

Gemeente Sint-Michielsgestel

projectnummer L.8080.120.0745

datum maart 1998

Gemeentelijk verkeersveiligheidsplan

Eindrapportage

INHOUDSOPGAVE	PAGINA
HOOFDSTUK 1. HET VERKEERSVEILIGHEIDSPAN VOOR SINT-MICHELSGESTEL	1
1.1. Aanleiding en doel	1
1.2. Begeleiding en overleg	2
1.3. Leeswijzer	2
HOOFDSTUK 2. DE SITUATIE NU	3
2.1. Mobiliteit	3
2.2. Bereikbaarheid	5
2.3. Verkeersveiligheid	11
2.4. Leefbaarheid	15
HOOFDSTUK 3. VERKEERSVEILIGHEID EN DE GEMEENTELIJKE ORGANISATIE	17
3.1. Ambtelijke- en bestuurlijke organisatie	17
3.2. Overlegstructuur: intern en extern	17
3.3. Lopende activiteiten	18
HOOFDSTUK 4. DOELEN VOOR DE TOEKOMST	21
4.1. Doel- en taakstellingen	21
4.2. Duurzaam Veilig Wegverkeer	22
4.3. Aangrijpingspunten verkeersveiligheidsbeleid Sint-Michielsgestel	23
HOOFDSTUK 5. WENSSTRUCTUUR	25
5.1. Uitgangspunten voor planvorming	25
5.2. Fietsrouten netwerk	27
5.3. Wegencategorisering	28
HOOFDSTUK 6. MAATREGELEN	33
6.1. Drie-sporenbeleid	33
6.2. Beleids- en organisatorische maatregelen	33
6.3. Preventieve maatregelen	36
6.4. Reactieve maatregelen	42
6.4.1. Informatie en educatie	42
6.4.2. Infrastructurele maatregelen	44
HOOFDSTUK 7. ACTIVITEITENPLAN	49
7.1. Overzicht van activiteiten	49
7.2. Kosten en kostenbesparing	53
BIJLAGEN:	
A: ONGEVALLLEN IN 1996	
B : KOSTENRAMING	

HOOFDSTUK 1. HET VERKEERSVEILIGHEIDSPAN VOOR SINT-MICHIELSGESTEL

1.1. Aanleiding en doel

De aanleiding voor het opstellen van het verkeersveiligheidsplan is drieledig, namelijk de toenemende verkeershinder en -onveiligheid, nieuw geformuleerd beleid en de wens te komen tot een structurele aanpak van de verkeersveiligheid in relatie tot de ruimtelijke ontwikkelingen.

Verkeershinder en -onveiligheid

Ook binnen de gemeente Sint-Michielsgestel zijn de gevolgen van het groeiend autoverkeer merkbaar:

- het toenemend sluipverkeer door de kernen;
- het onaangepaste verkeersgedrag van met name automobilisten in de woonbuurten;
- de grote snelheidsverschillen tussen het gemotoriseerd verkeer en andere weggebruikers op de 80 km-wegen;
- de bezorgdheid over de veiligheid van fietsers op drukkeren wegen en voetgangers en kinderen binnen woongebieden;
- de tanende verblijfskwaliteit van centra als gevolg van de verkeers- en parkeerdruk.

Nieuw geformuleerd beleid

Ook nieuwe beleidsinzichten geven aanleiding tot een (her)bezinning over verkeersveiligheid en het gebruik van de (schaarse) ruimte. Nieuw beleid is vooral ingegeven door veiligheid en mobiliteit en de wijze waarop beide aspecten elkaar beïnvloeden. Daarbij heeft de gewenste aanpak van beide onderwerpen hun weerslag op de leefbaarheid. Het beleidskader in het kort:

- sinds de vaststelling van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer is het mobiliteitsbeleid gewijzigd van 'volgend' naar 'sturend'. Regionaal is dit beleid uitgewerkt in het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan Vervoerregio 's-Hertogenbosch (RVVP 1994), waarvan ook de gemeente deel uitmaakt. De centrale doelstelling daarvan is een reductie van de automobilité¹ door:
 - een verdubbeling van het openbaar vervoer-gebruik;
 - een toename van het fietsgebruik met 50%;
- de concretisering van het, in het Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid aangegeven, concept 'Duurzaam Veilig': de aanpak van de verkeersveiligheid op drie trajecten, waarvan de categorisering van wegen onderdeel uitmaakt van de preventieve aanpak. Hierbij dienen maatregelen aan weg en omgeving aan te sluiten op de gewenste (toekomstige) functie en gebruik;
- om de aanpak van de verkeersveiligheid te bevorderen is de subsidieverlening door de provincie voor uitvoering van activiteiten en maatregelen voortaan gekoppeld aan de aanwezigheid van een gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid.

Van ad hoc naar structureel

Met name de samenvoeging van vier voormalige gemeenten geeft aanleiding tot het formuleren van het totale verkeersveiligheidsbeleid. Daarbij bestaat de aanpak van de verkeersveiligheid tot nu toe met name uit het treffen van maatregelen op onveilige punten of naar aanleiding van aanhoudende klachten. Het verkeersveiligheidsplan biedt een kader, een raamwerk, op basis waarvan (ook incidentele) maatregelen gekozen en uitgevoerd kunnen worden.

¹ In 2010 22% minder autokilometers dan dat er op basis van de trendmatige groei van het autoverkeer mag worden verwacht: fifty-fifty door uitvoering op landelijk- en (vervoer)regionale maatregelen.

De gewenste wegenstructuur is tevens een onderdeel van de basis waarop de Structuurvisie voor de gemeente momenteel wordt ontwikkeld. Door de koppeling van het verkeersveiligheids- en ruimtelijke beleid is rekening gehouden met wederzijdse beïnvloeding.

Doel

Het verkeersveiligheidsplan heeft als hoofddoel: 'het opzetten van een actief en samenhangend verkeersveiligheidsbeleid op lokaal niveau, gericht op het daadwerkelijk blijvend terugdringen van het aantal ongevallen (objectieve onveiligheid) en het verminderen van de dreiging die van het verkeer uitgaat (subjectieve veiligheid)'.

Als subdoelen worden genoemd:

- het aangegeven van de wensstructuur als basis en de noodzakelijke maatregelen om te komen tot een preventieve aanpak van de verkeersonveiligheid;
- het dienen als leidraad voor de herinrichting van wegen;
- het dienen als leidraad voor de ontwikkeling van ruimtelijke plannen die van invloed zijn op het verkeer en vervoer;
- de onderbouwing van de investeringsbeslissing ter bevordering van de totale verkeersveiligheid.

1.2. Begeleiding en overleg

Het verkeersveiligheidsplan komt tot stand in overleg met betrokkenen en belanghebbenden. In de inventarisatiefase is gebruik gemaakt van de, door bewoners en belangengroepen, aangedragen knelpunten. Naast ambtelijk overleg heeft de klankbordgroep de planvorming begeleid. Deze klankbordgroep is 2x bij elkaar gekomen en bestaat uit vertegenwoordigers van het Platform Gehandicaptenbeleid Sint-Michielsgestel, werkgroep B.T.B., Bereikbaarheid Toegankelijkheid Beschikbaarheid, Politie Schijndel, Veilig Verkeer Nederland, Fietserbond E.N.F.B., Stichting Ondernemersvereniging Sint-Michielsgestel, de Dorpsraad Den Dungen/Maaskantje, de Katholieke Bond van Ouderen, de Vereniging van Ouders en Verwanten van mensen met een verstandelijke handicap en het Instituut voor Doven.

1.3. Leeswijzer

De hoofdstukken 2 en 3 gaan in op de huidige situatie: de opbouw van de gemeente, het gebruik van wegen, de ontsluiting door het openbaar vervoer, de voorzieningen voor het fietsverkeer, de objectieve en subjectieve verkeersonveiligheid en de huidige organisatie binnen de gemeente gericht op de aanpak van het verkeersveiligheidsbeleid.

Hoofdstuk 4 behandelt de doelen die de gemeente zich stelt ter verbetering van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid.

Hoofdstuk 5 beschrijft de gewenste wegenstructuur ter afwikkeling van het autoverkeer en het gewenste fietsroutenetwerk.

In hoofdstuk 6 zijn de gewenste maatregelen beschreven, waarna deze zijn doorvertaald (in hoofdstuk 7) in het activiteitenplan voor de komende 10 à 12 jaar met prioriteiten en globale kosten.

HOOFDSTUK 2. DE SITUATIE NU

2.1. Mobiliteit

Onder mobiliteit wordt hier verstaan: 'de mate waarin verplaatsingen optreden, te onderscheiden naar (bijvoorbeeld) vervoerswijze, tijdstip, motief en route'.

Verplaatsingen²

Binnen de vervoerregio 's-Hertogenbosch worden dagelijks circa 12 miljoen autokilometers afgelegd. Van het totaal aantal personenkilometers wordt 78% per auto, 11% per (brom)fiets en 11% per openbaar vervoer afgelegd. Van het totaal aantal personenverplaatsingen bedragen deze aandelen 69%, 26% respectievelijk 5%.

Ongeveer 80% van deze verplaatsingen heeft een relatie met de gemeenten in de vervoerregio: daarvan blijft circa 10% binnen de gemeenten, speelt 65% zich af tussen de gemeenten onderling en bestaat 25% uit een verkeersrelatie met de gebieden buiten de regio.

De bevolking van de gemeente Sint-Michielsgestel (27.250 inwoners) maakt naar schatting zo'n 98.000 verplaatsingen per dag en worden er circa ruim 950.000 kilometers afgelegd. De helft van het aantal verplaatsingen wordt per auto afgelegd, daarmee wordt echter wel driekwart van het totaal aantal kilometers gemaakt. Het autobezit in de provincie Noord-Brabant is het hoogst van alle provincies; de bevolking van Sint-Michielsgestel bezit naar schatting 11.500 auto's.

Fietsers en bromfietzers zijn er beduidend meer; daarmee wordt krap eenderde van de verplaatsingen gemaakt. Door de gemiddelde kortere afstanden die met deze vervoermiddelen worden afgelegd bedraagt het (brom)fietsaandeel in het totaal aantal kilometers 10%.

Na de auto en de fiets is lopen de belangrijkste manier van verplaatsen. Ongeveer 15% van de verplaatsingen worden te voet gemaakt en vinden vooral in de directe woonomgeving plaats, waardoor het aandeel in de kilometers slechts enkele procenten bedraagt.

In de regio 's-Hertogenbosch vervult het openbaar vervoer een ondergeschikte functie: slechts 5% van de verplaatsingen worden hiermee gemaakt. Omdat het meestal gaat om langere reisafstanden is, uitgaande van het totaal aantal kilometers, na de auto het openbaar vervoer de belangrijkste vervoerwijze.

