in groot formaat opgenomen in Bijlage 2.



afbeelding 3.1 Wegcategorisering gemeente Goirle

3.4.2 Heroverweging keuzes in de wegcatégorisering

Bij het opstellen van de nieuwe wegcatégorisering zijn soms nieuwe keuzes gemaakt ten aanzien van de verschillende categorieën wegen ten opzichte van de vorige wegcatégorisering. Een aantal andere zaken zijn heroverwogen. Deze heroverweging heeft in sommige gevallen geleid tot wijzigingen in de wegcatégorie. Hieronder worden deze keuzes verder toegelicht.

Rillaersebaan

Goirle en Riel hangen beide aan een duidelijke T-structuur, die wordt gevormd door de Rillaersebaan en de Turnhoutsebaan. Hierbij heeft de Turnhoutsebaan een duidelijke gebiedsontsluitende functie buiten de bebouwde kom. De Rillaersebaan heeft ook een duidelijke gebiedsontsluitende functie maar kent een deel binnen de bebouwde kom en een deel erbuiten. Dit leidt ertoe dat de Rillaersebaan ten noorden van de kern Goirle als 50 km/u weg binnen de bebouwde kom is aangewezen. Het gedeelte ten westen van de Turnhoutsebaan tot de komgrens van Riel vormt de belangrijkste ontsluiting van Riel en loopt door een gebied dat de duidelijke kenmerken van een buitengebied heeft (weids zicht, geen bebouwing et cetera). De huidige vormgeving en maatvoering van de weg is nagenoeg conform de CROW richtlijnen zoals die in paragraaf 3.3 zijn beschreven. De Functie van de weg is in overeenstemming met de inrichting. Om deze reden is de Rillaersebaan in de wegcatégorisering opnieuw als GOW buiten de bebouwde kom benoemd met een snelheidsregime van 80 km/u.

Er is in het traject om te komen tot het beleidsdocument gevraagd om de maximum snelheid op dit wegvak terug te brengen naar 60km/uur. Bij het opstellen van het beleidsdocument is hiervoor niet gekozen. Wanneer de weg in categorie zou worden terug gebracht naar een erfteogangsweg

buiten de bebouwdedek met een snelheid van 60km per uur vergt dit een enorme infrastructurele en daarmee financiële inspanning. Deze inspanning staat niet in verhouding tot de problematiek zoals die door sommige weggebruikers wordt ervaren.



afbeelding 3.2 Rillaersebaan - Goirle



afbeelding 3.3 Rillaersebaan - Riel

Hoofdroute Riel

De hoofdroute door Riel (Tilburgseweg, Dorpsstraat, Kerkstraat) is een weg binnen de bebouwde kom. Deze weg vormt weliswaar een belangrijke schakel door Riel, tussen Alphen en Tilburg/Goirle, maar de primaire functie van deze weg binnen de bebouwde kom is verblijfsgebied. De weg kent een hoge intensiteit van het gemotoriseerd verkeer, maar dit wordt niet als aanleiding gezien om de functie van de weg te wijzigen. Wel geeft deze hoge intensiteit aanleiding om de gedragingen van het verkeer verder te monitoren en eventueel maatregelen te treffen om deze passend te maken voor de functie van verblijfsgebied.

30 km/u – 80 km/u

Deze keuze impliceert dat er een directe overgang ontstaat tussen de 80 km/u structuur van de Rillaersebaan en de 30 km/u structuur van de Tilburgseweg. Om deze overgang probleemloos te kunnen maken is een goede komgrens-maatregel in combinatie met een snelheidsremmer noodzakelijk. Dit kan de bestaande uitbuiging van de weg ter hoogte van de De Leij zijn, maar in dat geval dient de komgrens verplaatst te worden. Uitgangspunt is dat naast de fysieke remming van het verkeer, de uitstraling van de weg in overeenstemming met het snelheidsregime is.



afbeelding 3.4 Dorpsstraat



afbeelding 3.5 Tilburgseweg

De Hellen

De Hellen is gecategoriseerd als verblijfsgebied. Binnen het vorige GVVP was de Baronielaan als “inrikker” benoemd. In het nieuwe GVVP zal deze worden toegevoegd aan het verblijfsgebied. De feitelijke inrichting op dit wegvakdient in overeenstemming te worden gebracht met het nieuwe snelheidsregime. De overgang moet van een goede overgangsmaatregel worden voorzien. De inrichting van het 30 km/u verblijfsgebied op enkele locaties dient ook aangepakt te worden, maar dit heeft minder prioriteit.

Doorsteek naar de Turnhoutsebaan

Verkeer van en naar de Hellen is in de huidige situatie voor een verbinding met de Turnhoutsebaan, aangewezen op een behoorlijke omrijroute. Een mogelijkheid om dit te verhelpen is het creëren van een rechtstreekse aansluiting op de Turnhoutsebaan. Dit zou in potentie op twee punten mogelijk zijn, te weten: in het verlengde van de Spoorbaan en in het verlengde van de Schietberg. Ter hoogte van de Spoorbaan vormt de huidige bebouwing langs de Spoorbaan (westelijk deel) een ernstige belemmering. Bij de Schietberg speelt dit in mindere mate een rol, maar het potentieel gebruik van deze route is lager omdat verkeer tussen de Hellen en het noorden deze aansluiting niet als alternatief voor de huidige route zal gebruiken.

De mogelijkheid van een doorsteek is in het verleden onderzocht en op basis daarvan als niet wenselijk bestempeld. Omdat de aansluiting echter van toegevoegde waarde is voor de totale ontsluiting van de Hellen, is heroverweging wenselijk. Aanvullend onderzoek moet aantonen of een extra aansluiting van de Hellen mogelijk/gewenst is.

Molenstraat-Muldersweg

Het centrum van Goirle kent geen robuuste oost-west verbinding. Verkeer maakt nu gebruik van de verder uit het centrum gelegen Van Haestrecht en Dorpsstraat of de Muldersweg in combinatie met de Molenstraat. Met name de Muldersweg en het eerste deel van de Molenstraat kent een beperkte breedte. Daarnaast ontbreken fietsvoorzieningen op deze wegen en is de breedte te beperkt om het minimale profiel voor een gebiedsontsluitingsweg te creëren. Juist de beperkte ruimte om de weg goed als 50 km/u gebiedsontsluitingsweg in te richten, vormt de basis voor een afwaardering naar 30 km/u.

Binnen dit GVVP is er voor gekozen de Muldersweg tussen de beide delen van de Molenstraat, af te waarden naar een 30 km/u verblijfsgebied. Deze afwaardering vergt een op maat gemaakte herinrichting, omdat de Muldersweg nog steeds een functie zal blijven vervullen in de ontsluiting van het centrum.



afbeelding 3.6 Muldersweg



afbeelding 3.7 Muldersweg

Bergstraat

Binnen het GVVP uit 1998 was een gedeelte van de Bergstraat gecategoriseerd als mogelijke gebiedsontsluitingsweg. Inmiddels heeft de Bergstraat deze functie zowel in vorm als in gebruik. Daarmee kan de Bergstraat worden toegevoegd aan het hoofdwegenetwerk.

Poppelseweg

De Poppelseweg is in het GVVP van 1998 gecategoriseerd als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (60 km/u). De Tivoortsebaan heeft een belangrijkere ontsluitende functie gekregen voor het industrieterrein Tivoort maar ook het centrum van Goirle. De Poppelseweg is echter van oudsher de toegangsroute uit België om Goirle in te rijden. Het ontmoedigen van deze entree heeft als gevolg dat verkeer uit België via de Turnhoutsebaan naar de Tivoortsebaan dient te rijden. Deze entree heeft een minder aantrekkelijke uitstraling.

De Poppelseweg heeft ten aanzien van het autoverkeer een lagere intensiteit. Wel heeft de weg een ontsluitende functie voor het landbouwverkeer en de fiets.

Wanneer de Poppelseweg toegankelijk blijft voor autoverkeer moet de weg conform de richtlijnen worden ingericht om met name voor de fietser voldoende veiligheid te bieden. Ook moet er een rotonde worden aangelegd bij de aansluiting van de Turnhoutsebaan. Onderzocht moet worden of de Poppelseweg afgesloten kan worden voor het autoverkeer en alleen een functie kan gaan krijgen voor het landbouw- en fietsverkeer. Wanneer de Poppelseweg wordt afgesloten voor autoverkeer kan mogelijk de aansluiting op de Turnhoutsebaan anders worden vormgegeven en zal de functie van de Tivoortsebaan worden versterkt. Vanuit economisch oogpunt wordt het afsluiten van de Poppelseweg gezien als een bedreiging voor de bereikbaarheid van het centrum vanuit de richting België. Totdat een dergelijk onderzoek aanleiding geeft tot een functiewijziging blijft de Poppelseweg gecategoriseerd als 60 km/u weg buiten de bebouwde kom.

Aansluiting A58

Gezien het grote (economische) belang van goede doorstroming op de A58, is in de regionale beleidsagenda ook opgenomen dat er de komende jaren een gezamenlijke lobby blijft, om zo hoog mogelijke prioriteit te krijgen voor verbeterde doorstroming op de A58 bij Rijk en provincie voor het deel Tilburg – Breda. Een daadwerkelijke verbreding van de A58 ter hoogte van Goirle en de mogelijke aanleg van een nieuwe aansluiting zal echter pas worden gerealiseerd na de looptijd van dit GVVP. Het ontvlechten van doorgaand en regionaal verkeer onder Tilburg, verbetering van

aansluitingen (Goirle, Hilvarenbeek) en de mogelijke aanleg van een nieuwe aansluiting bij Stappegoor bieden ook kansen voor Goirle. Naast verkeerskundige aspecten zijn er ook ruimtelijke en economische componenten van invloed op een definitief standpunt hierover.

Pas na een zorgvuldige afweging kan een definitief besluit genomen worden over de wenselijkheid en mogelijkheid van de verbreding en de aansluiting. Ten aanzien van de verbreding van de A58 en de ruimtelijke inpassing ervan, inclusief een mogelijke nieuwe aansluiting, is in de recent vastgestelde regionale beleidsagenda verkeer en vervoer afgesproken dat er een samenhangend ruimtelijk Masterplan A58 nodig is, om toekomstige ontwikkelingen aan te toetsen. Dit plan wordt regionaal uitgewerkt door de gemeenten Tilburg, Goirle, Hilvarenbeek en Gilze-Rijen.

Het standpunt van Goirle is dat zij niet tegen een tweede aansluiting is. Om een duidelijke stelling in te kunnen nemen is meer inzicht in de verkeerskundige consequenties van een tweede aansluiting nodig. Hiervoor wacht Goirle de resultaten van het Masterplan A58 af.

Bedrijventerrein Tijvoort

Hoewel het bedrijventerrein Tijvoort, strikt genomen, binnen de verblijfsgebieden valt, is ervoor gekozen dit terrein binnen de bebouwde kom als 50 km/u weg te behouden. Reden hiervoor is het gebruik van deze wegen door zwaar vrachtverkeer.

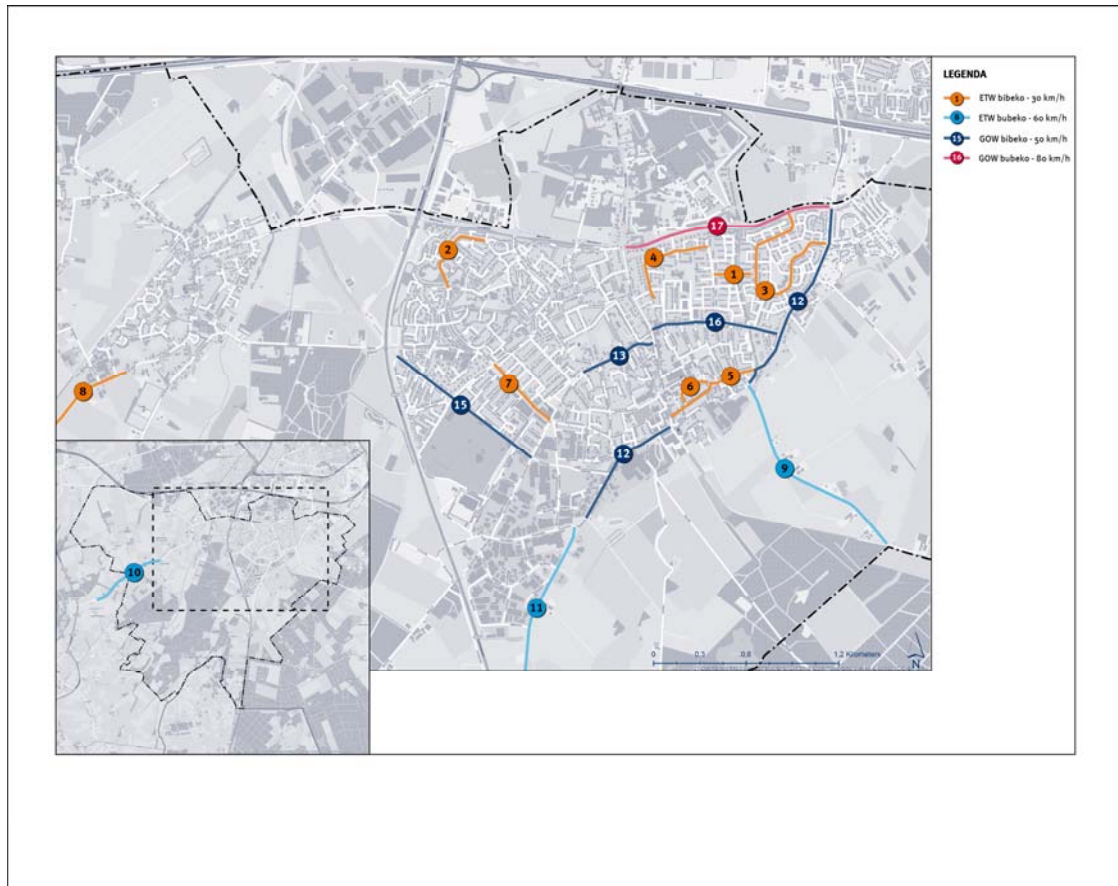
3.4.3 Consequenties wegategorisering

Het huidige wegennet van Goirle voldoet op veel punten niet aan de hierboven geformuleerde inrichtingsrichtlijn die passend is voor de wegategorisering. In de looptijd van dit GVVP zal Goirle, waar nodig, de weginrichting aanpassen aan de inrichtingsrichtlijnen. Het is echter niet realistisch om dit voor alle wegen in Goirle te doen. De gemeente Goirle concentreert zich hierbij vooral op de gebiedsontsluitingswegen en op de belangrijkste inrichtingseisen.

In de figuur hieronder is schematisch weergegeven welke wegen nog niet voldoen aan het minimaal profiel en tijdens de looptijd van het GVVP worden aangepakt.

Locatie	Maatregelnummer	Wegcategorie	Belangrijkste kenmerken die niet voldoen
Albert Schweitzerstraat	1	ETW bibeko – 30 km/u	Verharding en asmarkering
Baronielaan	2	ETW bibeko – 30 km/u	Verharding, asmarkering en uitritten
Guido Gezellelaan	3	ETW bibeko – 30 km/u	Verharding en uitritten
Kennedylaan	4	ETW bibeko – 30 km/u	Verharding en uitritten
Molenstraat	5	ETW bibeko – 30 km/u	Verharding
Muldersweg	6	ETW bibeko – 30 km/u	Verharding
Wittendijk	7	ETW bibeko – 30 km/u	Verharding, asmarkering en uitritten
Alphenseweg (Riel)	8	ETW bibeko – 30 km/u	Asmarkering, voorrangskruispunten en zone overgangen
Beeksedijk	9	ETW bubeko – 60 km/u	Uitritten en rechtstanden (snelheid)
Brakel (Riel)	10	ETW bubeko – 60 km/u	Voorrangskruispunten
Poppelseweg	11	ETW bubeko – 60 km/u	Asmarkering
Abcovenseweg	12	GOW bibeko – 50 km/u	Gedeeltelijk geen rijbaanscheiding

Bergstraat	13	GOW bibeko – 50 km/u	Onderbroken asmarkering, suggestiestroken
Dorpsstraat	14	GOW bibeko – 50 km/u	Geen rijbaanscheiding, suggestiestroken
Spoorbaan	15	GOW bibeko – 50 km/u	, suggestiestroken
Van Haestrechtstraat	16	GOW bibeko – 50 km/u	Geen rijbaanscheiding, suggestiestroken
Rillaersebaan	17	GOW bubeko – 80 km/u	Geen dubbele rijrichtingscheiding



3.5 Onveilige locaties

Aanpak en monitoring verkeersongevallenconcentraties

In de Kadernota is de verkeersongevallenanalyse uitgebreid beschreven. Hieruit blijkt dat het aantal (ernstige) ongevallen de afgelopen jaren sterk is afgenomen, ondanks dat het verkeer jaarlijks toeneemt. De afname van het aantal geregistreerde ongevallen wordt (deels) veroorzaakt door de verminderde registratiegraad.