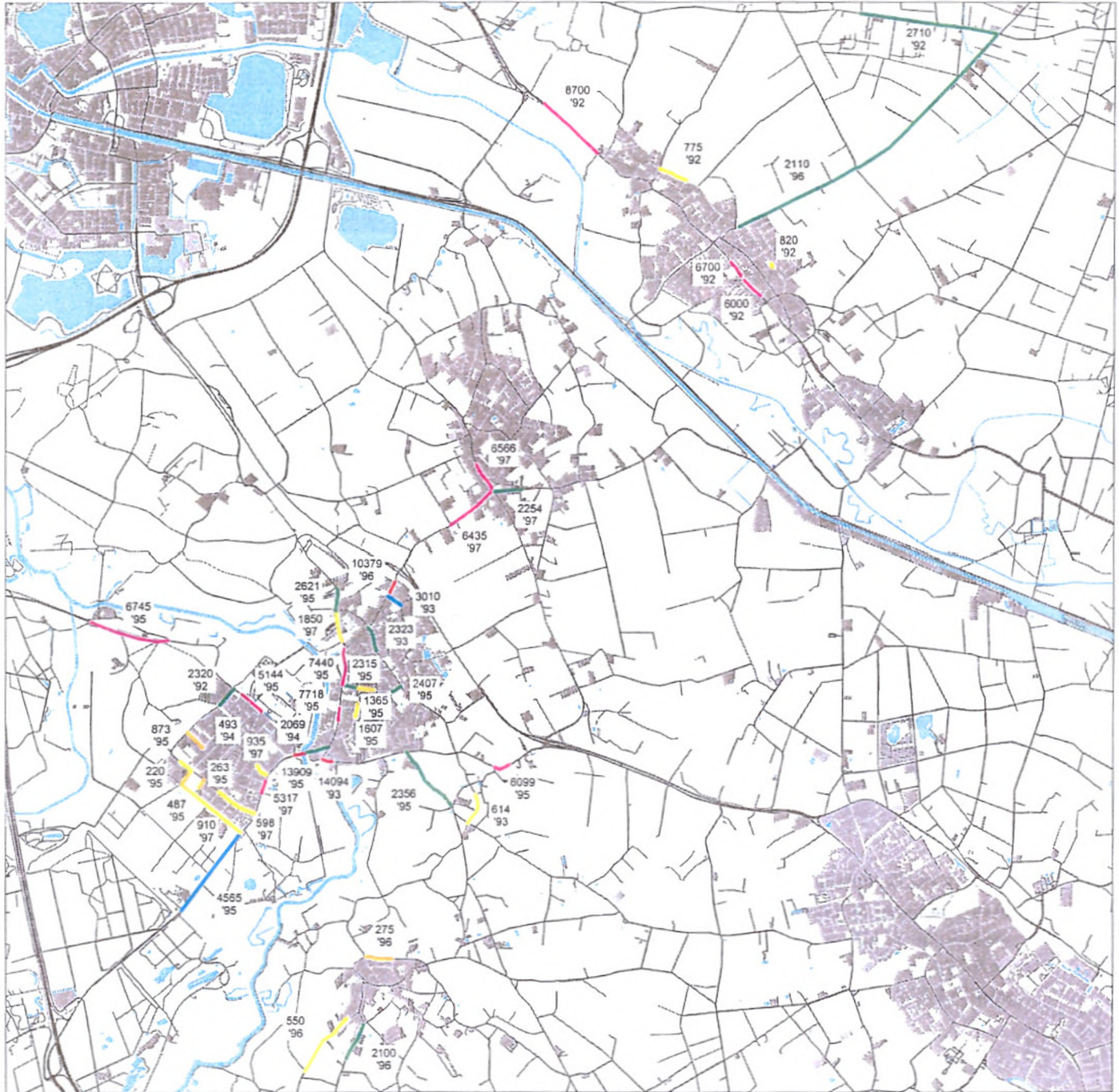
Tijdstippen

De vrijdag is over het algemeen de drukste dag in het verkeer. Over een dag gemeten is het avondspitsuur het drukste uur. Uit tellingen blijkt dat bijna 10% van het totale verkeer van een etmaal zich tijdens dat uur afwikkelt. Van het fietsverkeer zijn geen week- of etmaaltellingen beschikbaar. Uit referentiecijfers blijkt dat het tussen 15.00 en 18.00 uur het drukste is en dat daarin circa 30% van het fietsverkeer zich afwikkelt.

² bronnen: RVVP en CBS (ontwikkelingen verkeer en vervoer in Noord-Brabant).

Gemeente Sint-Michielsgestel

Intensiteiten



Legenda

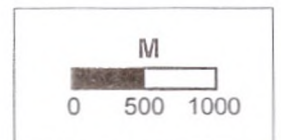
- < 500 mvt/etmaal
- 500 - 2000 mvt/etmaal
- 2000 - 3000 mvt/etmaal
- 3000 - 5000 mvt/etmaal
- 5000 - 10000 mvt/etmaal
- > 10000 mvt/etmaal

Afbeelding 1



BRO

advisie bv
advies op het gebied van
milieu en
ruimte



Motief

Winkelen is het belangrijkste verplaatsingsmotief (23% in de provincie Noord-Brabant). Werkgebonden verplaatsingen hebben een aandeel van 20%. Zowel bij de woon-werkverplaatsingen, de zakelijke verplaatsingen als voor het winkelen neemt de auto de belangrijkste plaats is (circa 60%).

Het fietsaandeel bij het woon-werkverkeer en het winkelen bedraagt een kwart. In het motief 'onderwijs' omvat het fietsgebruik 50% en het openbaar vervoer circa 25% van de verplaatsingen.

Gebruik van wegen

Op afbeelding 1 zijn de recente telgegevens weergegeven. De belangrijkste invalswegen van de gemeente Sint-Michielsgestel zijn:

- voor Gemonde de Sint-Lambertusweg (4.200 mvt/etmaal³), de Gemondsedijk en de Gemondseweg (2.700 mvt/etmaal);
- voor de kern Sint-Michielsgestel de Vughterweg (7.300 mvt/etmaal), de Esscheweg (4.600 mvt/etmaal), de Schijndelseweg (5.150 mvt/etmaal) en de Hoogstraat (16.500 mvt/etmaal);
- voor de kern Den Dungen/Maaskantje de Hoogstraat (6.800 mvt/etmaal), de Poeldonk en de Spurkstraat;
- voor de kern Berlicum de Hasseltsedijk, de Runweg en de Werststeeg (4.250 mvt/etmaal);
- voor de kern Middelrode de Brugstraat en de Haffertsestraat.

Een groot gedeelte van de fietsverplaatsingen vindt plaats binnen de kernen. Tussen de kernen in de gemeente enerzijds en 's-Hertogenbosch, Vught, Rosmalen en Sint-Michielsgestel anderzijds is sprake van een bundeling van fietsers, voor woon-werk maar vooral voor het bereiken van scholen voor het voortgezet onderwijs. Deze fietsroutes verlopen grotendeels via de belangrijkste daarmee vaak de drukste wegen, zoals de Hoogstraat tussen Den Dungen en Sint-Michielsgestel, de Vughterweg, de Spurkstraat/Milrooijsebrug. Maar ook via wegen in het buitengebied, waar verkeersonveiligheid niet zozeer veroorzaakt wordt door de verkeersintensiteit maar door de hoge rijsnelheden, zoals de Werststeeg, de Loofaert en de Gemondseweg.

2.2. Bereikbaarheid

Onder bereikbaarheid wordt hier verstaan: 'de moeite die nodig is om met de gewenste vervoerswijze van de ene naar de andere plaats te komen op een gewenst tijdstip via de gewenste route'. Moeite kan uitgedrukt worden in reistijd, reiskosten en kwaliteit van de verkeersafwikkeling en/of de infrastructuur.

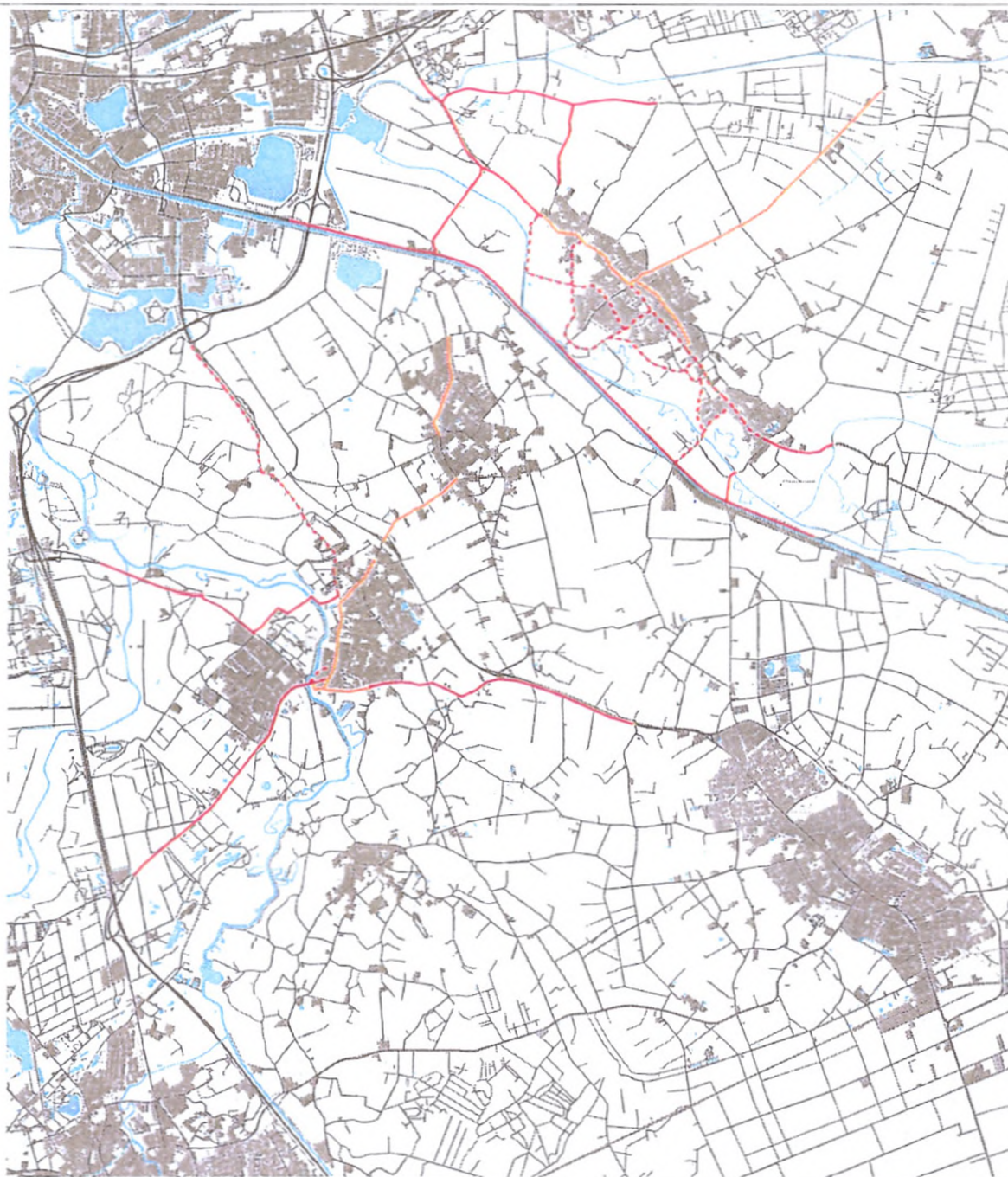
Fiets

De fiets is een belangrijk vervoermiddel voor de korte afstand (tot circa 5 kilometer). Zowel de afstand tussen de kernen binnen de gemeente en (delen van) 's-Hertogenbosch, Rosmalen, Vught, Boxtel en Schijndel is ongeveer gelijk aan deze afstand. De huidige fietsafstand tussen Berlicum enerzijds en Sint-Michielsgestel en Gemonde anderzijds is langer dan deze afstand (8 à 10 kilometer).

³ mvt/etmaal = motorvoertuigen per etmaal.

Gemeente Sint-Michielsgestel

Fietsroutes en (geplande) fietsvoorzieningen



- Fietspad
- - - Fiets(suggestie)strook
- ... Fietsroute

Afbeelding 2



BRO

Beleids- en
Raadgevend
Bureau



Het fietsverkeer ondervindt zowel in relatie tot omliggende steden/dorpen als tussen de kernen binnen de gemeente een aantal barrières: de A2 en de A50, de Bosschebaan en de Zuid-
■■■■■■■■■■ (zie afbeelding 2). Een aantal van de routes tussen de gemeente Sint-Michiëlsgestel en naastgelegen gemeenten liggen min of meer parallel aan de hoofdwegen voor het autoverkeer en zijn voorzien van vrijliggende fietspaden, een tweerichtingsfietspad of een parallelweg (langs provinciale weg N266, Hasseltsedijk, Vughterweg, Schijndelseweg⁴ en Es-scheweg). Langs de Gestelseweg (in het verlengde van de Esscheweg binnen de gemeente Boxtel) ontbreken vrijliggende fietsvoorzieningen. Daarnaast verloopt een aantal routes via wegen waar het autoverkeer beperkt is, zoals de Pettelaarseweg, de Bosscheweg maar ook via wegen waar de smalle rijbaan en het ontbreken van voorzieningen bijdragen aan onveilige situaties voor het fietsverkeer, zoals de Poeldonk-Hooidonk en de route tussen Middelrode en Schijndel via de nieuwe Milrooijsebrug.

De grootste barrière tussen de kernen binnen de gemeente is die tussen de kernen Berlicum/Middelrode enerzijds en Den Dungen/Sint-Michiëlsgestel anderzijds. De Zuid-Wilemsvaart kan alleen overgestoken worden bij de Dungensebrug en de nieuwe Milrooijsebrug, beide onaantrekkelijk voor het fietsverkeer. Onaantrekkelijk zowel in de zin van directheid (fietsers moeten omrijden) als in de zin van comfort en veiligheid (beide smalle bruggen zonder voorzieningen en veel verkeer).

Tussen Den Dungen en Sint-Michiëlsgestel functioneert de Hoogstraat als de belangrijkste verbinding zowel voor het auto- als het fietsverkeer. Dit wegvak is zowel objectief als subjectief onveilig: vooruitlopend op het verkeersveiligheidsplan is de gemeente voornemens maatregelen te treffen ter beperking van de rijsnelheid en ter beveiliging van het fietsverkeer. De aansluiting met de Bosschebaan is voorzien van verkeerslichten, zodat veilig kan worden overgestoken. De wachttijden worden echter als te lang ervaren. Aangezien de Bosschebaan nog een aantal 'koude' oversteken heeft in het buitengebied (Nieuwedijk, Moerschot) steekt ook fietsverkeer elders de Bosschebaan over: in combinatie met de hoge rijsnelheden levert dit onveilige situaties op.