De volgende kruispunten komen uit deze analyse als aandachtspunt naar voren. Op deze locaties zijn in de periode 2006 tot en met 2010* minimaal vijf ongevallen geregistreerd, waarvan minimaal één van de ongevallen een slachtofferongeval is.

1. Kruising Rillaersebaan / Abcovenseweg / Hoge Wal
2. Kruising Nieuwkerksedijk / Spoorbaan / Parallelweg
3. Kruising Hoogeindseweg / Wittendijk / Eikenlaan
4. Beeksedijk
5. Kruising Turnhoutsebaan/Rillaerse Baan
6. Kruising Turnhoutsebaan/Nieuwkerksedijk Zuid/Tijvoortsebaan
7. Wegvak Turnhoutsebaan tussen Poppelseweg en Gorpsbaantje

** De ongevallenconcentraties zijn bepaald ten tijde van het opstellen van de Kadernota. Omdat inmiddels nieuwe gegevens beschikbaar zijn over 2011 en 2012, heeft een check plaatsgevonden om te kijken of de concentraties de afgelopen jaren zijn gewijzigd. Dit blijkt niet aan de orde.*

Subjectieve (on)veiligheid

Bewoners en weggebruikers van de gemeente Goirle hebben de gelegenheid gekregen om in een enquête via internet hun mening te geven over verkeer en vervoer in hun gemeente.

Volgens bewoners en weggebruikers in de gemeente Goirle moet, naast de hierboven genoemde objectieve knelpunten, in het GVVP ook aandacht besteed worden aan de volgende locaties:

1. Ronde Rillaersebaan – Tilburgseweg (voorrang)
2. Kruispunt Spoorbaan – Hoogeindseweg (snelheid –voorrang)
3. Kruispunt Dorpsstraat – Tilburgseweg – Van Haestrechtstraat (Onoverzichtelijk, moeilijk oversteken, smalle fietsvoorzieningen)
4. Kruispunt Rillaersebaan – Venneweg (Mill Hill, onveilige oversteek)
5. Hoofdroute Riel (Tilburgseweg - kerkstraat - Dorpstraat)

De kaart bij afbeelding 3.8 laat een samenvoeging zien van de subjectieve en objectieve verkeersonveilige locaties en de knelpunten met betrekking tot de fietsveiligheid (zie Hoofdstuk 4, Fiets). Binnen de looptijd van het GVVP worden deze punten in ieder geval onderzocht en wordt op de objectief onveilige locaties in ieder geval actie ondernomen de verkeersveiligheid beter te waarborgen.



afbeelding 3.8 Verkeersveiligheidsknelpunten

Maatregelen knelpuntlocaties

Op basis van de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid, zijn maatregelen benoemd op kruispuntniveau. Onderstaande tabel geeft deze maatregelen weer.

tabel 3.1 Overzicht maatregelen op knelpuntlocaties in het kader van verkeersveiligheid

Onveilige kruispunten	Kruising Rillaersebaan / Abcovenseweg / Hoge Wal	Kleine veiligheidsmaatregelen rotonde
Onveilige kruispunten	Kruising Nieuwkerksedijk / Spoorbaan / Parallelweg	Kruispunt is gereconstrueerd, veiligheid monitoren, second opinion, kleine verkeersmaatregelen
Onveilige kruispunten	Kruising Hoogeindseweg / Wittendijk / Eikenlaan	Reconstructie
Onveilige kruispunten	Beeksedijk	Snelheidsmaatregelen op kruispunten
Onveilige kruispunten	Kruising Turnhoutsebaan/Rillaerse Baan	Reconstructie (verkeerslichten)
Onveilige kruispunten	Kruising Turnhoutsebaan/Nieuwkerksedijk Zuid/Tijvoortsebaan	Reconstructie (rotonde)
Onveilige kruispunten	Wegvak Turnhoutsebaan tussen Poppelseweg en Gorpsbaantje	Belijning en deklaag (wegvak)
Onveilige kruispunten	Rotonde Rillaersebaan – Tilburgseweg (voorrang)	Kleine veiligheidsmaatregelen rotonde
Onveilige kruispunten	Kruispunt Spoorbaan – Hoogeindseweg	Kruispunt is gereconstrueerd
Onveilige kruispunten	Kruispunt Dorpsstraat – Tilburgseweg – Van Haestrechtstraat	Reconstructie (bij nieuwe verkeerscirculatie)
Onveilige kruispunten	Kruispunt Rillaersebaan – Venneweg (Mill Hill, onveilige oversteek)	Oversteekvoorziening
Onveilige kruispunten	Fietsoversteek Notengaard - Hoogeindseweg	Fietsoversteek moet worden verbreed

Maatregelen wegvakken

Op basis van de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid zijn maatregelen benoemd op kruispuntniveau. Echter met name in Riel is er sprake van onveiligheid op wegvakniveau. De gehele doorgaande route komt vanuit de enquête naar voren als onveilig. Naast specifieke knelpunten komt de beleving van verkeersonveiligheid op de route voor voetgangers en fietsers naar voren. Bij het opstellen van het maatregelpakket wordt specifiek rekening gehouden met deze verschillende aspecten.

3.6 Verkeersveilige schoolroutes en schoolomgeving

Veilige schoolomgevingen en school-thuisroutes vormen een belangrijk onderwerp in het beleid van de gemeente. Enerzijds om ongelukken te voorkomen, anderzijds om het fietsgebruik onder scholieren te stimuleren, zodat zij later zelfstandig naar het voortgezet onderwijs kunnen fietsen. Om dit te realiseren zullen de scholen via veilige school-thuis-fietsroutes bereikbaar moeten zijn. De gemeente vervult hierbij een actieve rol door scholen te benaderen om deel te nemen aan Brabants Verkeersveiligheidslabel (BVL). Zij doet dit in samenwerking met de Onderwijsbegeleidingsdienst. Scholen die actief deelnemen worden daarbij zo veel mogelijk gefaciliteerd.

Voor scholen die een school-thuisroute project uitvoeren wordt een budget voor kleine maatregelen in de schoolomgeving gereserveerd.

Specifiek aandacht krijgt de schoolomgeving bij Scholengemeenschap De Keijzer. Hier gaat de school voor basis- en voortgezet (bijzonder) onderwijs in samenwerking met de gemeente actief werken aan een oplossing voor de problemen bij het halen en brengen.

3.7 Verkeerseducatie

Om het effect van infrastructurele maatregelen zo groot mogelijk te laten zijn, blijft de gemeente de komende jaren sterk inzetten op ondersteunend beleid in de vorm van educatie en voorlichting op het gebied van verkeer. In deze paragraaf wordt ingegaan op de doelstelling op het gebied van communicatie, educatie en handhaving. Vervolgens wordt aandacht geschonken aan het beleid ten aanzien van permanente verkeerseducatie en voorlichting.

Het Verkeer- en vervoersbeleid van de gemeente Goirle richt zich naast het realiseren van veilige infrastructuur ook op mensgerichte of educatieve maatregelen. Primaire doelstelling hierbij is het tot stand brengen van een gedragsverandering die leidt tot een veiligere deelname aan het verkeer. De uiteindelijke doelstelling is het bereiken van nul verkeersslachtoffers. Ten aanzien van de mensgerichte maatregelen volgt de gemeente Goirle de lijn van de provincie Noord-Brabant.

Het motto is: **samen verantwoordelijk voor het bereiken van o verkeersslachtoffers** (Provinciale campagne “Maak van de o een punt”).

De gemeente kiest de rol om het eigen initiatief van ouders, scholen, maatschappelijke organisaties en bedrijven te ondersteunen en ruimte te geven. Naast het investeren in veilige wegen, participeert de gemeente ook actief in deze processen. Doel is het stimuleren en prikkelen van alle betrokken partners om te komen tot een brede samenwerking.

Provinciale actielijnen

Conform de actielijn van de provincie zal de gemeente inzetten op groepen die het meest kwetsbaar zijn in het verkeer of het grootste gevaar vormen voor anderen. Provinciaal gezien zijn er voor de komende jaren de volgende centrale actielijnen uitgezet:

- 2013 het jaar van de fietser;
- 2014 het jaar van de jonge bestuurder;
- 2015 het jaar van de oudere verkeersdeelnemers.

De provinciale actielijnen worden geëvalueerd en na 2015 wordt op basis van de resultaten een nieuwe koers ingezet. De gemeente Goirle zal op dat moment de nieuwe lijn overnemen.

Regionaal en lokaal

Lokaal blijft de insteek ook dat wat we goed doen blijft! De gemeente draagt actief de regionale verkeersveiligheidsacties uit en ondersteunt lokale partijen bij de uitvoering. Hierbij sluit de gemeente Goirle aan op de landelijke campagnekalender. Handhaving acties worden zoveel mogelijk aangesloten op de thema's uit deze kalender.

In het basisonderwijs wordt ingezet op het halen en behouden van het Brabants Verkeersveiligheidslabel (BVL). Gestreefd wordt naar deelname van alle basisscholen in de gemeente Goirle aan het BVL. Aan de verkeerseducatie op basisscholen wordt vanaf 2013 een impuls gegeven door de scholen actief te benaderen. Dit heeft tot doel in de periode tot 2016 alle basisscholen binnen de gemeente Goirle het label te laten halen. Bij het voortgezet onderwijs wordt het educatieve lespakket Totally Traffic ingezet.

Naast de provinciale en regionale acties biedt het beleid van de gemeente Goirle ook ruimte aan lokale initiatieven. Gemeente Goirle ziet een belangrijke rol bij voorlichting en educatie bij andere (maatschappelijke) partners en zoekt hiervoor samenwerking op.

4 Thema fiets

Op korte afstanden is de fiets in Nederland het meest populaire vervoermiddel. Dat is niet verwonderlijk, want fietsen is betrouwbaar (qua reistijd), efficiënt (weinig ruimte- en energiegebruik), milieuvriendelijk (geen schadelijke stoffen) en gezond. Bovendien is fietsen leuk om te doen en heeft Nederland uitstekende fietsvoorzieningen. Hoewel ook in Goirle veel wordt gefietst, bestaan er nog diverse verbetermogelijkheden. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de doelstelling ten aanzien van het thema Fiets, en vervolgens op het fietsnetwerk en de fietsparkeervoorzieningen.

4.1 Doel en maatregelen

Ten aanzien van het thema Fiets stelt de gemeente Goirle zich ten doel:

“Een goed fietsklimaat te bieden, waarbij fietsers kunnen beschikken over een fijnmazig netwerk van veilige, snelle, comfortabele fietsroutes en voldoende en kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen op belangrijke bestemmingslocaties”.

Vanwege alle voordelen die het gebruik van de fiets met zich meebrengt (betrouwbaar, efficiënt, milieuvriendelijk en gezond), is het van belang om ervoor te zorgen dat, zeker voor verplaatsingen binnen de gemeente, de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto goed is. Snelle en comfortabele fietsroutes en het bieden van voldoende en goede fietsparkeervoorzieningen op de juiste locatie dragen daaraan bij.

Binnen het GVVP worden acties uitgevoerd op een viertal sporen:

• Verbeteren bewegwijzering	1	project
• Verbeteren kwaliteitsniveau primaire fietsnetwerk	9	projecten
• Aanpak verkeersonveilige (kruis-)punten	10	projecten
• Realisatie fietsparkeervoorzieningen	2	projecten

De benoemde acties zijn uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma bij dit GVVP. De projecten betreffen zowel onderzoeks- als uitvoeringsprojecten.

4.2 Fietsnetwerk

De gemeente zet zich in voor een aantrekkelijk, samenhangend netwerk van utilitaire en recreatieve fietspaden. Voor het utilitaire fietsverkeer zijn met name de volgende kwaliteitsaspecten van belang:

- **Samenhang:** het fietsnetwerk moet een samenhangend geheel vormen van routes die belangrijke herkomsten en bestemmingen met elkaar verbinden.
- **Directheid:** fietsroutes moeten zo direct mogelijk zijn.
- **Aantrekkelijkheid:** fietsinfrastructuur moet aantrekkelijk zijn voor fietsers en goed zijn ingepast in de omgeving.
- **Verkeersveiligheid:** de infrastructuur moet veilig zijn voor alle weggebruikers.
- **Comfort:** de fietsinfrastructuur moet een vlotte en comfortabele doorstroming mogelijk maken.

4.2.1 Kwaliteitseisen fietsnetwerk

Het fietsnetwerk van de gemeente Goirle is opgedeeld in een **primair en secundair netwerk**. Het primaire fietsnetwerk bestaat uit de hoofdfietsroutes. Dit zijn de belangrijkste routes die zowel van regionaal als lokaal belang zijn. Het secundaire netwerk heeft vooral een interne verzamel functie.

Voor het primaire fietsnetwerk zijn kwaliteitseisen opgesteld. Deze kwaliteitseisen hebben betrekking op verharding, de soort fietsvoorzieningen, de breedte van fietsvoorzieningen, herkenbaarheid, onderhoud, gladheidsbestrijding en bewegwijzering. Daar waar de kwaliteitseisen niet haalbaar blijken streeft Goirle voor haar hoofdroutes in ieder geval naar een **comfortabel, direct en veilig** netwerk.

Voor het secundaire netwerk zijn de kwaliteitseisen minder vergaand en minder hard: hier moet bij reconstructies voldoende rekening gehouden worden met de fiets. Om het fietsgebruik te stimuleren moeten de knelpunten die het comfortabel fietsen door Goirle in de weg staan worden aangepakt. Om de verbeterpunten aan te wijzen is inzicht nodig in het huidige netwerk. Op basis van een inventarisatie komen ontbrekende fietsschakels in beeld.

tabel 4.1 *Kwaliteitseisen fietsnetwerk*

	Primaire fietsnetwerk	Secundaire fietsnetwerk
Samenhang		
• Compleetheid	Aanleggen ontbrekende schakels	
Directheid		
• Omrij factor	Maximaal 1,2	Maximaal 1,4
• Wachttijd	Maximaal 60 seconden bij verkeerslichten.	Maximaal 90 seconden bij verkeerslichten.
Veiligheid		
• Obstakelvrije zone	Incidentele obstakels: minimaal 0,30 m. Gesloten obstakels: minimaal 0,60 m.	-
• Voorrang	Per locatie afhankelijk. Bij rotondes: fietsers uit de voorrang. Verkeerslichten: fiets conflictvrij en Wachttijdvoorspellers.	Per locatie afhankelijk. Bij rotondes: fietsers uit de voorrang. Verkeerslichten: fiets conflictvrij en Wachttijdvoorspellers.
• Verlichting	Minimaal medegebruik van bestaande verlichting, apart verlichten solitaire fietspaden. Extra aandacht bij belangrijke oversteeklocaties.	Minimaal medegebruik van bestaande verlichting.
Comfort		
• Verharding	Binnen bebouwde kom fietspaden in rood asfalt. Buiten de bebouwde kom asfalt.	Binnen bebouwde kom fietspaden bij voorkeur (rood) asfalt (minimaal tegels). Buiten de bebouwde kom asfalt.,
Maatvoering:		
• Fietspad één richting	2,50 m. (minimaal 1,80 m.)	Minimaal 1,50 m.
• Fietspad twee richtingen	3,50 m. (minimaal 3,00 m.)	Minimaal 2,50 m.
• Fietsstrook met fietssymbool	2,00 m. (minimaal 1,50 m.)	Minimaal 1,50 m.
• Fietssuggestie strook	-	1,75 m. (minimaal 1,2)

Verharding

Voor het primaire fietsnetwerk geldt dat comfort en snelheid van zodanig groot belang zijn dat een **vlakke verharding**, bijvoorbeeld van betontegels of asfalt, wordt nagestreefd.