Tussen Sint-Michiëlsgestel en Gemonde functioneert de Gemondseweg als de belangrijkste verbinding zowel voor het fiets- als autoverkeer. De relatief smalle rijbaan aan beide zijden voorzien van bomen levert met name voor het fietsverkeer (bij het passeren van het autoverkeer) onveilige situaties op.

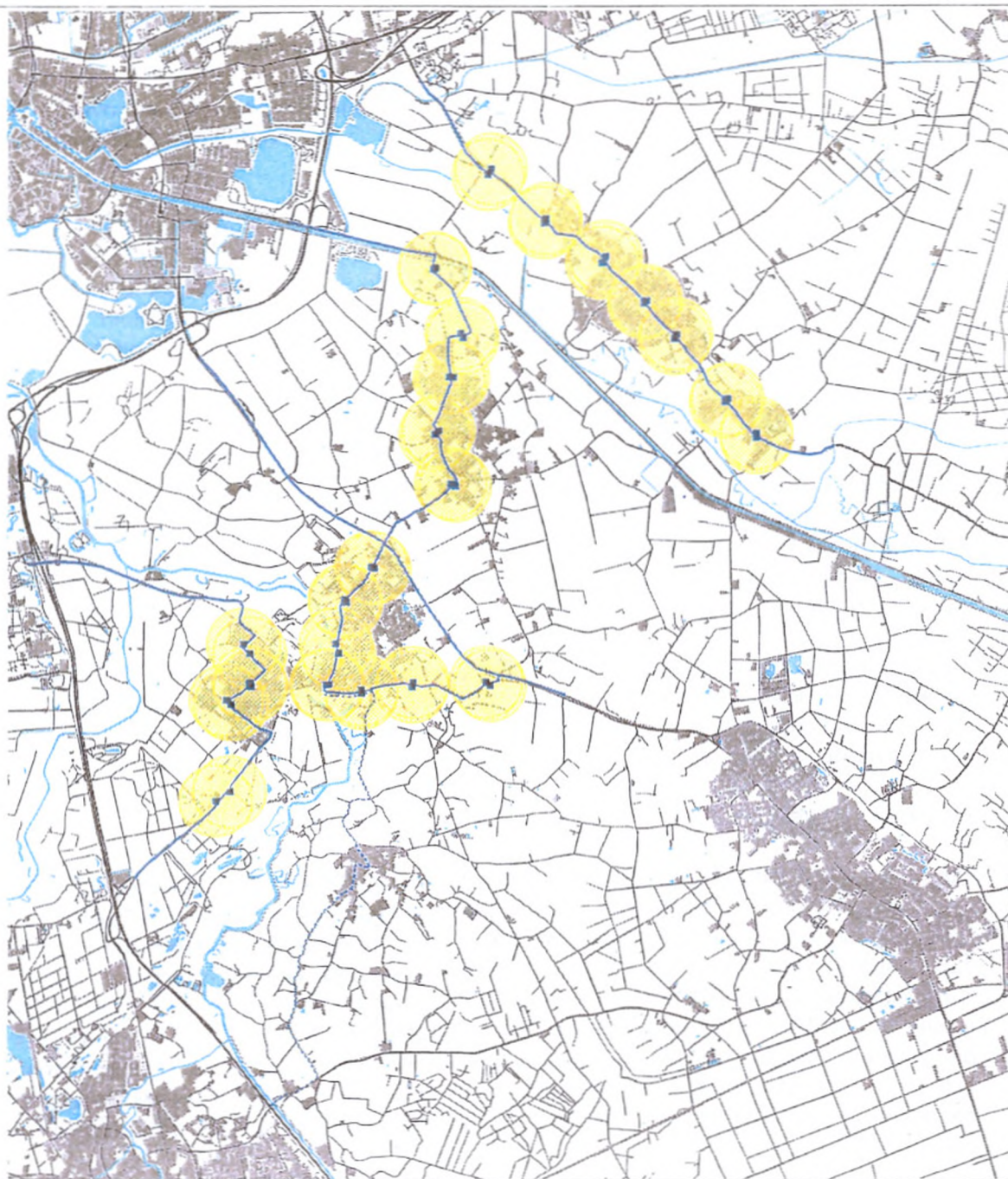
Openbaar vervoer

Het grondgebied van de gemeente Sint-Michiëlsgestel wordt door een 4-tal lijndiensten verzorgd. Het overgrote gedeelte van de woongebieden liggen binnen het invloedsgebied van openbaar vervoervoorzieningen (zie afbeelding 3). De kernen Berlicum en Middelrode door lijn 158 tussen 's-Hertogenbosch en Veghel; de kern Den Dungen/Maaskantje door lijn 156 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven; de kern Sint-Michiëlsgestel door de lijnen 154, 156 en 159 tussen 's-Hertogenbosch enerzijds en Eindhoven respectievelijk Liempde en Veghel anderzijds; de kern Gemonde door een buurtbus tussen Sint-Michiëlsgestel en Boxtel. Via de Bosschebaan rijdt een tweetal sneldiensten die echter niet halteren binnen de gemeente Sint-Michiëlsgestel. het serviceniveau van het vervoer is met name gedurende de avond en de weekenddagen beperkt.

⁴ De aanleg van een tweerichtingsfietspad op korte termijn

Gemeente Sint-Michielsgestel

Huidige lijnvoering openbaar vervoer



- Lijndienst
- Buurtbus
- invloedsgebied bushalte
- bushalte

Afbeelding 3



BRO

Beleids- en
ontwikkelings
bureau



Het openbaar vervoer wordt niet of nauwelijks gebruikt voor binnengemeentelijke bezoeken aan voorzieningen. Met name de openbaar vervoer relatie tussen Berlicum/Middelrode en de andere kernen binnen de gemeente is zeer minimaal⁵. De auto is hierbij het belangrijkste vervoermiddel (de fiets speelt bij het bezoek aan voorzieningen in deze kern een zeer bescheiden rol). Verder blijkt dat er binnen de gemeente geen eenduidige behoefte bestaat aan een vorm van collectief vervoer. Wel is geconcludeerd dat:

- in de relatie tussen de kernen Den Dungen, Sint-Michielsgestel en Gemonde is sprake van beperkt klantenpotentieel voor een collectieve voorziening;
- dat men het huidige openbaar vervoer aanbod als ontoereikend ervaart maar desondanks een bescheiden behoefte bestaat aan een verbeteringsimpuls;
- er is net voldoende markt voor een collectieve taxi (met name voor ouderen en niet-auto-bezitters).

Auto

Voor de auto zijn alle kernen van de gemeente goed bereikbaar. De kernen zijn onderling ontsloten via een stelsel van hoofdwegen. Via de provinciale wegen (Bosschebaan en N266 die het gemeentelijk grondgebied doorsnijden en de N618 ten zuiden van de gemeente) is het rijkswegennet (A2 en N59) vanuit de kernen vlot bereikbaar. Via de Werststeeg en de Hasseltsewijk blijft de (te reconstrueren) rijksweg N59 bereikbaar vanuit Berlicum en Middelrode. De verkeersstructuur levert echter ook knelpunten op. Met name de aanwezigheid van sluipverkeer door de kernen Berlicum, Den Dungen en Sint-Michielsgestel als gevolg van de toenemende congestie op de A2 rond 's-Hertogenbosch is een punt van zorg. Het bedrijventerrein De Brand ontwikkelt zich en men verwacht dat (vracht)verkeer van en naar het terrein, bij de toenemende files op de A2, een weg zal zoeken door Berlicum in de richting van de A59. Van structurele vertragingen op het wegennet is, behalve tijdens de piekuren op de aansluitingen met de provinciale wegen, geen sprake.

De belangrijkste bedrijventerreinen binnen de gemeente Sint-Michielsgestel zijn 'Venkant' te Sint-Michielsgestel, 'het Schild' te Den Dungen, 'Beekveld' en 'de Ploeg' te Berlicum. De eerste drie terreinen liggen aan de invalswegen van de kernen en zijn in principe direct bereikbaar vanaf een provinciale weg. De bereikbaarheid voor verkeer dat uit andere richtingen komt, maakt gebruik van de wegen door de kernen en levert daardoor hinder (geluid, onveilige situaties, trillingen e.d.). Het vierde terrein is weliswaar ook goed bereikbaar maar het (vracht)verkeer moet daarvoor altijd door een van de kernen (Berlicum of Middelrode).

Een bijzonder onderwerp binnen de bereikbaarheid vormt het parkeren, zowel het parkeren nabij (winkel)voorzieningen als het parkeren van vrachtwagens. Van een structureel parkeerprobleem (te weinig parkeervoorzieningen) is geen sprake; wel ondervindt men hinder van het parkeren van voertuigen.

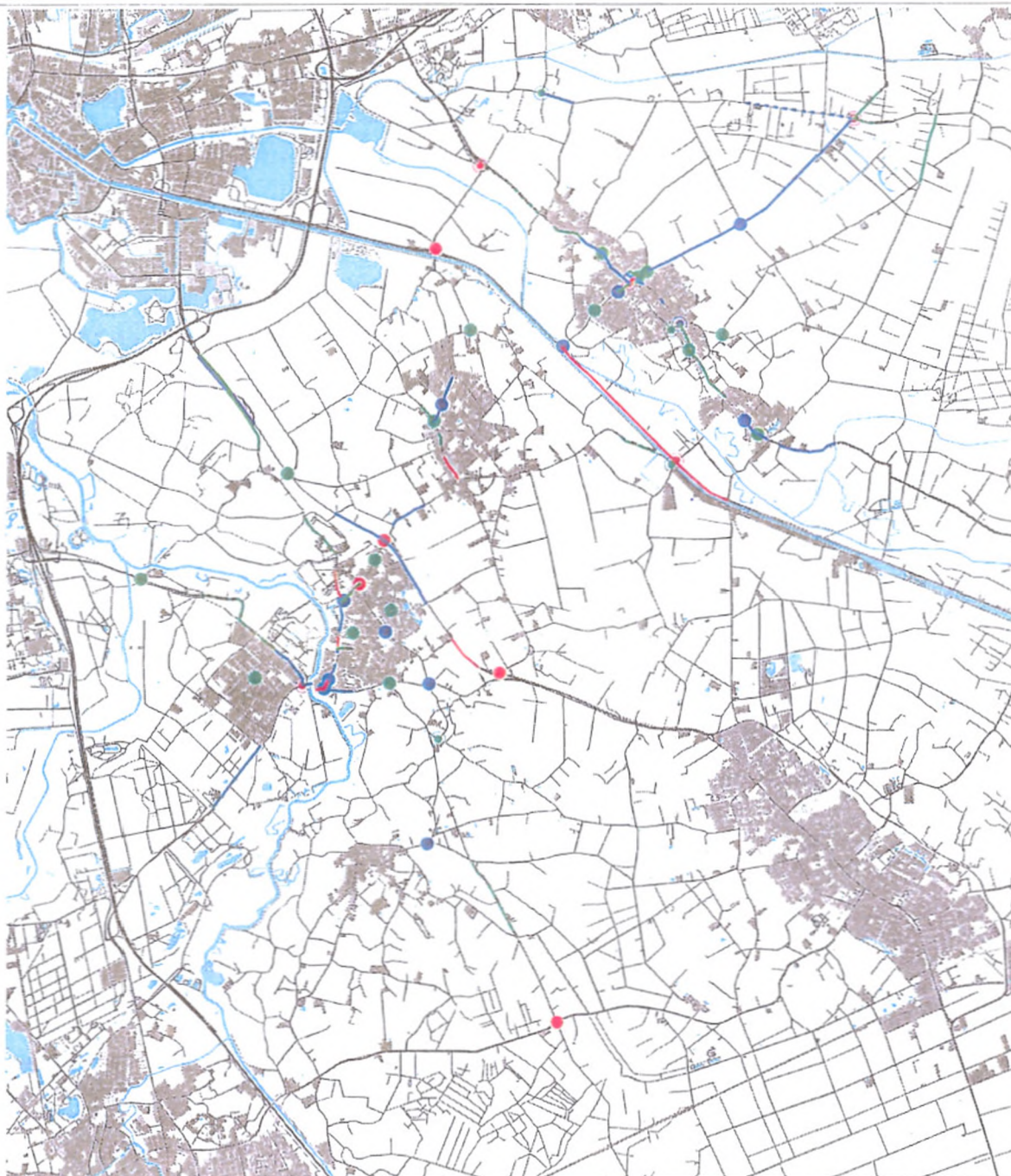
In Sint-Michielsgestel bieden het Petrus Dondersplein, het Adrianusplein en het terrein bij de Edah de belangrijkste geconcentreerde parkeervoorzieningen voor het centrum. De winkels zijn echter niet volledig geconcentreerd rondom deze terreinen; ook aan de Nieuwstraat zijn winkels gesitueerd. Langs deze straat kan op verspreid gesitueerde parkeerplaatsen worden geparkeerd. In combinatie met een de verzamel functie van deze straat levert dit met name voor fietsers maar ook voor het gemotoriseerde verkeer overlast op (parkeren op de fietssuggestiestrook, laden en lossen op straat). Een vergelijkbare situatie speelt zich af in het Maaskantje. Berlicum heeft een groot parkeerterrein (Mercuriusplein) vlak voor de concen-

⁵ 'Onderzoek naar de orientaties & verplaatsingen in de gemeente Sint-Michielsgestel', Stadsgewest 's Hertogenbosch, oktober 1996.