Fietsvoorzieningen

Voor de primaire fietsroutes geldt dat de voorkeur uitgaat naar **vrijliggende fietspaden**. Op het moment dat vrijliggende fietspaden niet inpasbaar zijn, kan eventueel gekozen worden voor de realisatie van fietsstroken. Rotondes worden in principe altijd uitgerust met vrijliggende fietspaden, waarbij het fietspad, conform de gemeente Tilburg, uit de voorrang ligt.

Breedte fietsvoorzieningen

Voor de primaire fietsroute geldt dat de breedte van een eenrichtingsfietspad minimaal **1,80 meter** moet bedragen, zodat strooi- en veegwagens de fietspaden schoon en sneeuwvrij kunnen houden. De voorkeursbreedte is echter minimaal 2,50 meter. Voor tweerichtingsfietspaden geldt een minimale breedte van **3,00 meter**. Voor fietsstroken geldt dat minimaal moet worden voldaan aan de landelijke richtlijn van minimaal **1,50 meter** breedte.

Herkenbaarheid

Voor alle fietsroutes in het primaire fietsnetwerk geldt, dat ze bij voorkeur in een herkenbare **rode kleur** (bij voorkeur rood asfalt) uitgevoerd worden. Daarnaast geldt dat de toegepaste markering het verloop van doorgaande fietsroutes moet benadrukken.

Onderhoud

Voor alle fietsroutes in Goirle geldt dat de kwaliteit bewaakt moet worden en dat fietsvoorzieningen dus goed onderhouden worden. De bestrating en belijning wordt op een hoog peil gehouden door het plegen van intensief onderhoud en door het toepassen van duurzame materialen. Naast uitvoering van periodieke inspectie en acties naar aanleiding daarvan, wordt ook direct actie ondernomen op basis van klachten en meldingen.

Gladheidsbestrijding

De mate waarin sneeuw en ijs problemen geven, verschilt sterk van jaar tot jaar. Bovendien gaat het meestal om een beperkt aantal dagen in het jaar. Maar als het winterweer toeslaat, leidt dit vaak tot grote aantallen glijpartijen onder fietsers en helaas ook tot veel verwondingen. Het is daarom belangrijk om, bij verwachte gladheid ten minste de primaire fietsroutes preventief te strooien.

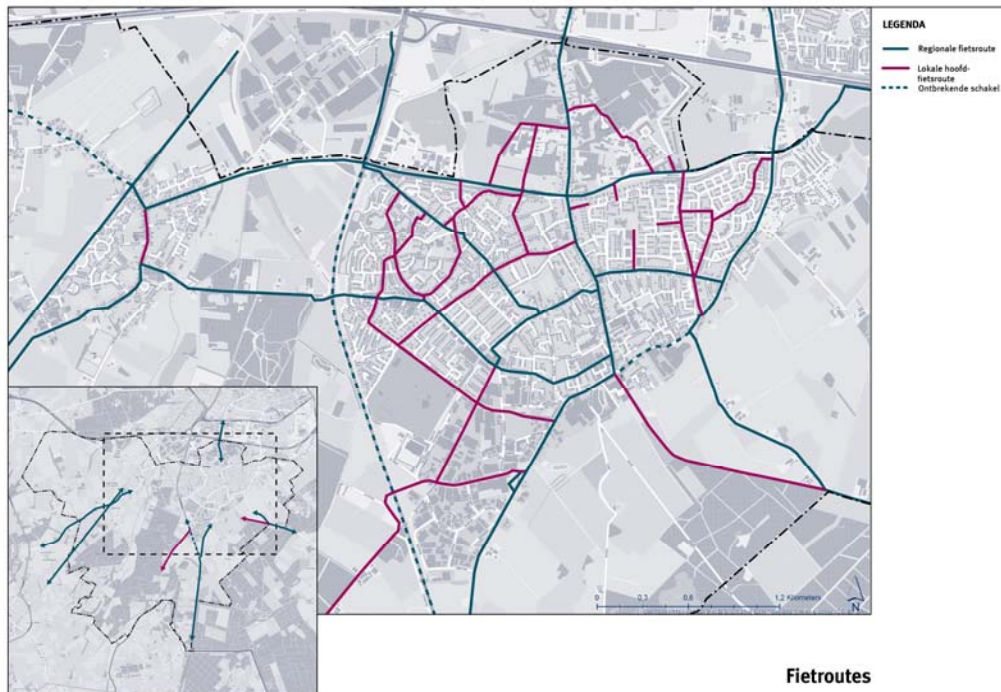
Bij sneeuwval is alleen strooien niet toereikend. Het is dan belangrijk ook te borstelen of te schuiven. Ook moet worden voorkomen dat de sneeuw van de hoofdrijbaan naar een fietsstrook of de toegang tot het fietspad geschoven wordt.

Bewegwijzering

Het fietsbewegwijzeringssysteem moet gesloten zijn; een eenmaal in de bewegwijzering opgenomen bestemming moet op elke volgende wegwijzer worden vermeld, totdat de bestemming is bereikt. De huidige bewegwijzering is op hoofdlijnen al compleet, maar wordt gecontroleerd en waar nodig op detailniveau nog aangepast.

4.3 Primaire en secundaire fietsnetwerk

Het primaire fietsnetwerk en secundaire fietsnetwerk zijn in onderstaande afbeelding weergegeven.



afbeelding 4.1 Primaire en secundaire fietsnetwerk

In Bijlage 3 is de fietsnetwerk kaart op groot formaat opgenomen.

In grote lijnen komt het fietsnetwerk overeen met het netwerk zoals dat in het GVVP van 1998 was opgenomen.

Alle primaire fietsverbindingen (lokaal en regionaal) worden op termijn zo veel mogelijk ingericht conform de uitgangspunten, zoals deze in voorgaande paragraaf zijn gepresenteerd. Het secundaire netwerk wordt aangepakt wanneer hier mogelijke combinaties met andere werkzaamheden te maken zijn. Vanuit het GVVP wordt niet actief ingezet op verbetering van het secundaire netwerk. Het GVVP geeft wel inrichtingseisen die bij herinrichting als leidraad kunnen dienen. Per situatie wordt bekeken in hoeverre het mogelijk is om aan de gewenste kwaliteitscriteria te voldoen. Op basis van de analyse van de huidige situatie (verkeersveiligheidsanalyse, bewonersenquête, en inventarisatie) wordt de komende jaren speciaal aandacht gevraagd voor de volgende projecten:

Fietsverbinding Riel – Goirle (route Rielsedijk – Eikenlaan – Wittendijk – St. Janstraat)

Op deze route wordt extra aandacht gegeven aan comfort, veiligheid en herkenbaarheid. Daarmee wordt deze route ingericht conform de kwaliteitseisen van het primaire fietsnetwerk.

Fietsverbinding Riel – Goirle (route Rillaersbaan – Gagel – Nieuwe Rielseweg – Dorpstraat).

Op deze route wordt extra aandacht gegeven aan comfort, veiligheid en herkenbaarheid. Daarmee wordt deze route ingericht conform de kwaliteitseisen van het primaire fietsnetwerk.

Fietsverbinding zuidzijde centrum (Bergstraat – Muldersweg /Molenstraat – Kerkstraat)

Het ontbreekt hier aan een goede fietsvoorziening. Er is sprake van smalle fietsstroken, onduidelijke oversteeklocaties, en een hoge verkeersintensiteit.

Fietsroute Zandeind – Gilzerbaan Riel

Zandeind – Gilzerbaan vormt de verbinding tussen Goirle/Riel en Gilze. Het grootste gedeelte van de Gilzerbaan is gecategoriseerd als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (60 km/u). In de huidige situatie zijn geen fietsvoorzieningen aanwezig. Deze verbinding wordt aangemerkt als primaire fietsroute. Hoewel het aantal ongevallen met fietsers op deze weg niet direct een aanleiding geeft voor grootschalige infrastructurele maatregelen is ten aanzien van de verkeersveiligheid de combinatie van snelverkeer met fietsers wel aanleiding om aanvullende maatregelen te onderzoeken. Eerder onderzoek heeft uitgewezen dat het aanbrengen van vrijliggende/aanliggende fietsvoorzieningen een onevenredig hoge investering vergt. Aanvullend onderzoek moet nu uitwijzen op welke wijze hier aanvullende maatregelen kunnen worden gerealiseerd die de veiligheid van de fiets verbeteren. De functie van de verbinding wordt bij de herziening van het regionale fietsnetwerk in 2013 - 2014 opnieuw bezien.

Fietsvoorzieningen Abcovenseweg

Oversteken op de Abcovenseweg zijn gevaarlijk door hoge snelheid van het autoverkeer. Veel van de aanwezige fietsvoorzieningen zijn te smal. De aansluiting op het fietspad langs de Beeksedijk is onveilig en onlogisch. Het aanpassen van de fietsvoorzieningen en oversteeklocaties op de Abcovenseweg is daarom wenselijk.

Fietsroute Bergstraat - Poppelseweg

Hier is sprake van (te) smalle fietsstroken in combinatie met hoge snelheden.

Fietsroute Riel centrum (Tilburgseweg – Dorpstraat – Kerkstraat)

Hier is sprake van smalle fietsstroken in combinatie met hoge snelheden met veel autoverkeer. De Dorpstraat en de Kerkstraat maken deel uit van het secundaire fietsnetwerk, de Tilburgseweg is onderdeel van het primaire netwerk. Binnen het huidige profiel zijn geen mogelijkheden voor volledige vrijliggende fietsvoorzieningen. Gezien de wegcategorie (30km/u) is dit ook niet strikt noodzakelijk. Waar nodig worden veiligheidsknelpunten op de route aangepakt.

Oversteeklocaties fietsers Hoogeindseweg – Kempenlaan

De oversteeklocaties voor fietsers op de Hoogeindseweg en de Kempenlaan vormen een verkeersveiligheidsknelpunt. Als onderdeel van de opwaardering van de fietsroutes door de Hellen worden de volgende oversteeklocaties aangepakt:

- Kruispunt Eikenlaan – Wittendijk (hard rijden, voorrang en overzicht).
- Kruispunt Notengaard – Hoogeindseweg (oversteek fietsers en smalle middenberm).
- Kruispunt Kempenlaan – Nieuwe Rielseweg (oversteek fietsers).

Fietsvoorzieningen Dorpsstraat – Tilburgseweg - Van Haestrechtstraat

Beide straten zijn opgenomen in het primaire fietsnetwerk en voldoen niet aan de inrichtingseisen. Er is in de huidige situatie sprake van smalle fietsstroken langs gebiedsontsluitingswegen, een hoge intensiteit en hoge snelheden van het autoverkeer.

Fietsvoorzieningen Spoorbaan

De spoorbaan is recent van nieuwe fietsstroken voorzien. Deze voldoen niet aan de kwaliteitseisen voor het hoofdfietsnetwerk. De huidige situatie wordt de komende jaren gemonitord op de hoofdeisen comfort, directheid en/of veiligheid. Hieruit moet blijken of de zojuist gerealiseerde situatie op termijn moet worden herzien.

Fietsroute Turnhoutsebaan

Langs de Turnhoutsebaan zijn nu geen fietsvoorzieningen aanwezig. Hier wordt ook niet in geïnvesteerd. De Turnhoutsebaan vormt de kortst route tussen Tilburg en Poppel langs Goirle. De gemeente Goirle kiest er echter bewust voor om de (recreatieve) fietsers *door* Goirle te leiden in plaats van erlangs. Reden hiervoor is de doorgaande fietser te verleiden in Goirle te verblijven. Daarnaast is het ontbreken van de verbinding door belanghebbenden niet als gemis aangegeven. Langs de Turnhoutsebaan is op een aantal plaatsen wel een parallel structuur voor landbouwverkeer. Fietsers kunnen hier wel gebruik van maken maar er is geen sprake van vrijliggende fietsstructuren

Aanpak knelpunten onveilige kruispunten

In hoofdstuk 3 Thema Verkeersveiligheid is opgenomen welke kruispunten extra aandacht verdienen. Hierbij wordt specifiek bekeken of de positie van de fietser verbeterd kan worden.

4.4 Fietsparkeren

Behalve een goed, samenhangend, veilig, comfortabel en aantrekkelijk fietsnetwerk, is het van belang dat voldoende en kwalitatief goede stallingmogelijkheden bij herkomst- en bestemmingslocaties worden aangeboden. Fietsers moeten hun fiets kunnen stallen zonder risico op diefstal of schade. Het voeren van een goed fietsparkeerbeleid kan ertoe bijdragen dat meer mensen hun fiets daadwerkelijk gaan gebruiken. Daarnaast draagt een goed fietsparkeerbeleid bij aan het terugdringen van het aantal losgestalde fietsen en daarmee aan een betere aanblik van de openbare ruimte.

Voldoende en kwalitatief goede stallingvoorzieningen

Uitgangspunt is het bieden van voldoende en kwalitatief goede fietsenstallingen bij de openbaar vervoerhaltes, bij winkelcentra, toeristische rustplaatsen en bij openbare voorzieningen als scholen en sportvoorzieningen. De gemeente bekijkt per geval welke mogelijkheden bestaan om het aantal stallingvoorzieningen uit te breiden. Uit de bewonersenquête voor het GVVP blijkt dat er op veel plaatsen behoefte is aan extra of betere stallingen. Voor het centrum van Goirle en Riel moet een fietsparkeeronderzoek uitwijzen waar structureel sprake is van een capaciteitstekort. Ook wordt daarin de haalbaarheid van een overdekte en/of bewaakte fietsenstalling rond de Hovel onderzocht.

Het streven is om binnen de gemeente Goirle een uniforme uitstraling voor fietsparkeren te realiseren. De gemeente stelt zich ten doel om (verouderde) rekken zonder aanbindmogelijkheid in de komende jaren te vervangen door aanleunbeugels of door stallingen die voldoen aan het keurmerk 'FietsParKeur'.

In 1999 is de stichting FietsParKeur opgericht om de kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen (fietsenrekken, fietsenstallingen, et cetera) te verbeteren. De stichting FietsParKeur heeft kwaliteitseisen opgesteld die zijn neergelegd in een zogenaamd Normstellend Document. FietsParKeur omvat diverse kwaliteitseisen waaraan fietsparkeervoorzieningen moeten voldoen. Het stelt, rekening houdend met verschillende typen fietsen, eisen aan gemak bij het plaatsen en vastzetten van een fiets, kans op letsel bij gebruiker of passant, kans op schade aan de fiets, kraakbestendigheid, vandalismebestendigheid, duurzaamheid en informatie over het systeem. Fabrikanten die voldoen aan de eisen van het Normstellend Document kunnen bij de stichting het zogenaamde FietsParKeurmerk aanvragen.

Fietsparkeren bij nieuwe ontwikkelingen

Fietsparkeervoorzieningen bij nieuwe ontwikkelingen dienen in beginsel op eigen terrein plaats te vinden. Voor het bepalen van het aantal te realiseren fietsparkeervoorzieningen bij nieuwe ontwikkelingen worden de kengetallen uit de Fietsparkeertool van het Fietsberaad gebruikt, die via www.fietsberaad.nl te benaderen is.

Oplaadpunten elektrische fietsen

Steeds meer mensen maken gebruik van een elektrische fiets. Voor het parkeren van deze fietsen zijn stallingen met aanbindmogelijkheid erg belangrijk. Ook de zichtbaarheid van de stallingen is belangrijk, vanwege de gewenste sociale controle. Het gaat immers om dure fietsen.

Oplaadpunten zijn van minder belang, aangezien de meeste fietsritten veel korter zijn dan 50 kilometer en de meeste accu's afneembaar zijn. Voor het recreatief fietsverkeer kunnen oplaadpunten wel een toegevoegde waarde hebben. Het ligt echter voor de hand dat (horeca)ondernemers uit oogpunt van klantvriendelijkheid en gastvrijheid hier zelf zorg voor dragen. De gemeente Goirle staat er echter niet onwelwillend tegenover om initiatiefnemers hierbij, waar mogelijk, ondersteuning te bieden. Ook kan worden aangehaakt bij regionale initiatieven. Het initiatief hiervoor ligt in eerste instantie bij de ondernemers. In samenspraak met de gemeente kan ook gekeken worden naar een geschikte centrale plek in het centrum.