Gemeente Sint-Michielsgestel

Gewogen ongevalleconcentraties

1991 t/m 1995



Legenda

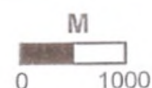
- — 5 t/m 9 gewogen ongevallen
- — 10 t/m 19 gewogen ongevallen
- — 20 en meer gewogen ongevallen
- — 5 t/m 9 gewogen ongevallen (maatregel getroffen)
- — 10 t/m 19 gewogen ongevallen (maatregel getroffen)
- — 20 en meer gewogen ongevallen (maatregel getroffen)

Afbeelding 4



BRO

BRONNEN
BRO
BRO
BRO



tratie aan winkels. De hinder en onveiligheid komt hier voort uit de conflicten tussen auto's en langzaam verkeer en spitst zich toe op het wegvak tussen het plein en de winkelstrip aan de overzijde en tussen Marsstraat en Kerkwijk waar een toegang tot het plein zowel voor auto's als voor fietsers/voetgangers is gesitueerd. In Gemonde is er sprake van parkeerhinder in woonstraten (en de Sint-Lambertusweg in combinatie met de aanwezigheid van bomen) waardoor weinig ruimte over blijft voor voetgangers (met name kinderen van en naar school). Het parkeren van vrachtwagens in woonwijken ('s avonds en in de weekenden) levert in zijn algemeenheid hinder op (beperkt uitzicht, warm draaien 's ochtends vroeg). Alleen in Den Dungen geldt een Algemeen Plaatselijke Verordening die parkeren van vrachtwagens binnen de woongebieden verbiedt. Per 1 januari 1998 vervallen deze verordeningen; een nieuwe verordening is in voorbereiding.

Voetgangers

De belangrijkste wegen door en de winkelgebieden binnen de kernen zijn voorzien van eigen ruimte voor voetgangers. Echter op een aantal plaatsen is de plaats van de voetganger niet duidelijk of beperkt; dit levert dan ook hinder op. Zoals de Torenstraat tussen AH en de bibliotheek in Sint-Michielsgestel, waar voetgangers hinder ondervinden van brommers en fietsers. De hinder bij het oversteken als gevolg van het autoverkeer door het centrumgebied (o.a. Maaskantje en Berlicum). Door een inrichting van een verblijfsgebied op één niveau is de bereikbaarheid voor ouderen en minder-validen in principe goed: het afschermen van het voetgangersgedeelte van andere verkeerssoorten blijft ook dan een belangrijk aandachtspunt.

Bij een groot aantal scholen binnen de gemeente zou men graag de situatie rondom de in/uitgang van het gebouw de situatie verbeterd zien: verbetering van de oversteeksituatie en het beperken van de snelheid van het autoverkeer en van de parkeersituatie. Met name tijdens het brengen en het halen van de kinderen ervaart men in veel gevallen onveiligheid door de (tijdelijke, vaak door ouders zelf veroorzaakte) chaos.

In de recent aangelegde woonbuurten heeft men in sommige gevallen gekozen voor een informele inrichting van de weg. Door het parkeren, wandelen, spelen en fietsen binnen een, niet nader ingedeelde, weginrichting te laten afspelen, heeft men het verblijfskarakter van de weg willen ondersteunen. Door de lage intensiteiten is dit vaak geen probleem; incidentele situaties waarbij een auto te hard door de straat rijdt, resulteren in onveilige gevoelens. Bekend is dat met name voetgangers (en kinderen) een eigen ruimte (bv. in de vorm van een strook langs de weg) prettiger vinden en zich daardoor veiliger voelen.

2.3. Verkeersveiligheid

Het thema veiligheid beperkt zich in deze rapportage tot verkeersveiligheid. Onder verkeersveiligheid wordt hier verstaan: 'het aantal en de aard van optredende verkeersongevallen, de zogenaamde objectieve verkeersonveiligheid. De subjectieve onveiligheid (die deels weliswaar gedeeltelijk overeen komt met de objectieve verkeersonveiligheid) wordt beschreven als onderdeel van de leefbaarheid.

Ongevallen naar gevolgen, vervoerwijze en leeft.jd

De gemeente Sint-Michielsgestel kent vanaf 1992 een dalende trend in het totaal aantal ongevallen. De ontwikkeling in het aantal letselgevallen en verkeersslachtoffers geven een 'maat' voor de ontwikkeling van de verkeersveiligheid: ook het aantal ongevallen dat letsel tot gevolg

heeft laat een daling zien, echter het aantal verkeersslachtoffers geeft een variërend beeld (73, 91, 82, 85, 78 en 69 in de jaren 1991 t/m 1996). Er lijkt sprake van een kentering in het aantal verkeersslachtoffers (het aantal verkeersslachtoffers is langer dan dan de streefwaarde (maximaal 75 in het jaar 2000). Het zal moeten blijken of dit een structurele daling betreft.

Bij circa 65% van de letselongevallen is een personen-, bestel- of vrachtauto betrokken. De rijbewijsbezittende en autorijdende leeftijdsgroepen (met name 18 tot 40 jaar) zijn het meest betrokken (53%) bij ongevallen. Daarnaast vormen bromfietzers (16-17 jarigen) en fietsers (alle leeftijden met een piek bij 12 t/m 15 jarigen) risicogroepen (8,5% en 13%). Het maken van fouten bij 'voorrang en doorgang' veroorzaakt de meeste ongevallen. Daarnaast vormt de 'plaats op de weg/bocht' een belangrijke aanleiding.

In vergelijking met de regio 's-Hertogenbosch is binnen de gemeente Sint-Michielsgestel het percentage ernstige ongevallen (= ziekenhuisopnamen en dodelijke afloop):

- met alcoholgebruik hoger;
- met zwaar verkeer hoger;
- met brommers en snorfietzen nagenoeg gelijk;
- met fietsers iets lager;
- met jongeren (0 - 23 jaar) iets hoger;
- met ouderen (50 jaar of ouder) hoger.

Ongevallen naar locatie

Circa $\frac{3}{4}$ van de letselongevallen vindt plaats op wegen die in het beheer zijn van de gemeente. Verder vinden er evenveel letselongevallen plaats op wegen binnen als buiten de kom.

Binnen de gemeente is sprake van twee black-spots (een locatie waar in drie aaneengesloten jaren sprake is van 6 of meer letselongevallen). Dit zijn het kruispunt Beusingsdijk-Wamberg-Hasseltsdijk (gereconstrueerd in 1994 in beheer van de gemeente) en de op/afrit A2 - Hoge Poeldonk (in studie en in beheer van de provincie). De getroffen maatregelen op het kruispunt Hasseltsdijk-Beusingsdijk dienen in de komende jaren te worden geëvalueerd.

Om binnen de gemeente inzicht te krijgen in de belangrijkste ongevallenlocaties wordt in de praktijk vaak gebruik gemaakt van de gewogen verkeersongevallenconcentraties⁶. De locaties met minimaal 10 gewogen ongevallen zijn de in de onderstaande tabellen opgenomen. Voor meer (gedetailleerde) gegevens wordt verwezen naar afbeelding 4 en het (separate) bijlage-rapport. De belangrijkste ongevallenconcentraties zijn voornamelijk te vinden op de hoofdverzamelwegen van/naar en door de kernen (tussen haakjes is aangegeven of ook sprake is van een ongevallenlocatie voor (brom)fietsers)⁷.

Gemonde

In objectieve zin is deze kern veilig te noemen. In de periode van 1991 t/m 1995 hebben de ongevallen zich met name voorgedaan op:

- de aansluiting van Gemondsdiijk-Boxtelseweg-Eekhoorn (F);
- de Bodem van Elde-Gemondseweg.

De overige (groen aangegeven) ongevalslocaties zijn de aansluiting Hezelaar - Nachtegaalstraat en een gedeelte van de Gemondsdiijk (Besselaar-Bodem van Elde).

⁶ Een ongeval met dodelijk afloop heeft een factor 5, een letselongeval een factor 3 en een ongeval met uitsluitend materiële schade een factor 1.

⁷ Aangezien de ongevalsgegevens 1996 recent beschikbaar zijn gekomen is in bijlage A een (voortschrijdend) overzicht opgenomen van de ongevallen in de periode 1992 t/m 1996.

Sint-Michielsgestel

De Bosschebaan heeft een aantal relatief onveilige locaties. Dit zijn:

- tussen de aansluitingen van het parkeerterrein;
- tussen Krakenstein en Moerschot, inclusief de aansluiting met de Hoogstraat (F);
- tussen de Bus en de Gestelseweg.

In en nabij de kern Sint-Michielsgestel komen de belangrijkste ongevallenlocaties voor op:

- de Theerestraat, met name tussen de van Overbeekstraat en de Esscheweg inclusief de aansluiting met de Esschestraat (F);
- de Esscheweg buiten de bebouwde kom (Theereheide en gemeentegrens);
- de route Dommelbrug-Schijndelseweg-Petrus Dondersplein-Nieuwstraat:
 - de Schijndelseweg ter hoogte van het Petrus Dondersplein;
 - de aansluiting Petrus Dondersplein-Schijndelseweg (F);
 - nagenoeg de gehele Nieuwstraat (F);
 - de aansluiting Nieuwstraat-Petrus Dondersplein (F);
 - de aansluiting Nieuwstraat-Molenbergstraat (F);
- de Pettelaarseweg (Koestraat - Kloosterstraat) en de Ruwenbergstraat (Gildestraat - Molenbergstraat) (F): de selectieve afsluiting voor gemotoriseerd verkeer is recentelijk ingesteld;
- de route Sint Michielsstraat-Hoogstraat:
 - Sint Michielsstraat (F), maatregelen zijn in voorbereiding;
 - de aansluiting Gildestraat-Molenbergstraat (F), een verkeersregelinstallatie is voorzien;
 - de aansluiting Hoogstraat-Venkant, een aanpassing van het kruispunt is voorzien;
- de Torenstraat (F);
- de Schijndelseweg:
 - tussen Beemdweg en Schildershof (F);
 - de aansluiting Schijndelseweg-Beekvlietstraat (F), een verkeersmaatregel is voorzien;
- de aansluiting Beekvlietstraat-De Rietzanger (F);
- Gestelseweg-Bosschebaan, reconstructie is voorzien.

De overige (groen aangegeven) ongevalslocaties bevinden zich voornamelijk binnen de woongebieden. Een aantal daarvan zijn specifieke fietsongevalslocaties die met name samenvallen met de belangrijkste woon-schoolroutes:

- de Beekvlietstraat (Seminarielaan - Kleine Beek);
- de Hemelrijkstraat, inclusief de aansluiting met de Kapelbergstraat;
- de aansluiting Bosschebaan-Brandestraat;
- de aansluitingen van de Papaverstraat, de Hortensiastraat en de Rozenstraat op de Esscheweg.

Den Dungen

Ook in en om Den Dungen/Maaskantje spelen de belangrijkste ongevalslocaties zich af op de hoofdverzamelwegen:

- de Hoogstraat buiten de kom (F), de raad heeft recentelijk besloten deze weg als 60 km-route in te richten;
- het Maaskantje (Hoogstraat-Sint Jacobusstraat);
- de Litsersstraat, inclusief de aansluiting met de Bramerslandstraat (F).

De overige (minder onveilige) ongevallenlocaties zijn een deel van de Bosscheweg en de aansluiting op het Heilig Hartplein (F) en de aansluiting Hooidonk-Hooidonksestraat en een gedeelte van de Spurkstraat nabij de oude Milrooijsebrug.

Berlicum/Middelrode

Ook de provinciale weg langs het Zuid-Willemsvaart heeft een aantal onveilige plaatsen. Dit zijn:

- de aansluiting Hoge Poeldonk-Beusingsedijk (F);
- de aansluiting met de Runweg (F);
- de aansluiting met de Laan van Seldensate (F), na de verplaatsing van de Milrooijsebrug is dit geen bestaande aansluiting meer;
- het wegvak tussen de Runweg en de Kapelstraat (de parallelroute is ter hoogte van dit weggedeelte ook een (brom)fietsongevallenlocatie).

De onveiligheid in en rondom de kernen Berlicum en Middelrode doet zich in hevige mate voor op een aantal locaties in het buitengebied en in mindere mate op veel locaties binnen de kernen zelf.

In het buitengebied komen de volgende (relatief zware) ongevallenlocaties voor:

- de Hasseltsedijk-Beusingsedijk (F);
- gedeelte van de Loofaert en de Hooghei;
- de gehele Werststeeg met de aansluitingen op:
 - de Werstkant;
 - de Hooghei.

In de kernen komt een groot deel van de ongevallenlocaties voor op de hoofdverzamelwegen zoals:

- de Runweg, ter hoogte van het bedrijventerrein ;
- de aansluiting Runweg - Berguulsehoeve (F);
- de Hoogstraat (Burg. Godschalxplein-Mercuriusplein) (F);
- de omgeving van het Mercuriusplein met de aansluitingen op:
 - de Hoogstraat (F);
 - de Marsstraat-Kerkwijk (F);
- gedeelten van de Kerkwijk: tussen Torenstraat en Oestgeestsestraat (F) en tussen Marsstraat en Muldershof (F);
- de aansluiting Milrooijseweg - De Ploeg (F);
- de aansluiting Julianastraat - Molenstraat;
- de Driezeeg tussen Molenstraat en Brugstraat;
- de Haffertsestraat tussen Molenhoek en Gouverneurstraat.

In Berlicum komen nog drie locaties voor die specifieke (brom)fietsongevallenconcentraties zijn, namelijk de aansluitingen:

- Koolhof - Werstkant;
- Sassenheimseweg - De Misse;
- Sassenheimseweg - Sportlaan.

Als het gehele gemeentelijk grondgebied wordt beschouwd liggen de belangrijkste ongevalsconcentraties op (de aansluitingen van) de provinciale wegen, op de route Schijndelseweg-Nieuwstraat-Hoogstraat en een gedeelte van het Maaskantje. Op een aantal locaties zijn in de periode 1991 t/m 1995 maatregelen getroffen (zoals Mercuriusplein-Hoogstraat, Hasseltsedijk-Beusingsedijk, Theerestraat-Esscheweg, verleggen van de Milrooijsebrug, de selectieve afsluiting van de Pettelaarseweg voor de Ruwenbergstraat). Een groot gedeelte van deze maatregelen vraagt om een evaluatie. Daarnaast zijn maatregelen in voorbereiding op een aantal locaties, zoals Werststeeg-Hooghei (Berlicum) en de Gildestraat-Hoogstraat (Sint-Michielsgestel).

2.4. Leefbaarheid

Onder leefbaarheid wordt hier verstaan: 'de omgevingskwaliteit van het woon- en werkgebied, zoals die wordt bepaald door het aanwezige milieu, de hinder en de beleving'. Met milieu wordt meestal bedoeld: geluid, uitlaatgassen en stank. De hinder heeft betrekking op onder andere barrières, visuele overlast e.d. De beleving wordt bepaald door de sociale- en verkeersveiligheid en de waarneming van de voorgaande factoren door de gebruikers van de omgeving (bewoners, winkelend publiek, spelende kinderen, fietsers dan wel automobilisten). Een relatie met objectieve verkeersintensiteiten is nauwelijks te geven, aangezien iedere beleving individueel en zeer afhankelijk is van wonen in een stad of landelijke omgeving. Grofweg kan gesteld worden dat bij een intensiteit van circa 2.500 motorvoertuigen per etmaal de verblijfsfunctie van een weg (in combinatie met de weginrichting) gewaarborgd kan worden.

De knelpunten in de leefbaarheid ontstaan meestal als het gebruik van de infrastructuur niet in overeenstemming is met de functie of als er sprake is van strijdige functies of belangen. Om inzicht te krijgen in de beleving van de gebruikers van de wegen in de gemeente Sint-Michielsgestel heeft eenieder de mogelijkheid gehad om onveilige locaties te benoemen. Dit heeft geleid tot ruim 100 reacties, die verwerkt zijn in het eerder genoemde bijlagerapport.

In zijn algemeenheid blijkt uit de reacties dat:

- een groot gedeelte van de klachten zich (evenals de objectieve verkeersonveiligheid) toespitst op de hoofdwegen, maar dat daarnaast ook zeer specifieke 'dicht bij huis' - locaties worden genoemd;
- men zich ergert zowel aan het gedrag van automobilisten (parkeren op fietsstroken, hard rijden e.d.) als aan (brom)fietsers (met z'n drieën of vieren naast elkaar, geen verlichting);
- een grote bron van ergernis de hoge rijsnelheden zijn zowel in woonstraten en op ontsluitingswegen (bv. Hoogstraat tussen Den Dungen en Sint-Michielsgestel, Runweg in Berlicum, Theerestraat in Sint-Michielsgestel en Gemondseweg nabij Gemonde) als op provinciale wegen (met name de Bosschebaan);
- men graag een goede inrichting van wegen wil, zodat duidelijk is wie waar wat mag (fietsen, parkeren, laden en lossen);
- een verbetering of uitbreiding van verlichting vaak als wens wordt genoemd;
- men ervaart de aanwezigheid van (toenemend) sluipverkeer door de kernen en op de wegen in het buitengebied als gevolg van de toenemende verkeersdruk op de A2 en A59 en de opening van de nieuwe Milrooijsbrug;
- de nieuwe Milrooijsbrug en de aansluiting Bosschebaan-Hoogstraat vaak (door bewoners uit meerdere kernen) genoemd worden als zijnde onveilig voor fietsers;
- men binnen een groot aantal woonwijken zo snel mogelijk (betere) snelheidsremmende maatregelen wil (eventueel tijdelijke maatregelen die snel effect hebben).

Gemonde

De Gemondseweg is voor velen de belangrijkste onveilige situatie: de smalle rijbaan met aan beide zijden bomen en de relatief hoge rijsnelheid van het gemotoriseerd verkeer veroorzaakt onveilige situaties voor met name (jeugdige) fietsers.

In de Sint Lambertusweg speelt de beperkte ruimte voor voetgangers (door bomen en geparkeerde auto's) een rol: vooral voor kinderen van en naar school vindt men dit een onveilige situatie.

Sint-Michielsgestel

De Nieuwstraat blijkt een hinderlijke straat te zijn, zowel voor automobilisten als voor fietsers. De knelpunten worden hier veroorzaakt door de relatief beperkte ruimte waar veel functies sa-

menvallen: wonen, winkelen, parkeren, laden/lossen, verblijven, busroute etc. Daarnaast wordt een aantal keren het ontbreken van een fietspad langs de Esscheweg (buiten de gemeente) genoemd, de onveiligheid van de Hoogstraat (en de aansluiting op de Bosschebaan) voor met name fietsers en de onduidelijke situatie op de Torenstraat waar sprake is van conflicten tussen brommers, fietsers en voetgangers.

Binnen de woonwijken blijkt in de reacties Theereheide op te vallen: met name de rijsnelheid van het autoverkeer vindt men op een aantal wegen te hoog. Ook op de Moerschot en de Bosschebaan vindt men de rijsnelheid van het autoverkeer een probleem.

Verder is men bezorgd over een toename van verkeer op de Hoogstraat en de Schijndelseweg als gevolg van de selectieve afsluiting op de Pettelaarseweg.

Den Dungen/Maaskantje

De Hoogstraat vindt men door de hoge rijsnelheden van het verkeer en de smalle rijbaan een gevaarlijke route voor fietsers en voetgangers; met name scholieren die naar de scholen in Sint-Michielsgestel gaan maken veelvuldig gebruik van deze weg. De Litsersstraat is door de toename van (vracht)verkeer, het parkeren op de fietssuggestiestrook en de hoge rijsnelheden geen veilige route voor fietsers. Ook ziet men een toename van verkeer op de Spurkstraat (met name vrachtverkeer) als gevolg van de nieuwe Milrooijsebrug en op de Poeldonksedijk (als sluiproute voor de A2-N50).

De onveilige situatie op het Maaskantje (nabij de winkelvoorzieningen) wordt eveneens een aantal keren genoemd. Graag ziet men hier snelheidsremmende voorzieningen, een verbetering van de parkeersituatie en oversteekvoorzieningen.

Berlicum/Middelrode

Met name de bereikbaarheid van het Mercuriusplein (zowel komend vanaf Kerkwijk als het oversteken van de Hoogstraat, bv. bij Veenpad) levert hinder en onveilige situaties op in combinatie met de rijdende auto's. Rondom het plein ervaart men ook hier een toename van verkeer en te hoge rijsnelheden. Deze knelpunten spelen ook op de Runweg, waar de combinatie met het ontbreken van oversteekvoorzieningen en de slechte verharding aanleiding geeft tot onveilige situaties. Gevaarlijk wordt ook het kruispunt Hooghei-Werststeeg genoemd. Door het beperkte uitzicht en de hoge rijsnelheid op de Werststeeg.

HOOFDSTUK 3. VERKEERSVEILIGHEID EN DE GEMEENTELIJKE ORGANISATIE

3.1. Ambtelijke- en bestuurlijke organisatie

Bestuurlijk

Bij de portefeuillevverdeling binnen het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Sint-Michielsgestel is verkeer ondergebracht bij de portefeuille Gemeentewerken. De betreffende portefeuillehouder heeft als beleidsvelden:

- gemeentewerken (civiele techniek, cultuurtechniek, verkeer en vervoer, landmeten, gemeentereiniging);
- beleid en uitvoering afvalinzameling en -verwijdering;
- monumentenzorg
- natuurontwikkeling.

Het werkterrein van de sector Grondgebiedzaken is breder dan alleen de taken die onder de voorgaande portefeuille vallen. Er is nog een portefeuillehouder 'Bouwen, Wonen en Milieu'.

Deze heeft als taken:

- ruimtelijke ordening;
- volkshuisvesting;
- bouw- en woningtoezicht;
- beheer en onderhoud gemeentelijke gebouwen;
- grondzaken;
- economische zaken;
- dorpsvernieuwing;
- milieubeheer.

Formeel is verkeersveiligheid onderdeel van het takenpakket van de eerst genoemde portefeuillehouder. Echter gezien het takenpakket van de tweede portefeuillehouder (met name ruimtelijke ordening en milieubeheer) heeft ook deze (en afhankelijk van het onderwerp ook de andere portefeuillehouders) een (toekomstige) rol in de aanpak van de verkeersonveiligheid.

Ambtelijk

De afdeling Gemeentewerken is betrokken bij de zaken die met verkeer te maken hebben.

Er is in principe één ambtenaar bij de afdeling Gemeentewerken die belast is met verkeersbeleid; bij de uitvoering van het beleid zijn meerdere ambtenaren betrokken. Er is een beperkt aantal bevoegdheden gedelegeerd aan het ambtelijk apparaat, zoals tijdelijke verkeersmaatregelen, ontheffing verkeersmaatregelen en invalidenparkeerplaatsen.

3.2. Overlegstructuur: intern en extern

De raadscommissie Grondgebiedzaken

Verkeerszaken worden binnen de gemeente Sint-Michielsgestel besproken in de commissie Grondgebiedzaken, voorzover dat aspect deel uitmaakt van taken waarover de commissie een advies moet uitbrengen als voorbereiding van voorstellen aan de gemeenteraad. De verkeers-

veiligheid is dus niet een structureel terugkerend agendapunt; maar kan onderdeel uitmaken van kredietvoorstellen voor de uitvoering van bepaalde maatregelen/reconstructies.

De werkgroep Verkeer

Eens in de drie maanden komt de werkgroep Verkeer samen. In deze werkgroep zitten de portefeuillehouder Verkeer, een vertegenwoordiger van de politie, het hoofd van de afdeling Gemeentewerken en de ambtenaar van die afdeling die met verkeer 'belast' is. Verkeersveiligheid is hier ook een onderwerp dat ad-hoc aan de orde komt.

Regionaal/buurgemeenten

Er wordt incidenteel overleg gevoerd met andere gemeenten over verkeer(sveiligheid). Op dit moment is er ook nog een samenwerkingsverband op stadsgewestelijk niveau. In dit verband is onder andere het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan opgesteld en het onderzoek naar behoefte aan uitbreiding van het collectief vervoer gedaan. Door recente ontwikkelingen rond het stadsgewest is het overleg zo goed als stil gevallen. Naar verwachting zal in het nieuwe samenwerkingsverband het overleg opnieuw worden opgestart.

In voorkomende gevallen vindt overleg plaats met de betreffende buurgemeente.