5 Bereikbaarheid en verkeerscirculatie

Een goede bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer is een noodzakelijke randvoorwaarde voor het functioneren van de gemeente Goirle. Negatieve effecten moeten zo veel mogelijk worden voorkomen. In dit hoofdstuk wordt, na de doelstelling, ingegaan op de verkeerscirculatie van het autoverkeer, bewegwijzering, het tegengaan van sluijverkeer en de bereikbaarheid voor hulpdiensten in de gemeente.

5.1 Doel en maatregelen

De doelstelling op het gebied van bereikbaarheid en verkeerscirculatie is:

“Het garanderen van een betrouwbare bereikbaarheid voor alle vervoerswijzen. Daarbij moet overlast waar mogelijk worden voorkomen”.

Een duidelijke bewegwijzering moet ervoor zorgen dat (vracht)verkeer zo veel mogelijk gebruik maakt van de gewenste routes. Sluijverkeer moet worden tegengegaan en de bereikbaarheid van hulpdiensten moet worden gegarandeerd.

Binnen het GVVP worden acties uitgevoerd op twee sporen:

- | | | |
|---|---|---------|
| • Verbeteren verkeerscirculatie centrum | 1 | project |
| • Monitoring verkeersafwikkeling | 1 | project |

De exacte invulling van deze projecten is opgenomen in het maatregelenpakket.

5.2 Verkeerscirculatie Goirle-Centrum

De verkeerscirculatie in het centrum wordt verbeterd zodat er een duidelijk circuit ontstaat. Op dit moment is er geen sprake van een duidelijke routing door het centrum. Met name centrum-uit, in noordelijke richting, ontbreekt het aan een directe route.

De verkeerscirculatie in het centrum dient aan de volgende uitgangspunten te voldoen:

- Eenvoudige en heldere routing (zo weinig mogelijk borden maar met goede bewegwijzering).
- Ruimte voor de voetganger en een autoluw centrum.
- Goede bereikbaarheid parkeervoorzieningen (in- en uitgaand).
- Veilige wegen (30 km/u).

Ruim 10 jaar geleden is de verkeerscirculatie in het centrum aangepakt. Deze aanpassing had in ieder geval tot doel de detailhandel in het centrum optimaal bereikbaar te houden. Meest in het oog springende wijziging was het instellen van eenrichtingsverkeer op de Tilburgseweg in zuidelijke richting. Dit heeft er toe geleid dat er geen directe route in noordelijke richting meer is. Verkeer in noordelijk richting dient gebruik te maken van de oostelijke route over de Abcovenseweg – Van Haestrechtstraat of de westelijke route over de Bergstraat, Parallelweg en verder. Beide routes kennen een hoge omrijdfactor.

Binnen de looptijd van het GVVP wordt een onderzoek gestart naar de verbetering van de verkeerscirculatie in het centrum, rekening houdend met de bovengenoemde uitgangspunten. In het onderzoek dienen minimaal de volgende varianten te worden afgewogen:

- Variant noordelijke route door een van de Prinsessenstraatjes en eenrichtingsverkeer Tilburgseweg in noordelijke richting tussen de Kloosterstraat en Kalverstraat.
- Variant noordelijke route door instellen van tweerichtingsverkeer Tilburgseweg tussen de Kalverstraat en Dorpsstraat en eenrichtingsverkeer Tilburgseweg in noordelijke richting tussen de Kloosterstraat en Kalverstraat.



afbeelding 5.1 Variant met zoekgebied noordelijke ontsluiting via een van de Prinsessenstraatjes



afbeelding 5.2 Variant met tweerichtingsverkeer Tilburgseweg

Voor alle varianten geldt dat de bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen rond de Hovel gegarandeerd moeten worden. Dit wordt ondersteund door het bieden van een goede bewegwijzering, zowel vanuit Tilburg als vanuit de richting België.

Kloosterplein autoluw niet autovrij

Het Kloosterplein is in 2012 heringericht. De plannen voor een nieuwe verkeerscirculatie in het centrum zullen moeten aansluiten bij de herinrichting van het Kloosterplein. Daarbij is het volledig autovrij maken van het Kloosterplein voor Goirle in het licht van recente afwegingen en grote investeringen nu niet wenselijk. Daar komt bij dat de bereikbaarheid van diverse voorzieningen, het cultureel centrum en de parkeergarage door afsluiting van het Kloosterplein in het geding kan komen.

5.3 Capaciteit van het wegennet

Onderzoek uit 2010 van onderzoeksbureau Goudappel Coffeng, wijst uit dat drie kruisingen in de gemeente Goirle tegen hun capaciteitsgrenzen aanlopen in het jaar 2020. Het betreft de volgende punten:

- Rillaersebaan – Turnhoutsebaan;
- Turnhoutsebaan – Tivoortsebaan;
- Rillaersebaan – Tilburgseweg.

In het onderzoek werd destijds het volgende over deze punten beschreven:

Rillaersebaan – Turnhoutsebaan

Het advies is om het kruispunt Rillaersebaan – Turnhoutsebaan voorlopig te handhaven met verkeerslichten. Door het wijzigen van tijden kan op de korte termijn al wat meer afwikkelingskwaliteit geboden worden. Een extra linksaffer zorgt er met de huidige verkeersstromen voor dat er zeker voldoende afwikkelingskwaliteit kan worden geboden. Een (turbo)rotonde biedt onvoldoende afwikkelingskwaliteit. Er zijn 3 toeleidende wegvakken op de hoofdstroom noodzakelijk om voldoende afwikkelingskwaliteit te kunnen bieden. Dit vergt veel extra ruimte en past niet binnen het profiel en de stedelijkheidsgraad van Goirle.

Bron: Onderzoeksrapportage Goudappel Coffeng, Aanpak kruispunten hoofdwegennet, 2010

Het uitgangspunt bij de overdracht van de Turnhoutsebaan naar de gemeente was dat het kruispunt Rillaersebaan – Turnhoutsebaan zou worden vormgegeven als rotonde met een ongelijkvloerse kruising voor fietsers. Uit onderzoek (onderzoeksrapportage Goudappel Coffeng 2010) blijkt dat een rotonde op deze plaats waarschijnlijk niet voldoende is voor de afwikkeling van het verkeer. Ook zou de intensiteit op dit kruispunt vragen om een turborotonde welke binnen de landelijke omgeving van Goirle en Riel moeilijk in te passen is. Het is wenselijk om voordat het kruispunt gereconstrueerd wordt, om een definitieve keuze te maken in de juiste kruispuntvorm. Hiervoor is aanvullend onderzoek noodzakelijk.

Turnhoutsebaan – Tijvoortsebaan

Op het kruispunt Turnhoutsebaan – Tijvoortsebaan biedt een enkelstrooksrotonde voldoende afwikkelingskwaliteit voor de toekomst.

Bron: Onderzoeksrapportage Goudappel Coffeng, Aanpak kruispunten hoofdwegenet, 2010

Rillaersebaan – Tilburgseweg

De Rillaersebaan – Tilburgseweg dreigt in de toekomst ook onvoldoende afwikkelingskwaliteit te bieden met de huidige vormgeving. De verwachting is dat na realisatie van de oostelijke ontsluiting of extra aansluiting op de A58 de belasting op de rotonde nog verder zal toenemen. Een eventuele oplossing hiervoor is de realisatie van een turborotonde. De beschikbare ruimte en de veiligheid voor fietsers zijn nadelen van deze oplossing. Een kruispuntgerichte benadering is hier niet voldoende. Volledig uitzoomen op de totale wegenstructuur is noodzakelijk om een duurzame oplossing te bieden. Een GVVP is hiervoor een geschikt instrument.

Bron: Onderzoeksrapportage Goudappel Coffeng, Aanpak kruispunten hoofdwegenet, 2010

In 2020 is alleen de avondspits een probleem, met een maximale belasting van 82%. Dit zorgt wel voor wachtrijen maar is nog niet heel ernstig. Omdat de keuze voor een oplossing sterk afhankelijk is van verdere ontwikkelingen op het wegennet van de gemeente Goirle (bijvoorbeeld een extra aansluiting op de A58) en de werkelijke groei van de automobiliteit, wordt binnen de looptijd van dit GVVP de afwikkeling van het verkeer op dit punt gemonitord. Er wordt daarmee expliciet voor gekozen alleen maatregelen te treffen indien uit de monitoring blijkt dat de verkeersafwikkeling daadwerkelijk problematisch verloopt.

5.4 Negatieve effecten doorgaand (vracht)verkeer

In de kadernota is het tegengaan van negatieve effecten van doorgaand (vracht)verkeer in de kern Riel opgenomen. Naar aanleiding van de werksessie in Riel is naar voren gekomen dat het onwenselijk is een fysieke maatregel te treffen die het doorgaande verkeer door de kern Riel onmogelijk maakt. Ook is het onwenselijk verboden te plaatsen die niet gehandhaafd worden. Maatregelen die wel kunnen worden toegepast zijn:

- bronmaatregelen die trillingen en of geluidsoverlast van dit verkeer tegen gaan (zie hoofdstuk 9)
- mensgerichte maatregelen die het gedrag van de bestuurders beïnvloeden
- maatregelen die de routekeuze van de bestuurders beïnvloeden

Alle bovenstaande opties worden ingezet ten behoeve van het verbeteren van de problematiek. Echter deze worden gezien de aard van de aanpak niet separaat verwerkt in het maatregelenpakket.

6 Voetgangers/minder validen

Bijna iedereen is vrijwel elke dag voetganger; of het nu is om naar de auto of bushalte te lopen, of vanaf de fietsenstalling naar de winkel. Mede vanwege de vergrijzing is het steeds belangrijker dat voetgangersvoorzieningen ook goed toegankelijk zijn voor minder validen. De gemeente Goirle vindt het daarom belangrijk dat voorzieningen voor voetgangers en minder validen op orde zijn. In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan de doelstelling ten aanzien van het thema voetgangers/minder validen, aan de infrastructuur voor voetgangers, toegankelijke bushaltes en looproutes naar scholen

6.1 Doel en maatregelen

Het doel dat de gemeente Goirle nastreeft als het gaat om voetgangers/minder validen is:

“Het bieden van goede voorzieningen voor alle voetgangers, zodat alle functies in Goirle voor iedereen toegankelijk zijn”.

Binnen het GVVP worden acties uitgevoerd op drie sporen:

- | | | |
|--|---|-----------|
| • Verbeteren infrastructuur | 1 | project |
| • Gedragsbeïnvloeding | 1 | project |
| • Aanpak gevaarlijke oversteeklocaties | 3 | projecten |

De exacte invulling van deze projecten is opgenomen in het maatregelenpakket.

6.2 Infrastructuur voor voetgangers

Voetgangers hebben ruimte nodig. Weliswaar weten de meeste voetgangers zich prima te redden, maar dit geldt niet voor minder goed ter been zijnde voetgangers, rolstoelers en voetgangers met kinderwagens. Versmallingen, oneffenheden en stoeprandjes kunnen voor deze groepen mensen een ware hindernisbaan vormen.

Met de toenemende vergrijzing neemt het aantal voetgangers naar verwachting de komende jaren toe. Evenals het gebruik van scootmobielen, rollators en rolstoelen in het straatbeeld. De gemeente zet zich daarom in voor voldoende brede trottoirs en voor middeneilanden om oversteken van drukke straten te vergemakkelijken. Huidige knelpunten zoals het ontbreken van, of juist te steile op- en afritjes van het trottoir, worden door de gemeente samen met betrokken partijen geïnventariseerd. Ernstige knelpunten krijgen van de gemeente prioriteit, de overige worden meegenomen in combinatie met onderhoud. Hierbij hanteert de gemeente Goirle de richtlijnen van het CROW zoals deze zijn opgenomen in de publicaties 177 en 226³.

6.3 Toegankelijke bushaltes

In Goirle is het toegankelijk maken van bushaltes volledig gereed. Om de toegankelijkheid vanaf nu op peil te houden worden de toegankelijkheidseisen standaard meegenomen bij nieuwe aanleg van haltes.

Per halte wordt bekeken of, en zo ja, op welke wijze de geleidelijnen moeten worden aangesloten op de natuurlijke omgeving. Om wachtende reizigers te beschermen tegen weersinvloeden als regen, wind en zon streeft de gemeente bovendien naar realisatie van minimaal éénabri per haltepaar. Voor de huidige situatie is hieraan voldaan op alle plaatsen waar dit fysiek mogelijk was.

Een betere toegankelijkheid van bushaltes zorgt er voor dat ook mensen met een functiebeperking of ouderen zelfstandig en gelijkwaardig aan de maatschappij kunnen deelnemen. Bijkomend voordeel van een betere toegankelijkheid is een algemene kwaliteitsimpuls van het openbaar vervoer. Ook gebruikers zonder fysieke of mentale beperking zijn immers gebaat bij een gemakkelijke in- en uitstap; bijvoorbeeld reizigers met een kinderwagen of veel bagage. De provincie Noord-Brabant streeft ernaar om 46 procent van de haltes toegankelijk te hebben in 2015. De subsidie verstrekking gold tot en met 2012.

³ Richtlijn integrale toegankelijkheid openbare ruimte, publicatie 177, 2002, CROW
Veilig oversteken? Vanzelfsprekend!, publicatie 226, 2006, CROW

6.4 Looproutes naar scholen

De gemeente Goirle wil graag extra aandacht besteden aan veilige looproutes van en naar scholen. Schoolomgevingen worden, indien nodig, herkenbaar gemaakt met speciaal straatmeubilair of een herkenbare inrichting, maar ook op wat grotere afstand van de scholen moeten kinderen veilig en comfortabel kunnen lopen.

Naast een goede infrastructuur, draagt ook het gedrag van weggebruikers bij aan de veiligheid en het comfort van looproutes.

Gedragbeïnvloedende maatregelen, waardoor ouders van kinderen zich in de schoolomgeving netjes gedragen, en bijvoorbeeld niet op het trottoir parkeren, kunnen hieraan een bijdrage leveren. Ook het stimuleren van lopen (en fietsen) naar school, in plaats van het brengen en halen met de auto sluit hierbij aan.



afbeelding 6.1 Voorbeeld schoolomgeving

De beleidslijn van de gemeente Goirle is dat per school maatwerk wordt geleverd maar dat wel wordt gestreefd naar herkenbaarheid en uniformiteit in oplossingen. Deelname aan BVL (Brabants Verkeersveiligheids Label) wordt gestimuleerd en gefaciliteerd. Scholen dienen hierbij zelf actief deel te nemen aan het BVL programma maar worden daar waar mogelijk door de gemeente gefaciliteerd.

6.5 Oversteekbaarheid

De gemeente Goirle heeft aangegeven daar waar nodig extra voorzieningen te willen treffen om oversteken voor voetgangers te verbeteren.

Middengeleiders

De oversteekbaarheid wordt verbeterd door daar waar nodig en fysiek inpasbaar, middeneilanden te creëren. Dit maakt het mogelijk voor voetgangers om in twee delen over te steken. Dergelijke eilanden worden in principe alleen toegepast op gebiedsontsluitingswegen. Op erftoegangswegen zijn dergelijke eilandjes niet verboden maar worden ze idealiter niet toegepast.

Toepassing van zebrapaden

Ten aanzien van de toepassing van zebrapaden geldt het standpunt dat zebrapaden alleen worden toegepast op:

- Gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom, met een maximumsnelheid van 50 km/u.
- Erftoegangswegen binnen de bebouwde kom, indien sprake is van een bovengemiddelde hoeveelheid overstekende voetgangers.
- Erftoegangswegen binnen de bebouwde kom, indien sprake is van regelmatig overstekende kwetsbare voetgangers zoals kinderen, ouderen of invaliden.

Rotondes worden in principe alleen van zebrapaden voorzien indien de fietsers rond de rotonde ook voorrang hebben. Dit om verwarring te voorkomen. In de gemeente Goirle hebben fietsers binnen de bebouwde kom geen voorrang, dus dat betekent dat er in de gemeente Goirle geen zebra's worden toegepast op rotondes.

Knelpunten oversteeklocaties

Straten met oversteeklocaties die in het kader van het GVVP in ieder geval worden aangepakt zijn:

- Kempenlaan/Hoogeindseweg;
- Abcovenseweg;
- Rillaersebaan.

In samenspraak met belangenvertegenwoordigers wordt bezien welke exacte locaties worden aangepakt.

7 Parkeren

Parkeren is in Goirle een belangrijk thema. Veel mensen hebben hier dagelijks mee te maken. Een goede parkeersituatie is een randvoorwaarde voor het economisch functioneren van het centrumgebied en voor het woongenot van burgers. In dit hoofdstuk wordt de doelstelling ten aanzien van parkeren gepresenteerd en wordt ingegaan op parkeren in het centrum en parkeren in woongebieden. Tot slot wordt aandacht besteed aan parkeerrichtlijnen, waarbij expliciet wordt ingegaan op gehandicapten-parkeren.

7.1 Doel en maatregelen

“De gemeente Goirle wil met haar parkeerbeleid komen tot een optimale afstemming van het parkeeraanbod op de parkeerbehoefte van de diverse functies in het centrumgebied”.

Binnen het GVVP worden geen nieuwe acties uitgezet op het gebied van parkeren. Er wordt voor gekozen het onlangs vastgestelde huidige parkeerbeleid verder te concretiseren en toe te passen in de praktijk.

7.2 Huidig beleid

De volgende punten vormen de kern van het parkeerbeleid:

- De bereikbaarheid en vindbaarheid van de parkeervoorzieningen moeten verder worden geoptimaliseerd.
- Voor nieuwbouwlocaties moet een vastgestelde parkeernorm worden gehanteerd. Om dit te bereiken zijn de volgende acties al uitgevoerd:
 - De “Nota parkeernormen en uitvoeringsregels gemeente Goirle”, met de daarin beschreven parkeernormering systematiek en uitvoeringsregels, is verankerd als beleidsregel door deze te koppelen aan het ‘parkeerartikel’ 2.5.30 van de bouwverordening. In dit artikel wordt verwezen naar de uitvoeringsregels.

- Gemeente Goirle hanteert de normensystematiek van het CROW, volgens publicatie 317⁴.
- Naast deze twee maatregelen, wordt nog onderzocht of het oprichten van een parkeerfonds zinvol is in relatie tot (de noodzaak voor) mogelijke nieuwe parkeervoorzieningen op termijn, en in relatie tot de afweging van de woningbouwlocaties.
- Fietsparkeren moet worden verankerd in het (parkeer-)beleid. In Hoofdstuk 4 Thema Fiets van deze rapportage wordt invulling gegeven aan het beleid omtrent fietsparkeren.

7.3 Parkeren in het centrum

In het koersdocument voor dit GVVP is uitdrukkelijk geformuleerd dat geen nieuwe keuzes voor het parkeren in het centrum worden gemaakt. De evaluatie parkeerbeleid beschrijft de gemeentelijke koers hieromtrent.

Sinds de vaststelling van de Kadernota GVVP en het opstellen van voorliggende beleidsnotitie, zijn de contracten rond het beheer van de parkeergarage in het centrum verlopen. Hierbij is besloten het oorspronkelijke beheerscontract voor de garage niet te verlengen en niet opnieuw zaken te doen met de toenmalig beheerder. Medio 2013 is hierom een tijdelijk beheer contract afgesloten voor de duur van één jaar, met een derde partij (P1). In het kader van de verdere exploitatie van de garage na medio 2014, heroverweegt de gemeente Goirle op het moment van schrijven haar parkeerregime in het centrum. Deze heroverweging vindt plaats, los van het GVVP. Binnen het GVVP worden daarom geen nieuwe keuzes gemaakt ten aanzien van het vigerende parkeerbeleid.

7.4 Parkeren in woonwijken

Vanwege de groei van het autobezit in de afgelopen decennia zijn steeds meer geparkeerde voertuigen te vinden in de woonwijken van Goirle. Dit kan leiden tot overlast en onbegrip. Bij klachten wordt per gebied nagegaan hoe groot het vermeende probleem is en op welke wijze hier een oplossing voor kan worden gevonden. In het maatregelenpakket wordt een beperkt budget opgenomen om dergelijke onderzoeken en eventuele kleinschalige maatregelen te kunnen treffen. De communicatie met bewoners is hierbij van groot belang. De gemeente hanteert hierbij een meewerkende houding, maar bewoners moeten zich hierbij realiseren dat het onmogelijk is dat elk huishouden twee of drie auto's parkeert in een smalle woonstraat, en dat de bereikbaarheid van hulpdiensten in het geding komt als mensen parkeren op plekken waar dat niet is toegestaan. Van belang is dat voor minder validen parkeergelegenheid op korte afstand van de woning beschikbaar is.

⁴ Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, publicatie 317, CROW

7.5 Vrachtautoparkeren

De Algemene Plaatselijke Verordening (APV) bepaalt dat het verboden is grote voertuigen (een voertuig, dat met inbegrip van de lading, een lengte heeft van meer dan 6 meter of een hoogte van meer dan 2,4 meter) binnen de gemeente te parkeren. De gemeente heeft een aantal locaties aangewezen waarvoor dit verbod niet geldt.

Binnen Goirle kunnen vrachtwagens parkeren aan de Fabriekstraat. Hier is een speciaal vrachtwagenparkeerterrein. Buiten dit terrein is parkeren voor vrachtwagens binnen de bebouwde kom van Goirle niet toegestaan.

7.6 Parkeerrichtlijnen

7.6.1 Parkeerrichtlijnen bij nieuwbouw

Parkeerproblemen als gevolg van nieuwbouw moeten worden voorkomen. In geval van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten daarom, op basis van de parkeerkencijfers van het CROW, voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd; in principe op eigen terrein. De parkeerkencijfers staan uitgebreid beschreven in de ASVV 2012 (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom, van het CROW) en CROW publicatie 317 (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie). Gemeente Goirle heeft haar beleid ten aanzien van het hanteren van kencijfers beschreven in de “Nota parkeernormen en uitvoeringsregels gemeente Goirle”.

7.6.2 Parkeerrichtlijnen algemene gehandicaptenplaatsen

De gemeente Goirle baseert haar beleid ten aanzien van gehandicaptenparkeerplaatsen op de richtlijn van het CROW. Deze is beschreven in diverse documenten waaronder CROW publicatie 723 (ASVV 2012), CROW publicatie 311 (Handboek Parkeren) en CROW publicatie 317 (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie).

Bij publieke voorzieningen zoals een restaurant, bibliotheek en gemeentehuis moet minimaal 5 procent van de parkeerplaatsen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn. Deze parkeerplaatsen moeten zo dicht mogelijk bij de ingang van het gebouw liggen. De afstand tot de ingang moet minder zijn dan 100 meter. De norm voor het verkrijgen van een gehandicaptenparkeerkaart is het niet in staat zijn een afstand van 100 meter te voet zonder onderbreking te overbruggen. Minimaal één aangepaste parkeerplaats moet op minder dan 50 meter aanwezig zijn.

Voor grote (openbare) parkeerterreinen die niet voor een specifieke voorziening bedoeld zijn, geldt een verhouding van één aangepaste parkeerplaats op 50 gewone parkeerplaatsen (dus 2% van de capaciteit moet dan voor gehandicapten gereserveerd zijn). Gezien de maatvoering kan men bij een terrein ervoor kiezen om van drie gewone plaatsen twee gehandicaptenparkeerplaatsen te maken. Hierdoor blijft de terreinindeling gehandhaafd. Het werkelijke aantal van deze plaatsen is afhankelijk van de vraag en kan door monitoring, overleg met belangenorganisaties en evaluatie

van de situatie worden bepaald en eventueel worden aangepast. Het mogen er echter nooit minder zijn dan zoals hierboven aangegeven.

Bij het werk is de werkgever verantwoordelijk voor een parkeerplek voor gehandicapten. Gehandicapten hebben recht op een parkeerplaats op kenteken op het terrein van de werkgever (dus niet in de openbare ruimte).

Een gehandicaptenparkeerplaats moet altijd zijn aangeduid met het verkeersbord E6. Tevens dient op de parkeerplaats witte kruismarkering aangebracht te worden. Eventueel kan de parkeerplaats met behulp van een onderbord (met vermelding van het kenteken) worden gereserveerd voor één specifieke auto.



afbeelding 7.1 Verkeersbord E6

Gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken

Gereserveerde gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken bij een woonadres kunnen via de gemeente worden aangevraagd. De standaard procedure voor het aanvragen en toekennen van gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken, is in 2013 als beleidsregel herzien. De nieuwe beleidsregel treedt op 1 januari 2014 in werking.

Maatvoering algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

De gemeente Goirle sluit zich aan bij de maatvoeringen die CROW voor algemene gehandicaptenparkeerplaatsen hanteert. Hierbij is onderscheid gemaakt naar haaks parkeren en langsparkeren. Voor gedetailleerde informatie over de parkeervakken wordt verwezen naar de “Nota parkeernormen en uitvoeringsregels gemeente Goirle”.

7.6.3 Parkeerrichtlijnen elektrische voertuigen

Met de opkomst van de elektrische auto, ontvangt de gemeente steeds vaker aanvragen voor de realisatie van een oplaadpunt met bijbehorende parkeerplaats. In principe wordt hier medewerking aan verleend wanneer de aanvraag betrekking heeft op een parkeerplaats op eigen terrein. Wanneer de aanvrager niet beschikt over parkeerruimte op eigen terrein en de laadpaal in de openbare ruimte moet komen te staan en daarmee een beperking op de openbare parkeerruimte legt, wordt terughoudend met de aanvraag omgegaan. Reden hiervoor is dat nog veel onduidelijkheid bestaat over zaken als aansprakelijkheid, kosten en eigendom.

Het opstellen van beleid ten aanzien van het parkeren van elektrische voertuigen, is als uitvoeringsactie van dit GVVP meegenomen.

8 Openbaar vervoer

In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan de doelstelling op het gebied van openbaar vervoer. Deze richt zich voornamelijk op behoud van de huidige situatie.

8.1 Doel en maatregelen

“De gemeente Goirle zet zich in op kwaliteitsbehoud van het openbaar vervoer op het niveau van haltevoorzieningen en een goede bereikbaarheid voor alle vervoerswijzen, evenals het zorgen voor toegankelijkheid van haltes voor minder validen”.

Vanwege de beperkte invloed van de gemeente op de uitvoering van de openbaar vervoer concessie, wordt binnen het GVVP gekozen voor voortzetting van het huidige beleidslijn en behoud van de huidige kwaliteitsniveau.

8.2 Haltebeleid en lijnvoering

De afspraken over het openbaar vervoer, tussen gemeente, provincie en vervoerder, worden vastgelegd in een concessiedocument. Binnen de huidige hiërarchie met betrekking tot de openbaar vervoer concessie is de werkwijze dat de gemeente haar voorkeuren met betrekking tot lijnvoering en halteplaatsen kenbaar maakt bij de provincie. De provincie beoordeelt in hoeverre zij kan en wil meegaan in die wensen door ze wel of niet op te nemen in de concessie. Binnen een lopende concessie kunnen alleen in onderling overleg tussen gemeente, provincie en concessiehouder wijzigingen worden aangebracht. Als wijzigingen ten koste gaan van de financiële uitvoerbaarheid van de bestaande dienstregeling, moet een gemeente zelf de meerkosten dragen voor de gevraagde verandering.

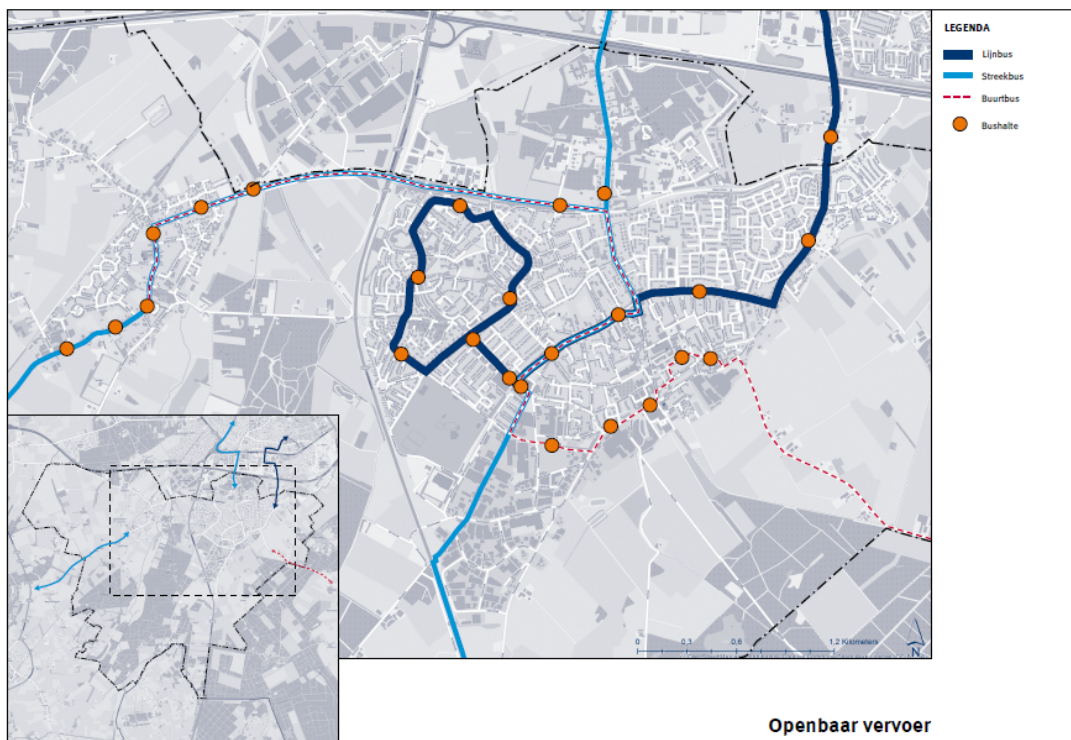
Voor de gemeente Goirle betekent dit dat het aantal halteplaatsen niet op initiatief van de gemeente wordt verminderd of uitgebreid.

Ten aanzien van de toegankelijkheid van haltes geldt dat deze op dit moment voldoende op orde is. Bij aanleg of reconstructie van halteplaatsen worden de provinciale kwaliteitseisen voor toegankelijke haltes toegepast zodat het toegankelijkheidsniveau van de haltes op hetzelfde niveau blijft, of verbetert ten opzichte van de huidige situatie.

Voor de exacte vormgeving van de haltes wordt verwezen naar het handboek Toegankelijke haltes van de provincie Noord-Brabant.

De gemeente Goirle blijft zich inzetten om het gebruik van de huidige lijnen te stimuleren en te promoten. Dit is nodig om de lijnen te behouden. Indien deze lijnen te kampen krijgen een terugloop in het aantal reizigers heeft de vervoerder de mogelijkheid de lijn te wijzigen of zelfs te laten vervallen.

8.3 OV-netwerk



afbeelding 8.1 OV-netwerk Goirle

Gemeente Goirle beschikt over een OV-netwerk dat is samengesteld uit lijndiensten, streekdiensten en buurtbussen. Naast de buslijnen uit de Brabantse concessie rijdt in de gemeente Goirle ook Belgische buslijn 450. Deze buslijn halteert bij alle haltes die langs de route aanwezig zijn.

In bijlage 4 is een groot exemplaar van de OV-netwerkaart opgenomen.

9 Leefbaarheid en milieu

Verplaatsingen van gemotoriseerd verkeer gaan gepaard met uitstoot van geluid, CO₂, voor de gezondheid schadelijke stoffen en trillingen. Deze zijn van invloed op de leefbaarheid en het woongenot. In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan de doelstelling op het gebied van leefbaarheid en milieu. Daarna wordt ingegaan op sluipverkeer, milieuvriendelijke vervoersalternatieven en leefbaarheid.

9.1 Doel en maatregelen

“De gemeente Goirle wil overlast (geluid, stank, trillingshinder) als gevolg van verkeer en vervoer zo veel mogelijk beperken, onder andere door het tegengaan van sluipverkeer en het treffen van maatregelen op specifieke lokale knelpunten. Daarnaast wil de gemeente een bijdrage leveren aan het voorkomen van klimaatverandering door het stimuleren van milieuvriendelijke verplaatsingen”.