Provincie/Rijk

In voorkomende gevallen wordt overleg gevoerd met de provinciale- en/of rijksoverheid. Er zijn echter geen vaste relaties (of structureel terugkerend overleg) met deze instanties.

Belangengroeperingen

Bij ingrijpende aanpassingen in de verkeersstructuur, -circulatie of weginrichting wordt de visie gevraagd van de plaatselijke afdeling van Veilig Verkeer Nederland en het Gehandicaptenplatform.

3.3. Lopende activiteiten

Uitvoering

De laatste jaren hebben op het gebied van verkeersveiligheid met name langzaam verkeersroutes in wijken en inrichting van 30 km-gebieden de aandacht gehad. Daarnaast is een aantal maatregelen in voorbereiding op de Schijndelseweg/Gestelseweg en de Hoogstraat in Sint-Michielsgestel.

De afdeling Gemeentewerken heeft de op schrift aangeleverde ongevalsgegevens systematisch bijgehouden. Er wordt echter weinig geëvalueerd wanneer maatregelen zijn getroffen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Onlangs heeft het gemeentebestuur besloten tot een lidmaatschap bij de afdeling Basisgegevens van AVV zodat de ongevalsgegevens op geautomatiseerd kunnen worden verwerkt en geanalyseerd.

Op ad-hoc basis wordt samen met provincie en rijk gewerkt aan de verbetering van de verkeersveiligheid, met name in geval van reconstructies.

Beleid

Het laatste jaar heeft de gemeente geen beleidsuitspraken meer gedaan met betrekking tot de verkeersveiligheid. Men heeft hiervan afgezien in verband met het in ontwikkeling zijnde gemeentelijke verkeersveiligheidsplan. Echter vooruitlopend op het plan heeft de gemeente, gezien het recentelijk dodelijk ongeval op deze weg, maatregelen voorgesteld voor de reconstructie van de Hoogstraat (Sint-Michielsgestel-Den Dungen). De maatregelen zijn daarbij wel gebaseerd op de, in dit rapport opgenomen, gewenste wegenstructuur en wegfuncties.

In 1997 is op de gemeentelijke begroting geen specifieke post opgenomen voor verkeersveiligheid. Uit de post incidentele verkeersmaatregelen worden de maatregelen betaald om de verkeersveiligheid te bevorderen. Wel is in het investeringsplan 1998/2001 met de uitvoering van dit plan rekening gehouden. Daarbij zal het college/de raad nog de prioriteit moeten vaststellen.

Belangengroeperingen

Er zijn binnen de gemeente verschillende groepen die zich bezig houden met verkeer en verkeersveiligheid. Binnen de gemeente Sint-Michielsgestel zijn dat: VVN, ENFB en diverse buurtverenigingen, winkeliersverenigingen etc.

Spreekuur

Er is geen specifiek verkeers(veiligheids)spreekuur waar men klachten/opmerkingen over verkeer kan maken. Eventuele klachten kan men schriftelijk danwel telefonisch kenbaar maken en worden dan behandeld door de afdeling Gemeentewerken.

HOOFDSTUK 4. DOELEN VOOR DE TOEKOMST

4.1. Doel- en taakstellingen

Centrale doelstelling

"Het opzetten van een actief en samenhangend verkeersveiligheidsbeleid op lokaal niveau, gericht op het daadwerkelijk en blijvend terugdringen van het aantal ongevallen (objectieve veiligheid) en het verminderen van de dreiging, die van het verkeer uitgaat (subjectieve veiligheid)".

In aansluiting op het rijksbeleid wordt het objectieve gedeelte van de doelstelling geconcretiseerd door "het terugbrengen van het aantal verkeersslachtoffers in de periode 1985 - 2000 met 25%. Voor de gemeente Sint-Michielsgestel betekent dat een minimale afname van 100 (peiljaar 1985) naar 75 verkeersslachtoffers in het jaar 2000".

In het verlengde hiervan geldt het rijksstreefbeeld voor de langere termijn: een vermindering van het aantal verkeersdoden met 50% en het aantal gewonden met 40% in de periode tot 2010. Voor de gemeente Sint-Michielsgestel betekent dat in de periode 2000 - 2010 een afname van 75 naar 60 letselslachtoffers.

Taakstellingen

Het formuleren van een doelstelling heeft alleen zin als het effect van het doelgericht ingevoerde beleid ook daadwerkelijk wordt geëvalueerd. Daarmee kan niet alleen na de planperiode het succes van het beleid worden afgemeten, maar kan bovendien tussentijds bijsturing plaatsvinden. Vanuit die gedachte zijn meetbare doelen ontwikkeld als uitwerking van de hoofddoelstelling van dit GVVP.

Met als basis de analyse van de verkeersveiligheidssituatie in de gemeente Sint-Michielsgestel is de centrale doelstelling uitgewerkt naar taakstellingen die meer gericht zijn op de knelpunten ('speerpunten') binnen de gemeente. Daarnaast worden ook de taken beschreven die de gemeente op zich zal nemen om het meetbare taakstellingen te bereiken en daarmee de verkeers- onveiligheid structureel aan te pakken.

De meetbare taakstellingen zijn:

- het verminderen van het aantal klachten (verbeteren subjectieve verkeers(on)veiligheid);
- de reductie van de gemiddelde rijksnelheden op 80- en 50 km/uur wegen van auto's met minimaal 5%;
- de aanpak van Verkeers Ongevallen Concentraties;
- de halvering van het aantal letselslachtoffers onder jongeren (tot 25 jaar): maximaal aantal slachtoffers in 2005 = 21;
- de halvering van het aantal letselslachtoffers onder ouderen (> 60 jaar): maximaal aantal slachtoffers in 2005 = 5;
- de halvering van het aantal letselslachtoffers onder fietsers (tot 16 jaar en > 60 jaar): maximaal aantal slachtoffers in 2005 = 5;
- de halvering van het aantal letselslachtoffers onder bromfietsers (16 en 17 jaar): maximaal aantal slachtoffers in 2005 = 5;
- de halvering van het aantal letselslachtoffers onder motorrijders: maximaal aantal slachtoffers in 2005 = 3;

- de halvering van het aantal letselslachtoffers bij ongevallen met zwaar verkeer: maximaal aantal slachtoffers in 2005 = 2;
- de halvering van het aantal slachtoffers bij alcoholongevallen: maximaal aantal slachtoffers 2005 = 3.

De indirecte taakstellingen zijn:

- de beïnvloeding van de automobilititeit: een reductie van de verkeersdeelname per auto met name op drukke tijden en op drukke plaatsen;
- het bevorderen van de zorg van het publiek voor de verkeersveiligheid en de eigen verantwoordelijkheid (vooral jongeren en ouderen);
- het bevorderen dat het beleid van de politie zich meer zal richten op preventieve resultaatdoelen (bv. snelheidsreductie) en inspanningsverplichtingen (bv. controle en handhaving);
- het bevorderen van de aandacht voor verkeersveiligheid in het voortgezet onderwijs;
- het informeren van beleidsverantwoordelijken over de mogelijkheden om een duurzaam veilig wegverkeer te bevorderen;
- het bevorderen dat in elk beleidsplan dat raakt aan verkeersveiligheid (met name bestemmingsplannen) een verkeersveiligheidsparagraaf is opgenomen;
- het bevorderen dat in elke (belanghebbende)organisatie die de verkeerveiligheidsdoelstellingen onderschrijft de benodigde activiteiten concreet worden vertaald in benodigde menskracht en budgetten;
- het bevorderen van samenwerking tussen gemeenten op het niveau van planvorming, uitvoering en evaluatie;
- een volledige afstemming op landelijk, provinciaal en regionaal verkeersveiligheids- en verkeersbeleid, waarvoor gebruik wordt gemaakt van de mogelijke subsidies die in dat beleid worden gecreëerd.

4.2. Duurzaam Veilig Wegverkeer

In de bestrijding van verkeersonveiligheid wordt het verkeerssysteem algemeen onderscheiden naar een drietal te beïnvloeden componenten, namelijk: mens, voertuig en weg. Tussen deze componenten bestaat een sterke onderlinge wisselwerking. Duidelijk mag zijn dat een integrale aanpak van alle drie tot de beste resultaten zal leiden. Binnen de gemeentelijke verantwoordelijkheid en belangrijker, binnen de gemeentelijke vermogens, liggen echter alleen de componenten mens (beïnvloeding gedrag) en weg (vormgeving en inrichting). Voertuiggebonden aspecten zullen in dit plan dan ook niet aan de orde komen.

Duurzaam Veilig en speerpunten

Om de gestelde doel- en taakstellingen te kunnen bereiken gaat de voorkeur uit naar een aanpak van het in het MeerjarenPlan Verkeersveiligheid III geïntroduceerde concept 'Duurzaam Veilig' gecombineerd met een beleid gericht op 'speerpunten'. Het concept richt zich op maatregelen voor de lange termijn, namelijk het voorkomen van ongevallen, en binnen het speerpunten beleid vallen onder andere de maatregelen op het verbeteren van verkeersonveilige situaties op de korte termijn. Dit sluit aan op het beleid zoals dat gevoerd wordt door de provincie.

Beleid met 'blijvend' effect

Met het duurzaam veilig inrichten van de wegen kan op de (middel)lange termijn een beperking van het aantal slachtoffers worden bereikt. Dit is gericht op het bereiken van blijvende positieve effecten, die in de toekomst geen 'onderhoud' meer behoeven. Op die manier ontstaat er ruimte voor de aanpak van 'nieuwe' probleemgebieden, zonder dat 'oude' verslechteren. De noodzaak van een dergelijke structurele aanpak wordt algemeen in het verkeersveiligheidsbeleid onderkend.

Duurzaam veilig bestaat uit een aanpak vooraf, gericht op het voorkomen van ongevallen alsmede het verminderen van de ernst daarvan met name door een uniforme herkenbare vormgeving van wegen en straten. De onderlinge afstemming van de functie van de weg, de vormgeving, de inrichting en het gedrag van de weggebruiker speelt hierin een hoofdrol. Verder zijn van belang:

- het structureel aanpassen van de wegomgeving: niet alleen voor nieuw te ontwikkelen (woon)gebieden maar ook voor de bestaande (woon)gebieden. Hierbij speelt de wegcategorisering een belangrijke rol;
- een veilige mobiliteitsbeheersing: de gewenste overstap van auto naar meer milieuvriendelijke vervoerswijzen (binnen Sint-Michielsgestel met name het gebruik van de fiets) vereist grote inspanningen om het ongevalsrisico voor het langzame verkeer niet sterk te doen toenemen;
- educatie en voorlichting: ook na aanpassingen van de infrastructuur blijven de verkeersdeelnemers de belangrijkste schakels binnen het systeem. Voldoende kennis en vaardigheden zijn noodzakelijk om te komen tot een duurzaam veilig verkeersgedrag.

4.3. Aangrijpingspunten verkeersveiligheidsbeleid Sint-Michielsgestel

Ontbreken van planmatig beleid

De gemeente heeft hun haar eigen wijze de verkeersonveiligheid bestreden, waarbij voornamelijk onveilige punten (achteraf) op ad hoc basis werden aangepakt. De maatregelen zijn tot nu toe sterk gericht op infrastructurele maatregelen. De verkeersveiligheid loopt mee bij (ruimtelijke) planvorming als dat te pas komt en acties gerelateerd aan de verkeersveiligheid (landelijke campagnes, verkeerslespakketten e.d.) worden al naar gelang de inzet/interesse van mensen opgepakt. Een duidelijk afwegings- en toetsingskader ontbreekt.

Ontwikkelingen

De verkeersveiligheid komt steeds meer onder druk te staan door een aantal algemene ontwikkelingen:

- de automobiliteit groeit nog steeds, een voorwaarde voor verkeersveiligheid is het afremmen van deze groei;
- beperking van doorgaand verkeer in centra en woonwijken leidt tot toename/concentratie van verkeer op hoofdwegen; aan categorisering en aangepaste inrichting ontstaat meer behoefte;
- de ruimte voor nieuwe ontwikkelingen (wonen, werken, voorzieningen) wordt steeds beperkter, dit zet de afweging t.a.v. verkeersveiligheid meer onder druk;
- hoewel de herziening van het RVV de politie werk uit handen dient te nemen, zal deze door de toename van de automobiliteit aan handhaving toch de handen vol houden;

- het verkeersgedrag van mensen wordt slordiger, egoïstischer en minder normatief;
- vergrijzing van de bevolking leidt tot een toename van kwetsbare verkeersdeelnemers.

Beheersing van (auto)mobilititeit en een daarop afgestemd verkeersveiligheidsbeleid wordt daarom zeer belangrijk.