Binnen het GVVP worden acties uitgevoerd op drie sporen:

- | | | |
|--|---|---------|
| • Aanpak leefbaarheidsknelpunten | 1 | project |
| • Realisatie milieuvriendelijke faciliteiten | 1 | project |
| • Gedragsbeïnvloeding in verband met hard rijden | 1 | project |

De exacte invulling van deze projecten is opgenomen in het maatregelenpakket in hoofdstuk 10.

9.2 Leefbaarheid

Uit de enquête onder inwoners van de gemeente Goirle, kwam leefbaarheid als belangrijk aspect naar voren. Leefbaarheid wordt hier gedefinieerd als “de mate waarin onze leefomgeving beïnvloed wordt door positieve of negatieve factoren”.

Duurzame mobiliteit wordt integraal opgepakt. Duurzame mobiliteit is naast milieu en economisch ook een verkeersaspect.

Wanneer er sprake is van overlast door verkeer, wordt getoetst of het gebruik van de weg in overeenstemming is met de functie van die weg. Wanneer dit niet het geval is, wordt het milieu- en/of leefbaarheidsprobleem ook als verkeersprobleem gezien. Wanneer in die gevallen sprake is van verminderde leefbaarheid door verkeer, worden maatregelen getroffen om de bron (het verkeer) aan te pakken. Wanneer het gebruik van de weg echter in overeenstemming is met de functie van de weg, wordt eventuele overlast gezien als een milieuprobleem. In dergelijke gevallen zet de gemeente in op aanpak van de effecten.

Leefbaarheidsknelpunt Riel

Sluipverkeer beperkt de leefbaarheid in de gemeente Goirle met name in de kern van Riel.

Werk sessie

Binnen het kader van het GVVP heeft een aparte werksessie plaatsgevonden die specifiek tot doel had de leefbaarheidsproblemen langs de hoofdroute in Riel te doorgronden. Binnen deze sessie is naar voren gekomen dat de omwonenden een voorkeur hebben voor een inrichtingsvariant met asfaltverharding, zonder drempels en plateaus en een snelheidsregime van 30km/uur. In plaats van drempels en plateaus opteren zij voor wegversmallingen en asverspringingen.

Aanvullend op de wensen zoals deze zijn geuit tijdens de werksessie heeft Echt Riel aangegeven dat wat hen betreft de aangegeven voorkeur tijdens de werksessie uitgebreid moet worden met gelijkwaardige gelijkvloerse kruisingen en zebrapaden voorzien van stoplichten.

De intensiteit van het autoverkeer op de hoofdroute in Riel is hier hoger dan gezien de functie als erftoegangsweg, verwacht mag worden. Toch is expliciet gekozen voor deze functie omdat de weg recht door bebouwd gebied loopt en met name als functie heeft de aanliggende percelen te ontsluiten.

In het geval van de hoofdroute door Riel is het gebruik (intensiteit) weliswaar niet in overeenstemming met de categorisering als erftoegangsweg, maar wel met de functie van verbinding naar Alphen. Er is sprake van veel verkeer, maar het is ongewenst om de verkeersstroom richting Alphen terug te dringen, omdat hiervoor geen reëel alternatief bestaat. Daarom wordt in dat geval ingezet op het wegnemen van de effecten van deze vervoersstroom.

Binnen Riel wordt met name overlast ervaren in de vorm van trillingen en geluid ter hoogte van de diverse drempels op de Tilburgseweg en de Dorpstraat. Begin 2013 is onderzoek verricht naar deze overlast. Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat de drempels niet voldoen aan de vormgevingseisen. Dit leidt tot overlast in de vorm van geluid en trillingen. Uit het onderzoek zijn verschillende aanpassingen naar voren gekomen.

De stroom autoverkeer die de overlast veroorzaakt bestaat voor een deel uit verkeer van en naar Alphen. Dit verkeer kan ook via de - A58 rijden maar dat is aanzienlijk verder. De verwachting is dan ook dat de intensiteit van het verkeer in Riel niet of nauwelijks beïnvloed kan worden. Om de overlast van het verkeer door Riel terug te dringen wordt dan ook voornamelijk ingezet op het afdwingen van beter gedrag van het doorgaande verkeer en het tegengaan van hinder in de vorm van geluid en trillingen.

Dit houdt in dat de snelheid van het verkeer wordt teruggedrongen. De gemeente Goirle laat hiervoor de dynamische snelheids indicatoren (DSI) meer rouleren. Door deze DSI's regelmatig te verplaatsen, wordt het "uitdoofeffect" verminderd.

Daarnaast worden de verschillende aanpassingen aan de drempels op de Tilburgseweg en de Dorpstraat uitgevoerd. Wanneer aanvullende snelheidsremmers noodzakelijk zijn, wordt ingezet op asverspringingen en wegversmallingen.

Concreet worden in Riel de volgende maatregelen getroffen:

- Inzet van een dynamische snelheidsindicator.
- Duidelijke afbakening van de komgrens met overgangen van snelheidsregime en bijpassende weginrichting.
- Aanpassing van de bestaande snelheidsremmers op basis van onderzoeksuitkomsten.

De voorkeur voor de weginrichting en keuze van het wegdek zoals dat tijdens de werksessie naar voren is gekomen zal in alle waarschijnlijkheid ten goede komen aan de vermindering van de overlast zoals die wordt ervaren. Naast een kapitaalvernietiging brengt de gewenste inrichting verkeerskundig gezien zeer negatieve effecten met zich mee. Onder andere het verhogen van de gereden snelheid op de wegvakken en het feit dat op rustige momenten wegversmallingen niet het gewenste effect van snelheidsvermindering met zich mee zullen brengen.

Al met al is op basis hiervan geconcludeerd dat het onwenselijk is de gevraagde weginrichting toe te passen. Zoals hierboven al is aangegeven betekent dit niet dat er geen maatregelen getroffen kunnen worden ter verbetering van de huidige situatie. In het maatregelenpakket zullen de genoemde maatregelen worden opgenomen.

9.3 Milieuvriendelijke verplaatsingen

Gemeente Goirle draagt bij aan CO₂-reductie door het stimuleren van elektrisch vervoer, deelauto's en het gebruik van de fiets. De beleidslijn die daarbij wordt gevolgd is dat in principe medewerking wordt verleend aan initiatieven die deze vormen van vervoer mogelijk maken.

Concreet betekent dit dat:

- Aanvragen voor laadpunten voor elektronische voertuigen worden gehonoreerd, mits hierdoor geen onacceptabele afbreuk wordt gedaan aan overig vigerend beleid. Ook wordt hierbij getoetst of een eventueel laadpunt een potentieel verkeersonveilige situatie creëert of dat afbreuk wordt gedaan aan de bruikbaarheid van de omgeving. In dergelijke gevallen wordt geen medewerking verleend. In eerste instantie wordt ingezet op parkeren op eigen terrein. Voor particuliere laadpunten in de openbare ruimte zal aanvullend nog beleid worden opgesteld. Vooral de technische aspecten van kabels en leidingen, maar ook de aansprakelijkheid en de kosten bij verwijderen moeten hierin worden vastgelegd.
- De kosten voor realisatie van een laadpunt in beginsel door de aanvrager worden betaald.
- De gemeente tenminste één laadlocatie realiseert (geschikt voor twee voertuigen). Deze is inmiddels in overleg met de ondernemers, aangelegd in het centrum (zie foto hieronder).
- Aanvragen voor gereserveerde parkeerplaatsen voor deelauto's worden toegestaan, mits hierdoor geen parkeertekorten ontstaan of afbreuk wordt gedaan aan overige vigerend beleid.
- Een upgrade zal plaatsvinden van het primaire fietsnetwerk van de gemeente Goirle (zie ook Hoofdstuk 4 Thema Fiets).



afbeelding 9.1 Laadpunt elektronische voertuigen

10 Maatregelen en uitvoering

Het volledige GVP Goirle behelst drie documenten: de Kadernota, de Beleidsnota en het door de gemeente zelf opgestelde locale uitvoeringsprogramma. In dit hoofdstuk worden de maatregelen die volgen uit de hiervoor beschreven hoofdstukken kort opgesomd.

10.1 De maatregelen

In de voorgaande hoofdstukken zijn de volgende maatregelen benoemd.

THEMA	NR	Locatie / Traject	Knelpunt	Actie/Omschrijving
Verkeersveiligheid	1	Albert Schweizerstraat	Voldoet niet aan basiskenmerken DV op: Verharding en asmarkering	Reconstructie en aansluitingen
Verkeersveiligheid	2	Baronielaan (30 km/h)	Voldoet niet aan basiskenmerken DV op: Verharding, asmarkering en uitritten	Overgang 30>50km/h
Verkeersveiligheid	3	Guido Gezellelaan - Albert Schweizerstraat (30 km/h)	Voldoet niet aan basiskenmerken DV op: Verharding en uitritten	Reconstructie en aansluitingen
Verkeersveiligheid	4	Kennedylaan (30 km/h)	Voldoet niet aan basiskenmerken DV op: Verharding en uitritten	Reconstructie en aansluitingen
Verkeersveiligheid	5	Molenstraat (30 km/h)	Voldoet niet aan basiskenmerken DV op: Rijbaanscheiding	Reconstructie (nieuwe wegcategorie)
Verkeersveiligheid	6	Mulderweg (30 km/h)	Voldoet niet aan basiskenmerken DV op: Verharding, rijbaanscheiding	Reconstructie (nieuwe wegcategorie)
Verkeersveiligheid	7	Wittendijk (Hoogeindseweg - Pastoor Sprangerstraat)	Voldoet niet aan basiskenmerken DV op: Verharding, asmarkering en uitritten	Reconstructie
Verkeersveiligheid	8	Beeksedijk	Uitritten en rechtstanden (snelheid)	Snelheidsmaatregelen
Verkeersveiligheid	9	Brakel (Riel)	Voorrangskruispunten	Snelheidsmaatregelen
Verkeersveiligheid	10	Poppelseweg - Bergstraat	Voldoet niet aan basiskenmerken DV op: Fietsvoorzieningen, asmarkering en voorrangskruispunten	conform kwaliteitseisen en afwaarderen Poppelseweg
Verkeersveiligheid	11	Abcovenseweg	Voldoet niet aan basiskenmerken DV op: Gedeeltelijk geen rijbaanscheiding; Primaire fietsroute	Rijbaanscheiding
Verkeersveiligheid	12	Bergstraat	Voldoet niet aan basiskenmerken DV op: Onderbroken rijbaanscheiding, suggestiestroken	Reconstructie en aansluitingen
Verkeersveiligheid	13	Dorpstraat - Van Hogendorplein	Voldoet niet aan basiskenmerken DV op: Geen rijbaanscheiding, suggestiestroken	conform kwaliteitseisen

THEMA	NR	Locatie / Traject	Knelpunt	Actie/Omschrijving
Verkeersveiligheid	14	Spoorbaan (50 km/h)	Voldoet niet aan basiskenmerken DV op: Geen lengtemarkering, suggestiestroken	Monitoring nieuwe inrichting
Verkeersveiligheid	15	Van Haestrechtstraat	Voldoet niet aan basiskenmerken DV op: Geen rijbaanscheiding, suggestiestroken	Zie Fiets-18
Verkeersveiligheid	16	Rillaersebaan	Voldoet niet aan basiskenmerken DV op: Geen dubbele rijrichtingscheiding	Rijbaanscheiding
Verkeersveiligheid	17	Hoogeindseweg / Wittendijk / Eikenlaan	Verkeersonveilig kruispunt	Reconstructie
Verkeersveiligheid	18	Kruising Turnhoutsebaan/Nieuwkerksedijk Zuid/Tijvoortsebaan	Verkeersonveilig kruispunt	Reconstructie (rotonde)
Verkeersveiligheid	19	Nieuwkerksedijk / Spoorbaan / Parallelweg	Verkeersonveilig kruispunt	Kruispunt is gereconstrueerd, kleine verkeersmaatregelen
Verkeersveiligheid	20	Rillaersebaan – Tilburgseweg (voorrang)	Verkeersonveilig kruispunt	Kleine veiligheidsmaatregelen rotonde
Verkeersveiligheid	21	Rillaersebaan / Abcovenseweg / Hoge Wal	Verkeersonveilig kruispunt	Kleine veiligheidsmaatregelen rotonde
Verkeersveiligheid	22	Turnhoutsebaan/Rillaerse Baan	Verkeersonveilig kruispunt	Reconstructie (verkeerslichten)
Verkeersveiligheid	23	Dorpstraat – Tilburgseweg – Van Haestrechtstraat	Onoverzichtelijk, moeilijk oversteken, smalle fietsvoorzieningen	Reconstructie (bij nieuwe verkeerscirculatie)
Verkeersveiligheid	24	Rillaersebaan – Vennenweg	Mill Hill, onveilige oversteek	Oversteekvoorziening
Verkeersveiligheid	25	Spoorbaan – Hoogeindseweg	Verkeersonveilig kruispunt	Kruispunt is gereconstrueerd, kleine verkeersmaatregelen
Verkeersveiligheid	26	Wegvak Turnhoutsebaan tussen Poppelseweg en Gorpsbaantje	Verkeersonveilig kruispunt	Reconstructie (wegvak)
Verkeersveiligheid	27	(Landelijke) campagnekalender	Verkeerseducatie	Ondersteuning lokale uitvoering
Verkeersveiligheid	28	Actieve samenwerking met verkeersveiligheidspartners (VVN, ouderen, ondernemers, scholen etc)	Verkeerseducatie	
Verkeersveiligheid	29	Schoolomgeving de Keyzer	Onveilige schoolomgevingen	Inrichten haal en breng zone voor busjes
Fiets	30	Capaciteitsuitbreiding fietsparkeren	Aanbod fietsparkeren	Op basis van onderzoeksresultaten
Fiets	31	Diverse	Kleine afwijkingen kwaliteitseisen	Kwaliteitscan Primaire fietsroutes
Fiets	32	Diverse	Onvolledige bewegwijzering fietsnetwerk	Controle en actualiseren fietsbewegwijzering
Fiets	33	Fietsparkeeronderzoek Goirle - Riel (belangrijke bestemmingen)	Capaciteit en kwaliteit fietsparkeren	Onderzoek naar bezetting en behoefte
Fiets	34	Bergstraat - Poppelseweg	Voldoet niet aan kwaliteitseisen	conform kwaliteitseisen en afwaarderen Poppelseweg
Fiets	35	Dorpstraat – Van Haestrechtstraat	Voldoet niet aan kwaliteitseisen	conform kwaliteitseisen

THEMA	NR	Locatie / Traject	Knelpunt	Actie/Omschrijving
Fiets	36	Hoogeindseweg - Kempenlaan Oversteeklocaties	Onveilige oversteeklocaties	aanpak oversteken
Fiets	37	Riel centrum (Tilburgseweg – Dorpstraat – Kerkstraat)	(Subjectieve) onveiligheid	aanpak onveiligheid
Fiets	38	Riel-Goirle (route Rielsedijk – Eikenlaan – Wittendijk – St. Janstraat)	Voldoet niet aan kwaliteitseisen	conform kwaliteitseisen
Fiets	39	Riel-Goirle (route Rillaersbaan – Gagel – Nieuwe Rielseweg – Dorpstraat)	Voldoet niet aan kwaliteitseisen	conform kwaliteitseisen
Fiets	40	Zandeind-Gilzerbaan	Ontbreken fietsvoorzieningen	kleine veiligheidsmaatregelen
Fiets	41	Zuidzijde centrum (Bergstraat-Molenstraat- Muldersweg)	Nieuwe route	studie naar alternatief route over Kerkstraat
Bereikbaarheid en verkeerscirculatie	42	Monitoring verkeersafwikkeling Rillaersebaan - Tilburgseweg	Verkeerscirculatie centrum	Monitoring
Bereikbaarheid en verkeerscirculatie	43	Verbetering verkeerscirculatie centrum	Verkeerscirculatie centrum	Studie ontsluitingsalternatieven
Voetgangers / mindervaliden	44	Abcovenweg oversteeklocaties	Onveilige oversteeklocaties	aanpak oversteken
Voetgangers / mindervaliden	45	Kempenlaan / Hoogeindseweg oversteeklocaties	Onveilige oversteeklocaties	aanpak oversteken
Voetgangers / mindervaliden	46	Rillaertsebaan oversteeklocaties	Onveilige oversteeklocaties	aanpak oversteken
Voetgangers / mindervaliden	47	Inventarisatie infrastructurele probleempunten (afritjes/oversteken etc.). Icm onderhoud.	Toegankelijkheid openbare ruimte	conform kwaliteitseisen
Voetgangers / mindervaliden	48	Inventarisatie (on-)veilige schoolroutes en gedragsmaatregelen via BVL	Onveilige schoolomgevingen	Campagne plus kleine verkeersmaatregelen
Parkeren	49	Alleen huidige beleid beschreven, geen uitvoeringsacties		
Openbaar vervoer	50	Alleen huidige beleid beschreven, geen uitvoeringsacties		
Leefbaarheid en milieu	51	beleidsstandpunt laadpunten elektrische auto's prive - publiek	Milieuvriendelijke faciliteiten	
Leefbaarheid en milieu	52	Rouleringsplan Dynamische Snelheidsindicatie	Aanpak snelheidsproblemen	
Leefbaarheid en milieu	53	Aanpassingen vormgeving hoofdroute door Riel.	Overlast knelpunten	Aanpassingen volgens onderzoeksuitkomst

10.2 Hoe nu verder

Op basis van de inhoud van de Beleidsnota bepaalt de gemeente Goirle zelf hoe de genoemde maatregelen worden opgenomen in het lokale uitvoeringsprogramma. Per maatregel wordt aangegeven wat er moet gebeuren en welke kosten hiermee gemoeid zijn.

Het eerste deel van het GVVP, de Kadernota, is reeds door de Raad vastgesteld. De Beleidsnota wordt tegelijkertijd met het door de gemeente geformuleerde lokale uitvoeringsprogramma, maar als twee losse elementen ter vaststelling aangeboden. Hierbij wordt de Raad de keuze voorgelegd tussen drie scenario's en worden per scenario de financiële consequenties inzichtelijk gemaakt:

- Scenario 1: Uitvoering van het volledige lokale maatregelenprogramma
- Scenario 2: Behoudende uitvoering van maatregelen, passend bij de huidige economische situatie
- Scenario 3: Uitvoering van de minimaal benodigde maatregelen om het GVVP te kunnen laten slagen

Monitoring uitvoering

Binnen het lokale uitvoeringsprogramma is ook uitdrukkelijk aandacht voor de monitoring van de uitvoering van de verschillende projecten. Hiermee blijft gedurende de looptijd van het GVVP duidelijk of de benoemde doelen gehaald worden.

Bijlagen

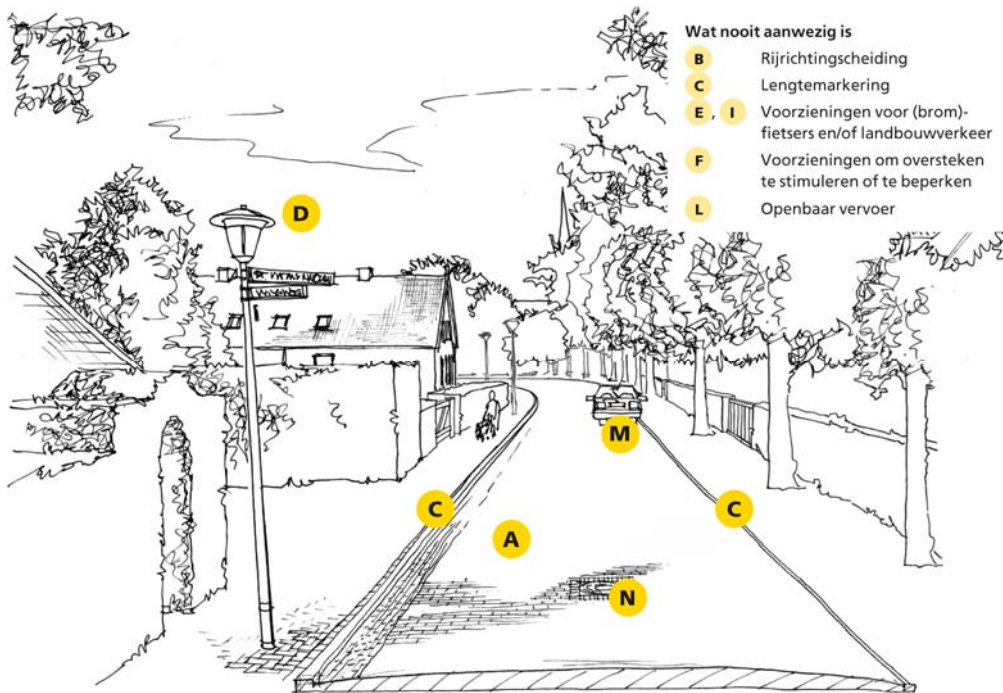


Bijlage 1 Streefbeelden wegen

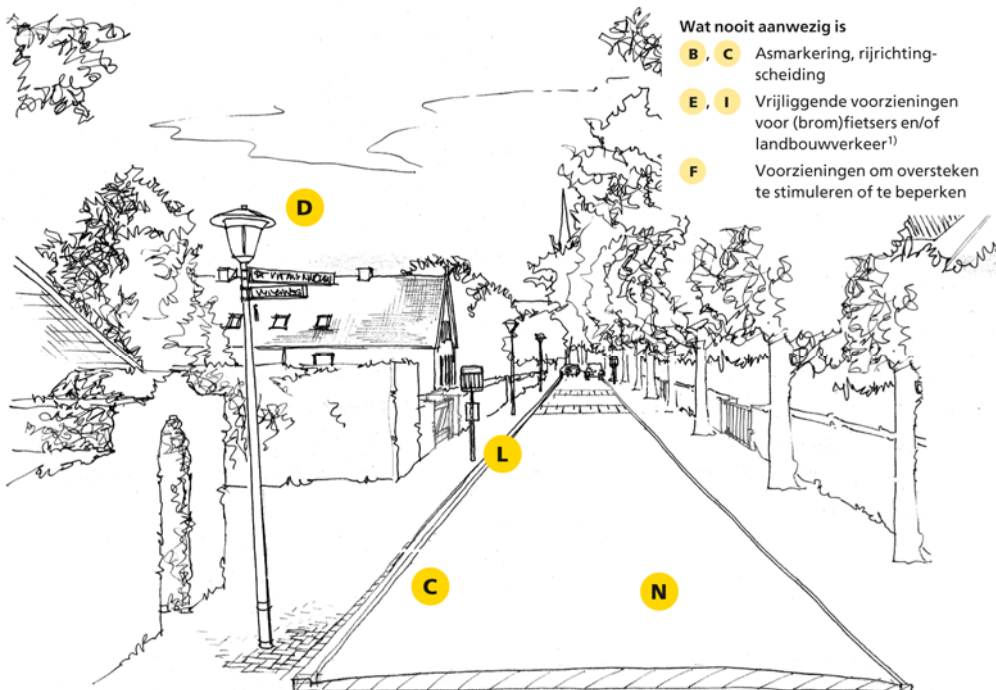
- ETW-bibeko = Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom
 GOW-bibeko = Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom
 ETW-bubeko = Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom
 GOW-bubeko = Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom

Bron: CROW, publicatie 315

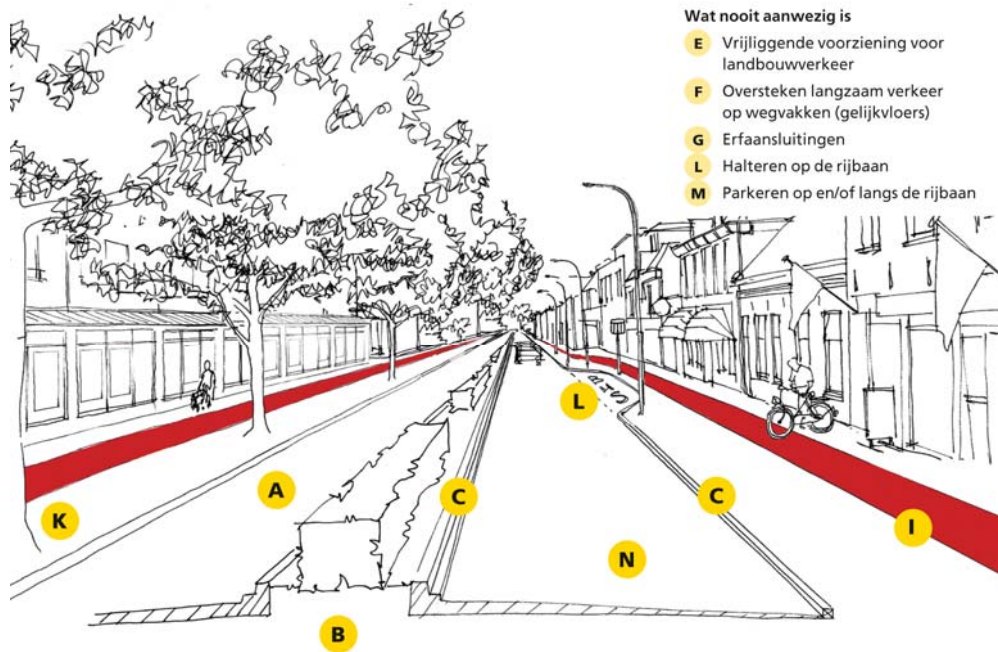
	ETW-bibeko Ideaal	Minimaal	GOW-bibeko Ideaal	Minimaal
A Verharding	Onverhard, open/streetprint	Onverhard, open of gesloten	Gesloten	Open of gesloten
B Rijrichtingscheiding	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Aanwezig	Aanwezig
C Lengtemarkering	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Opsluitbanden	Niet aanwezig
D Openbare verlichting	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig
E Voorziening landbouwverkeer	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig
F Oversteken op wegvak	Toegestaan	Toegestaan	Niet toegestaan	Toegestaan via een voorziening
G Erfaansluiting op rijbaan	Toegestaan	Toegestaan	Niet aanwezig	Toegestaan
H Menging verkeer	Gemengd	Gemengd	Gescheiden (brommers gemengd)	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 op rijbaan	Halteren op rijbaan
M Parkeren	Op rijbaan	Geen voorschrift voor	Niet toegestaan	Niet op rijbaan
N Horizontaal verticaal alignement	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 (indien aanwezig)	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Veilige hellingshoek	Veilige hellingshoek
R Pechvoorzieningen	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor
S Draagkrachtige berm	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor



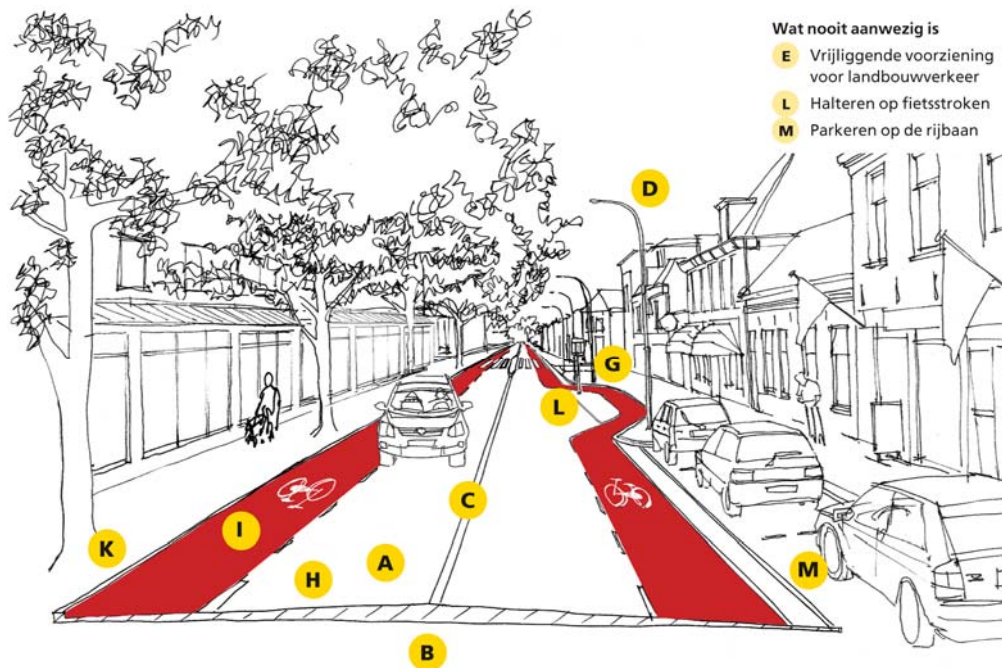
afbeelding 10.1 Impressie ideale inrichting ETW bibeko



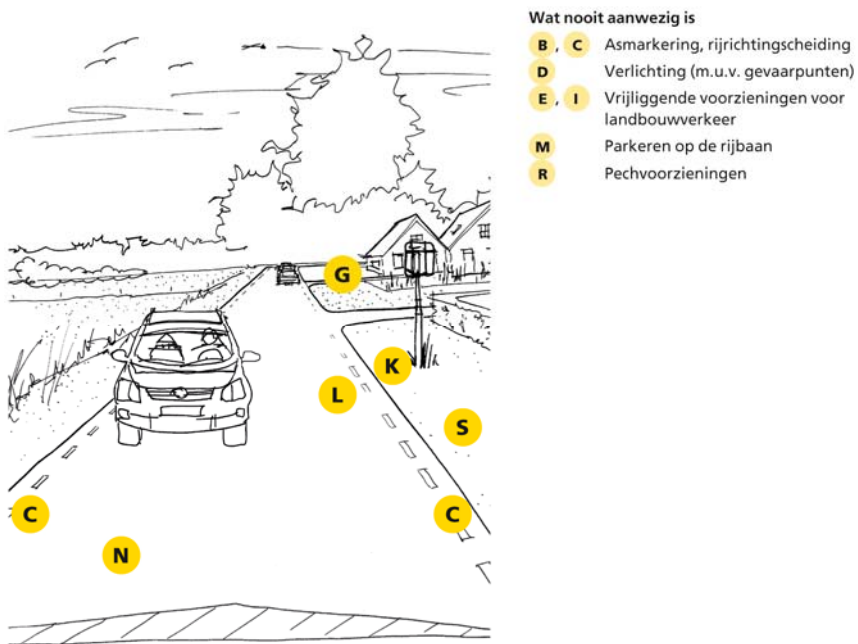
afbeelding 10.2 Impressie minimale inrichting ETW bibeko



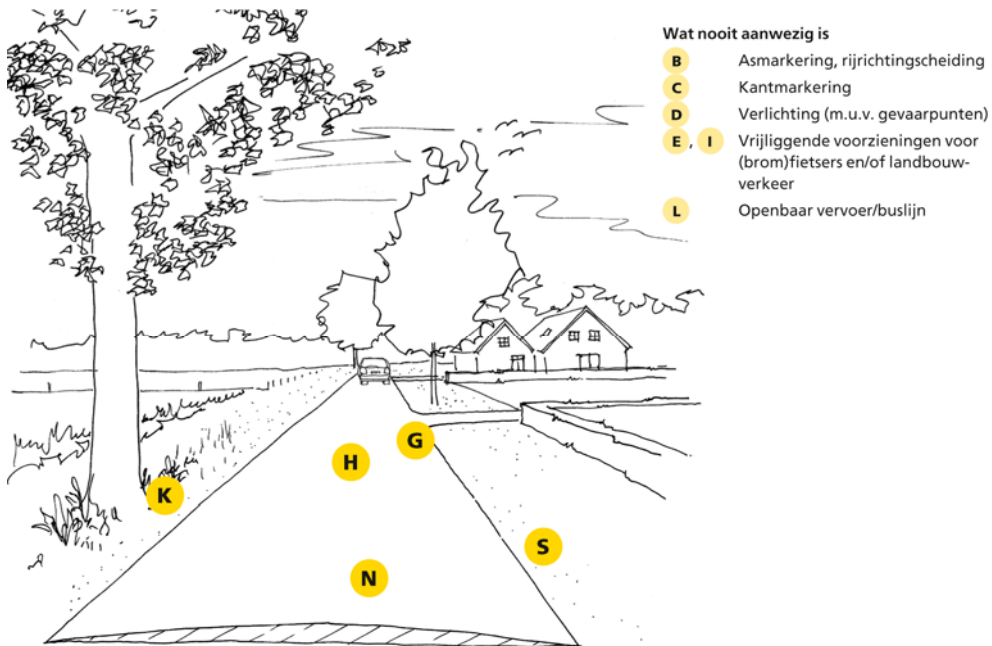
afbeelding 10.3 Impressie ideale inrichting GOW bibeko