Prioriteiten in speerpunten verkeersveiligheid

De effecten van een duurzaam veilig verkeers- en vervoerssysteem zullen zich op de middellange en lange termijn manifesteren. Ondanks preventieve maatregelen zullen er (als gevolg van autonome ontwikkelingen en specifieke situaties) altijd nog verkeersongevallen plaats vinden. Met een aanpak achteraf zal gewerkt moeten worden aan de betreffende ongevalslocaties.

Uit de verkeersveiligheids-inventarisatie blijken de volgende speerpunten specifiek voor de gemeente Sint-Michielsgestel te gelden:

- gevaarlijke locaties;
- aangepaste rijsnelheden (en rijgedrag);
- verkeer en alcohol;
- zwaar verkeer;
- jongeren (0 - 23 jaar);
- ouderen (50 jaar of ouder).

HOOFDSTUK 5. WENSSTRUCTUUR

5.1. Uitgangspunten voor planvorming

Structuurvisie 1997 (concept-ontwerp)

In het ontwerp van de Structuurvisie voor de gemeente Sint-Michielsgestel is het ruimtelijke toekomstbeeld weergegeven. De Structuurvisie zet in op een groene gemeente, dat wil zeggen dat ruimtelijk (gewenste en noodzakelijke) ontwikkelingen zoveel mogelijk in harmonie met de waarden van natuur en landschap zijn aangegeven. De doelstellingen ten aanzien van leefbaarheid en bereikbaarheid zijn in de Structuurvisie, uitgaande van het wensbeeld 'een groene gemeente' als volgt samengevat:

- het beperken dan wel minimaliseren van het doorgaande verkeer in woon- en winkelgebieden;
- het stimuleren van het fietsgebruik;
- het waarborgen van de bereikbaarheid van winkel- en werkgebieden voor het noodzakelijk verkeer.

Fietsgebruik-stimulerend

Door het bieden van een samenhangend netwerk van fietsroutes die aantrekkelijk zijn zet de gemeente in op een fietsstimulerend beleid. De fiets dient vooral autoritten op korte afstand te vervangen (mobiliteitsdoelstelling). Dit is momenteel een aanzienlijk aandeel van alle gemaakte autoritten. Daarmee levert de fiets een bijdrage in de vermindering van hinder, overlast en onveiligheid (veiligheids- en leefbaarheidsdoelstelling). Door de ontwikkeling van een goed fietsnetwerk wordt bovendien een bijdrage geleverd aan de waarborg van bereikbaarheid van locaties op lokaal niveau (bereikbaarheidsdoelstelling).

Naast de relaties tussen de kernen binnen de gemeente enerzijds en 's-Hertogenbosch anderzijds⁸ ook de verbindingen tussen de kernen onderling en die van en naar de omliggende gemeenten (Rosmalen, Schijndel, Vught en Boxtel) van belang.

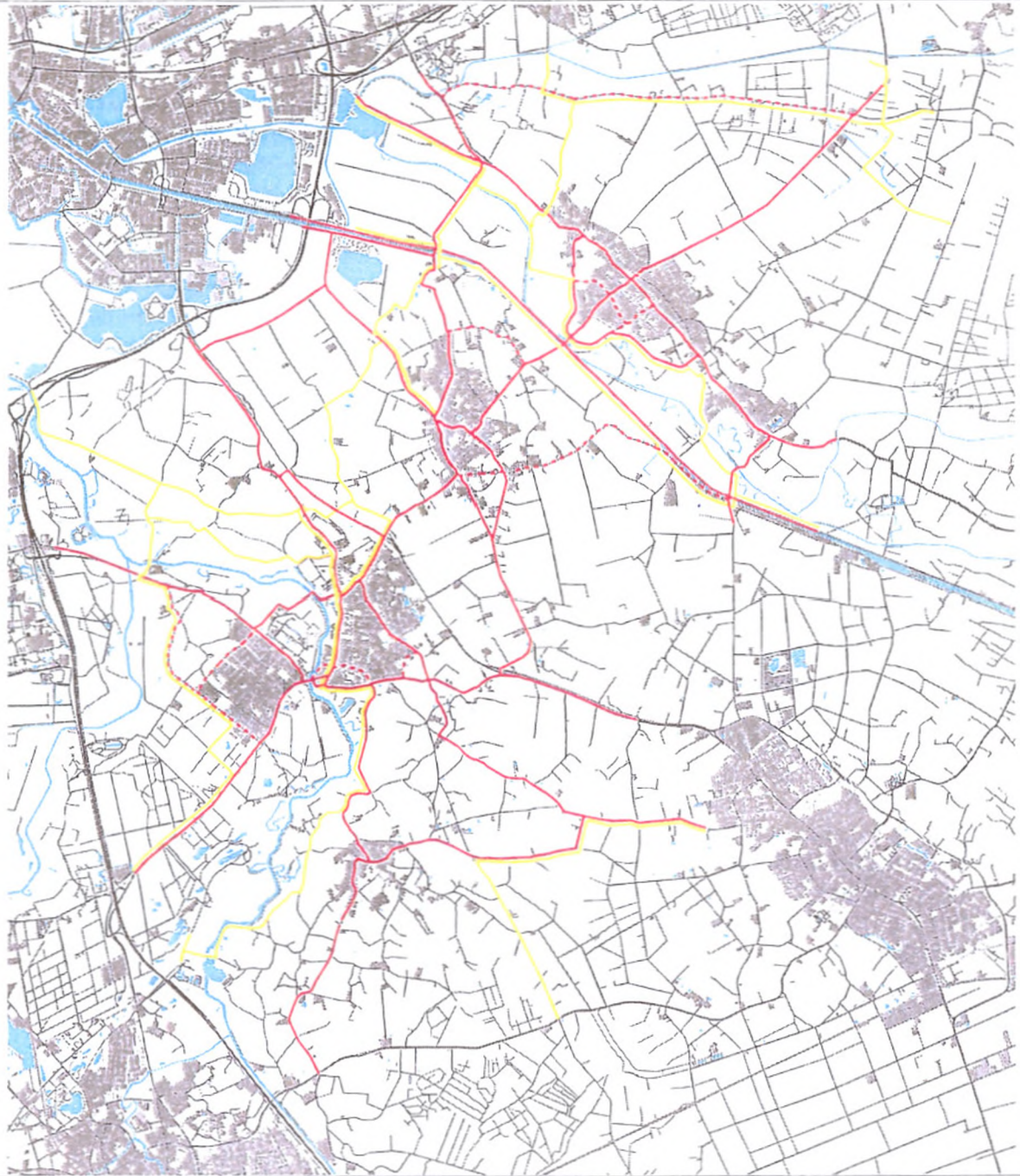
Autostructuur

Voor de wensstructuur voor het autoverkeer wordt uitgegaan van zo groot mogelijke verblijfsgebieden, zijnde de 30- en 60 km-zones binnen respectievelijk buiten de kom: het autoverkeer is welkom, echter met een aangepast rijgedrag. Deze gedachten zijn ook ingegeven door het feit dat als gevolg van het dichtslippen van de rijksweg A2 en A50 het sluipverkeer door de kernen zal toenemen. Met name de routes door de dorpskernen zullen door de juiste inrichting van weg en omgeving lagere rij snelheden tot gevolg hebben. Hierdoor wordt de verblijfskwaliteit vergroot en de (doorgaande) reistijd verlengd.

⁸ Streefbeeld Fietskernnet in het RVVP (Stadsgewest 's Hertogenbosch).

Gemeente Sint-Michielsgestel

Wensbeeld Fiets (2010)



- Hoofdroute
- - - Nevenroute
- Recreatief

Afbeelding 5



BRO

BRONNEN EN
TOEGANGELIJKE
KONINKRIJK DER
NEDERLANDEN



5.2. Fietsroutenetwerk

Kenmerken

De wensstructuur voor de fiets wordt ingegeven door verschillende zaken (zie afbeelding 5):

- de situering van de verkeersproducerende gebieden (met name de woonwijken);
- de situering van de belangrijkste verkeersaantrekkende gebieden (werklocaties, centrum, scholen, sociaal/culturele voorzieningen, sport/recreatie, station/bushaltes, etc.);
- de kwaliteitseisen⁹:
 - samenhang (vindbaar, compleet, routevrijheid)
 - directheid (ontwerpsnelheid, omrijden);
 - aantrekkelijkheid (zichtbaar, overzicht, sociaal veilig, beleving);
 - veiligheid (conflictkansen);
 - comfort (vlakheid, hinder, stopkans).
- de aansluiting op regionale en recreatieve routes.

Het fietsnetwerk dient dus een stelsel van fietsroutes te zijn dat volgens de wenslijnen de belangrijkste locaties onderling verbindt en bovendien stimuleert tot gebruik, doordat het veilig en snel is en een uitnodigende vormgeving heeft. In principe geldt dat op het hoofdfietsnet de fiets voorrang heeft op het autoverkeer, tenzij dit uit oogpunt van veiligheid ongewenst is. Dat hoeft niet in te houden dat alle aan te wijzen fietsroutes in het netwerk ook daadwerkelijk exclusieve fietspaden zijn. Dat is mede afhankelijk van de omvang van het fietsverkeer én de omvang van het autoverkeer dat zich op dezelfde route bevindt.

Type routes

Binnen het netwerk kan nog onderscheid worden gemaakt in:

- de hoofdroutes: deze vormen de dragers van de fietsstructuur en omvatten de drukste routes, waarop veel fietsritten worden verzameld die op een snelle en directe manier het gebied doorkruisen;
- de nevenroutes: deze voeden de hoofdfietsroutes vanuit de woon-, werk- en voorzieningengebieden.
- de recreatieve routes (indien zij niet samenvallen met een hoofd- of nevenroute).

Keuzen in structuur

De structuur voor het fietsroutenetwerk is grotendeels gebaseerd op de bestaande wegenstructuur. Om te komen tot het wensbeeld zullen een groot aantal maatregelen (in samenhang met de gewenste wegfunctie) getroffen moeten worden.

Bij de keuze voor een aantal routes hebben de volgende overwegingen een rol gespeeld:

- de wens tot realiseren van een directe verbinding tussen Berlicum en Den Dungen (en Sint-Michielsgestel). Momenteel ontbreekt een directe en veilige route:
 - door de verplaatsing van de Milrooijsebrug is de route nog indirecter geworden, daarbij worden de brug en de opgangen als zeer onveilig ervaren door fietsers;
 - de route via de Dungenbrug ligt te ver van de wenslijn tussen beide kernen.
- de hoofdfietsroute tussen Gemonde en Sint-Michielsgestel te laten verlopen via de Loopstraat, de Wielse Hoeve en de Genenberg als een veilig alternatief voor de Gemondseweg

⁹ 'Tekenen voor de fiets, Ontwerpwijzer voor fietsvriendelijke infrastructuur', CROW, augustus 1993.

(op deze weg zijn overigens wel snelheidsbeperkende maatregelen wenselijk). Bezien zou moeten worden of een directe verbinding kan worden gerealiseerd tussen de Wielse Hoeve en de dorpskern;

- de Gestelseweg als vervolg van de Esscheweg als route tussen Sint-Michielsgestel en Boxtel: de gemeente Boxtel heeft deze route als primaire fietsroute benoemd en streeft naar realisering in 1998.

5.3. Wegencategorisering

De theorie

Een duurzaam veilig wegsysteem is gericht op een drietal veiligheidsprincipes:

1. Voorkomen van onbedoeld gebruik van de infrastructuur: de wegenstructuur dient duidelijk onderscheiden te worden naar de functie die de wegen vervullen:
 - stroomfunctie (provinciale- en rijkswegen);
 - ontsluitingsfunctie (gemeentelijke hoofdwegen ter ontsluiting van wijken);
 - erftoegangswegen (gemeentelijke wegen die toegang bieden tot percelen).
2. Voorkomen van ontmoetingen met hoge snelheids- en richtingsverschillen: dit leidt tot een scheiding van verkeersvoorzieningen voor de verschillende vervoerswijzen (voetganger, fiets, auto, bus, vrachtauto's) op relevante locaties. Tevens is er de noodzaak tot een strikt snelheidsregiem per wegcategorie.
3. Voorkomen van onzeker gedrag van de verkeersdeelnemers: door een beperkt aantal wegcategorieën met eenduidige kenmerken wordt het gewenste weggedrag gestimuleerd en kan onzekerheid bij verkeersdeelnemers worden beperkt.

Het C.R.O.W. heeft recentelijk het handboek¹⁰ uitgegeven waarin de verschillende wegfuncties met de functionele en operationele eisen zijn aangegeven.