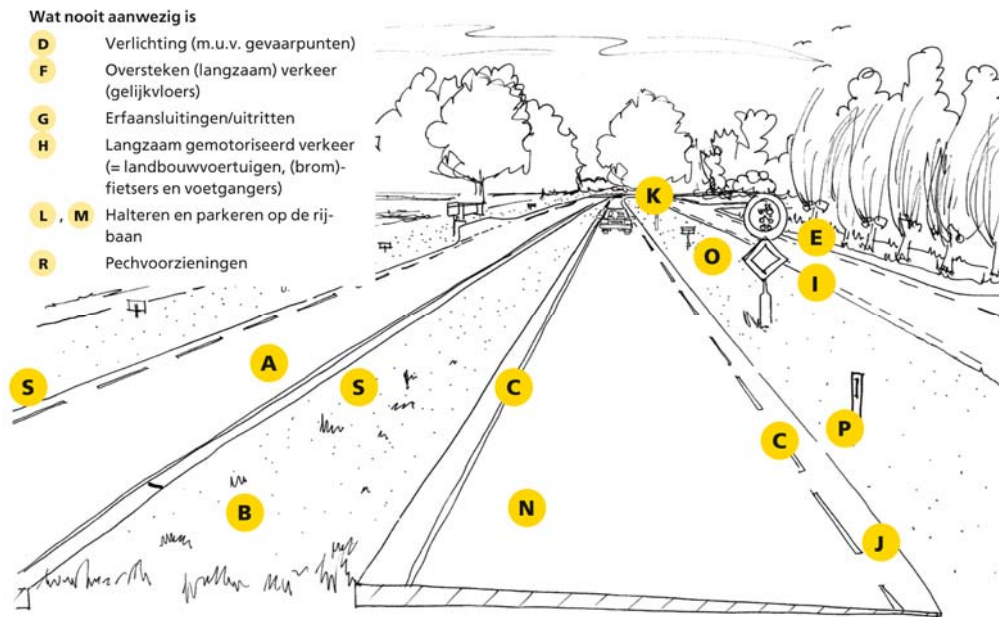
afbeelding 10.4 Impressie minimale inrichting GOW bibeko



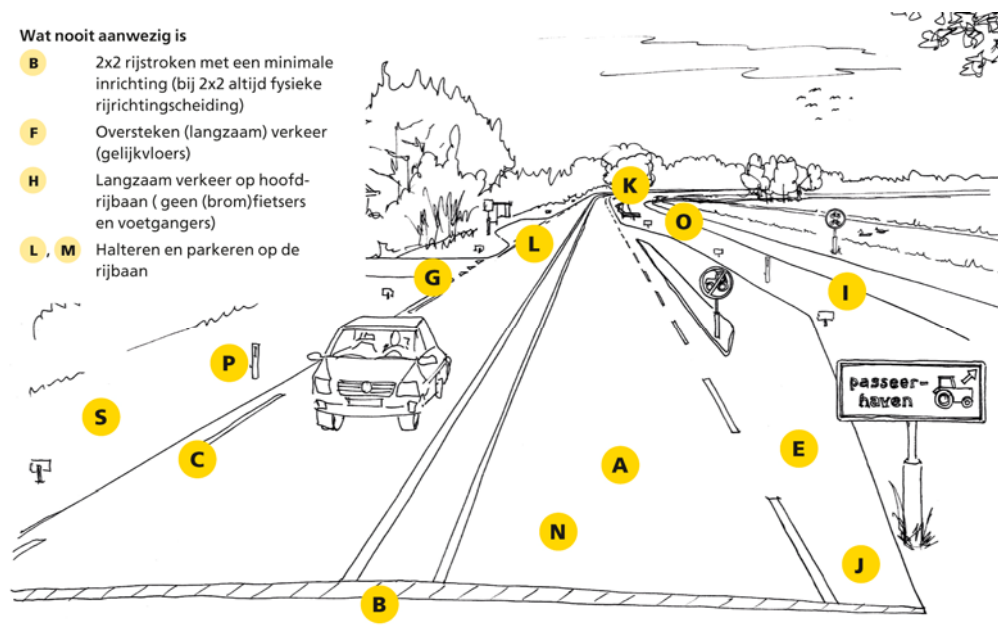
afbeelding 10.5 Impressie ideale inrichting ETW-1 bubeko



afbeelding 10.6 Impressie ideale inrichting ETW-2 bubeko



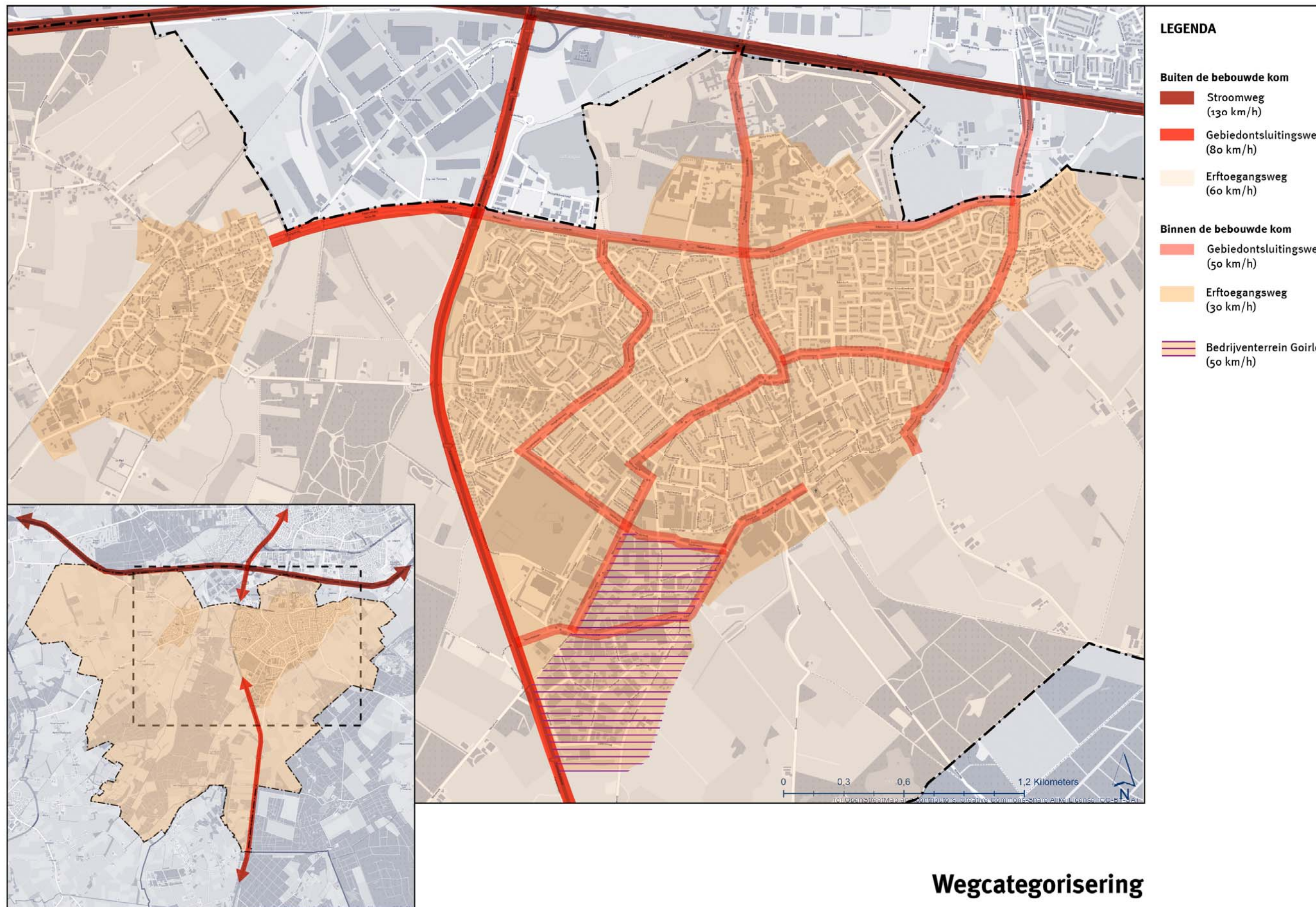
afbeelding 10.7 Impressie ideale inrichting GOW bubeko



afbeelding 10.8 Impressie minimale inrichting GOW bubeko

Bijlage 2 Kaart wegategorisering

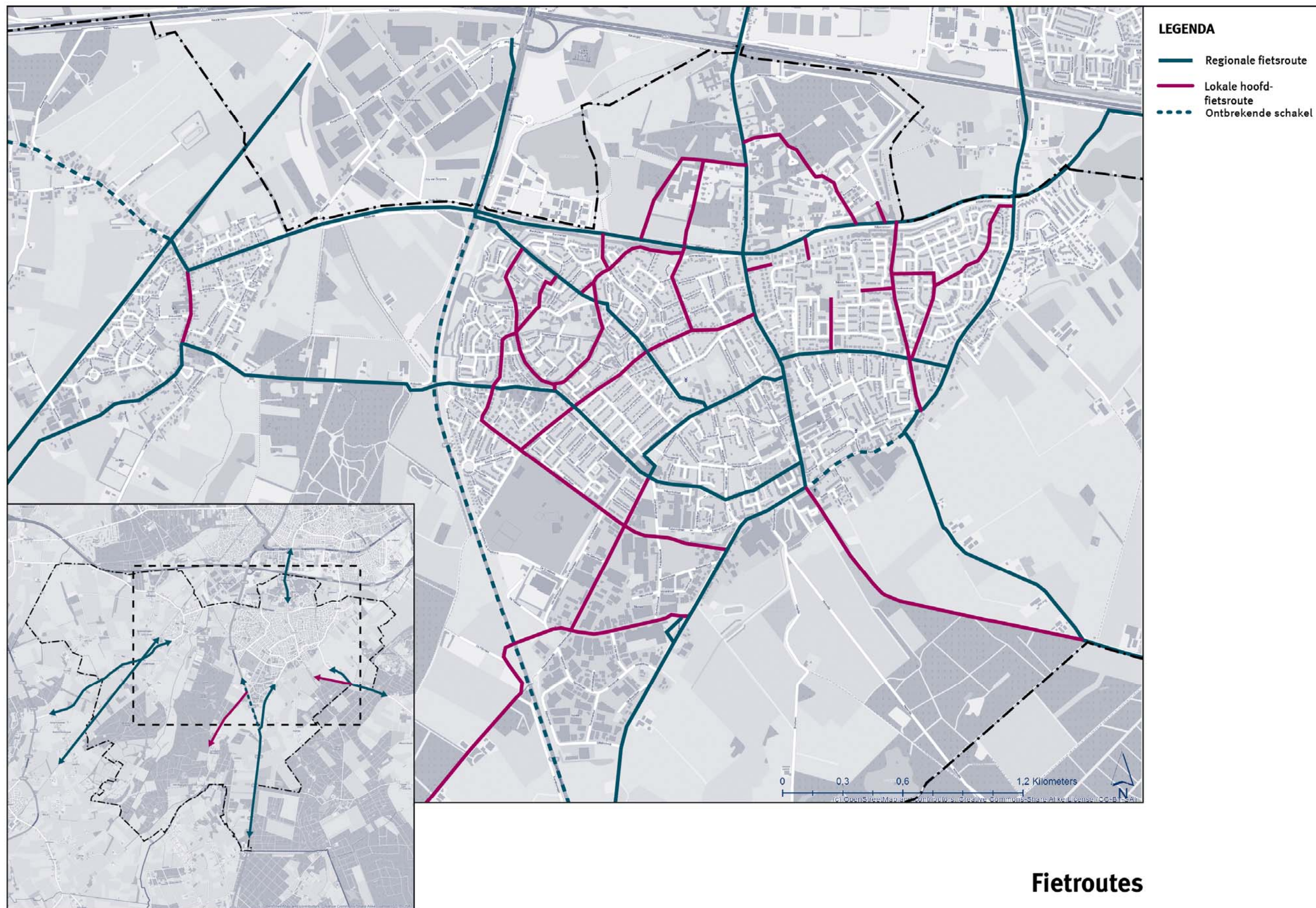




Wegcategorisering

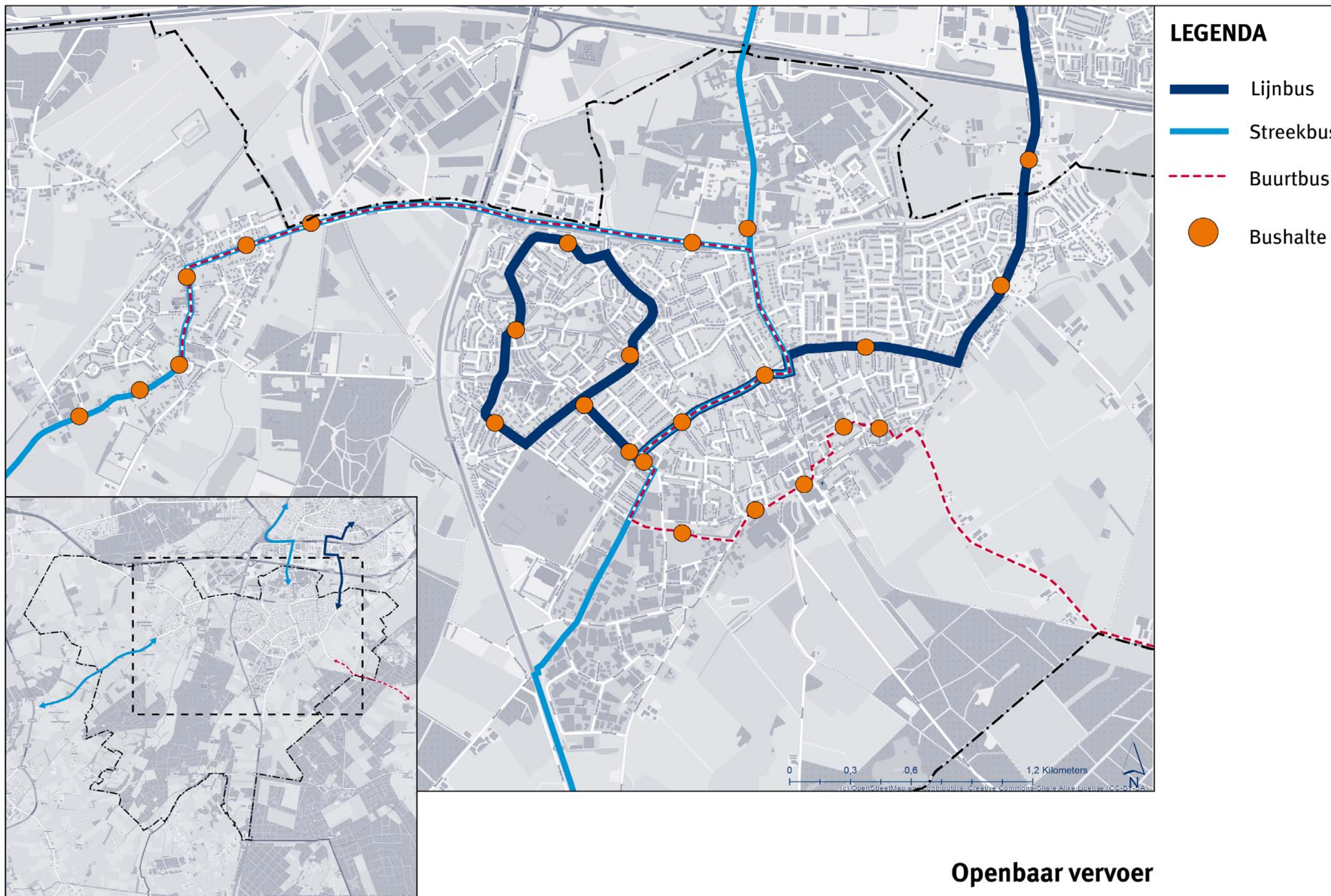
Bijlage 3 Kaart fietsnetwerk





Bijlage 4 Kaart OV-netwerk







Postadres Postbus 3559, 4800 DN Breda

Telefoon (076) 513 66 00

Fax (076) 513 66 06

E-mail info@dtvconsultants.nl

Internet www.dtvconsultants.nl