Tabel 5.1: Functionele categorie-indeling

FUNCTIES	WEGVAK	KRUISPUNT	GEBIEDSTYPERING
Stroomfunctie	————>	————>	verkeersaders
Gebiedsontsluitingsfunctie	————>	ΛΛΛΛ>	verkeersaders
Erftoegangsfunctie	ΛΛΛΛ>	ΛΛΛΛ>	verblijfsgebied
Erffunctie (overige wegen)	ΛΛΛΛ	ΛΛΛΛ	verblijfsgebied

————> : stromen ΛΛΛΛ> : uitwisselen ΛΛΛΛ : verblijven

a) Erffunctie wordt in het kader van Duurzaam Veilig niet verder uitgewerkt.

¹⁰ 'Handboek categorisering wegen op duurzaam veilige basis', Deel I (Voorlopige) Functionele en operationele eisen, C.R.O.W., april 1997.

Tabel 5.2: Operationele eisen

ASPECT	TYPE WEG		
	stroomweg	gebiedsontsluitingsweg	erftoegangsweg (a)
omschrijving	maakt deel uit van verbindings- en hoofd wegen	heeft een bereikbaarheids-functie	ter ontsluiting van aanliggende percelen en voorzieningen
wettelijke snelheid	100/120 km/u	80 km/uur buiten de kom 70/50 km/u binnen de kom	60 km/u buiten de kom 30 km/uur binnen de kom
markering lengterichting	volledig	gedeeltelijk	geen
rijbaanindeling	2x1 (of meer)	2x1 (of meer)	1
rijbaanscheiding	hard	moeilijk buiten de kom overrijdbaar binnen de kom	overrijdbaar buiten de kom geen binnen de kom
erfaansluitingen	nee	nee buiten de kom beperkt binnen de kom	ja
oversteken op wegvakken	ongelijkvloers	ongelijkvloers/bij kruispunten	gelijkvloers
parkeren	nee	nee/in vakken	op rijbaan buiten de kom in vakken of op rijbaan binnen de kom
openbaar vervoer haltes	nee	in havens	op rijbaan
fietzers	gescheiden	gescheiden	situatie-afhankelijk
bromfietzers	gescheiden	gescheiden buiten de kom gescheiden of op rijbaan binnen de kom	op rijbaan
langzaam gemotoriseerd verkeer	gescheiden	gescheiden buiten de kom op rijbaan binnen de kom	op rijbaan
snelheidbeperkende maatregelen	nee	gepaste mtrg buiten de kom ja binnen de kom	ja

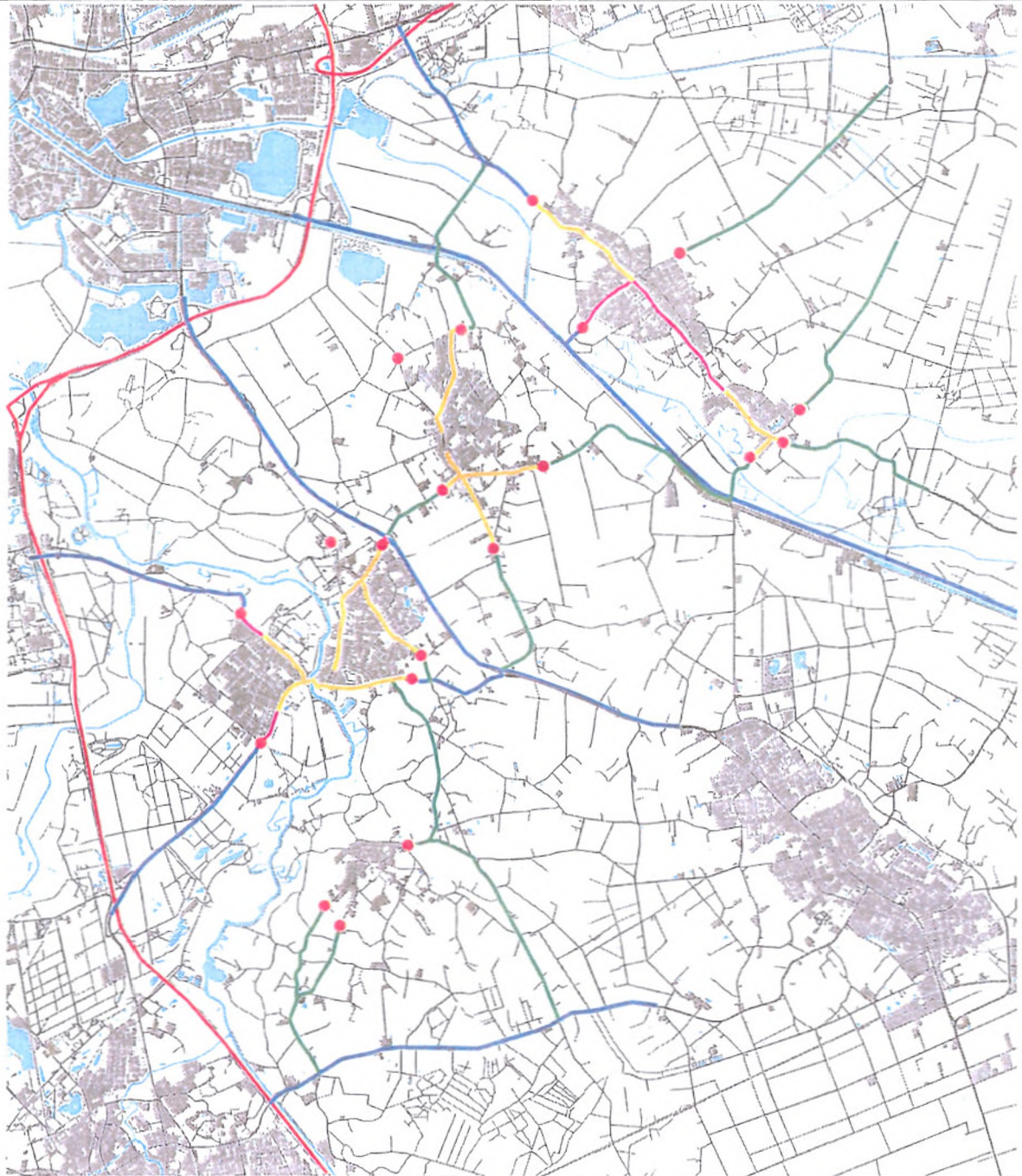
De toepassing

Een wegenstructuur gericht op duurzame veiligheid kent slechts een beperkt aantal wegcategorieën die elk voor de gebruiker herkenbare functie en inrichting hebben. In de bovenstaande tabellen zijn deze benoemd. Gebruikmakend van deze driedeling is voor de categorisering van wegen binnen de gemeente Sint-Michielsgestel gekozen om de functie van erftoegangsweg binnen de kom op te splitsen in verzamelwegen (binnen het verblijfsgebied) en wegen binnen 30 km-zones. De belangrijkste redenen hiervoor zijn dat;

- op een aantal wegen het huidig (en ook het toekomstig) gebruik te hoog is voor een weg met een 30 km-regime;
- de (toekomstige) weginrichting en -omgeving niet aansluit bij een 30 km-regime;
- de bereikbaarheid van de centrumvoorzieningen, vaak gelegen langs deze wegen, en de doorstroming van het openbaar vervoer niet in gevaar mag komen;
- het geheel inrichten van de grotere kernen tot een 30 km-zone (vooralsnog) te lange reistijden tot gevolg heeft, zodat juist ongewenst rijgedrag kan ontstaan;
- als gevolg van bovenstaande kenmerken het draagvlak van eventuele 30 km-maatregelen op deze wegen te beperkt zal zijn;
- binnen de planperiode de prioriteit ligt bij het inrichten van de woongebieden tot 30 km-zone.

Gemeente Sint-Michielsgestel

Wensbeeld Auto (2010)



	buiten de kom	binnen de kom
stromen	—	n.v.t.
ontsluiten	—	—
verzamelen	—	—
verblijven	—	—
belangrijke komgrens	•	

Afbeelding 6



BRO

Streekplan
Landschap, natuur en
recreatie
2010-2015



De bestaande wegenstructuur in en om de gemeente Sint-Michielsgestel is naar de aangegeven wegfuncties ingedeeld (zie afbeelding 6).

Stroomfunctie

De rijkswegen A2 en (toekomstige) A50: sterk gericht op het (door)stromen van het autoverkeer met een hoog afwikkelingsniveau en een hoge ontwerpsnelheid (100 en 120 km/uur).

Gebiedsontsluitingsfunctie

De provinciale wegen (Bosschebaan en de N266) hebben een ontsluitingsfunctie buiten de kom met een 80 km/uur regime.

Verder heeft een aantal gemeentelijke wegen dat buiten de kom ligt eveneens deze ontsluitingsfunctie. Deze wegen bieden vanaf het rijks- en provinciale wegennet toegang tot de kernen of de verblijfsgebieden buiten de kom:

- de Gestelseweg-Schijndelseweg tussen de Bosschebaan en de Seminarielaan;
- de Gestelseweg-Esscheweg tussen de A2 en de Eikenlaan;
- de Vughterweg-Theerestraat tussen de A2 en bebouwde komgrens aan de Theerestraat;
- de Berlicumseweg tussen de (toekomstige A50) en de aansluiting Beusingsedijk/Hasseltsedijk.

Hoewel de vraag gesteld kan worden of het niet beter is voor deze wegen een 60 km/uur regime in te voeren is toch gekozen voor een verkeersfunctie van deze wegen. De redenen zijn:

- dat zij deze verkeersfunctie nu hebben en de (toekomstige) fietsvoorzieningen daarop zijn afgestemd;
- dat de wegomgeving en de aanliggende, verspreid gelegen, bebouwing deze functie niet ondersteunt;
- dat het accent (dus ook financieel) allereerst dient te liggen op de inrichting van de wegen waar de conflicten tussen verkeer en verblijven het sterkste is (de verzamel/verblijfswegen binnen en buiten de kommen).

Om er voor te zorgen dat de rijsnelheid van het autoverkeer trapsgewijs verandert, is een soepele overgang nodig tussen de genoemde ontsluitingswegen buiten de kom (80 km/uur) naar een weg met een verblijfs- of verzamel functie binnen de kom. Dat wordt gerealiseerd met behulp van ontsluitingswegen binnen de kom of met verblijfswegen buiten de kom. De gebiedsontsluitingswegen binnen de kom (50 km/uur) zijn:

- een gedeelte van de Esscheweg tussen de komgrens en Rozemarijnlaan;
- een gedeelte van de Theerestraat tussen de komgrens en Kamperfoeliestraat;
- de Runweg, de Sassenheimseweg en de Milrooijseweg tussen Westakkers en Einsteinstraat, in aansluiting op de ingestelde circulatiestructuur voor het vrachtverkeer.

Erftoegangswegen binnen de kom

Deze wegen vallen binnen het verblijfsgebied; de inrichting van deze wegen is gericht op het combineren van verschillende taken, zoals het verzamelen van auto- en fietsverkeer, parkeren, laden en lossen, in- en uitrijden van percelen en de doorstroming van bussen. Gezien deze gemengde functie (en de eerder genoemde redenen) wordt niet gekozen voor een strikte 30 km-inrichting. Dit betekent een formeel snelheidsregime van 50 km/uur. Het (plaatselijk) reduceren van de rijsnelheid op deze wegen wordt echter wel voorgestaan.

De verzamelwegen binnen de kom zijn:

- de Sint-Lambertusweg en de Dorpsstraat binnen Gemonde;
- de Theerestraat, een gedeelte van de Esscheweg, de Schijndelseweg, Petrus Dondersplein, de Nieuwstraat, de Sint Michielsstraat, de Hoogstraat, de Beekvlietstraat, de Beekant en de Molenbergstraat binnen Sint-Michielsgestel;
- de Hoogstraat, het Maaskantje, het Heilig Hartplein, de Litsersstraat, de Verlengde Hoogstraat, de Spurkstraat en de Zandstraat in Den Dungen/Maaskantje;
- het Raadhuisplein, de Hoogstraat en de Marsstraat in Berlicum;
- de Julianastraat, de Pastoor Verlindenstraat en de Driezeeg in Middelrode.

Op deze wegen zijn inrichtings- en snelheidsbeperkende maatregelen noodzakelijk/wenselijk. In zijn algemeenheid worden op deze wegen geen verkeersbeperkende maatregelen getroffen, maar kunnen, indien de situatie hierom vraagt (en de negatieve neveneffecten beperkt zijn), afhankelijk van de situatie worden toegepast.

Zowel snelheidsremmende als verkeersbeperkende maatregelen kunnen wenselijk dan wel noodzakelijk zijn bij het inrichten van de overige wegen tot wegen binnen een 30 km-zone. Deze wegen zijn de overige (niet genoemde) wegen binnen de geel aangegeven gebieden in afbeelding 7 (zie pag.38).

Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom

De wegen buiten de kom die niet tot de stroom- of de gebiedsontsluitingswegen behoren zijn erf-toegangswegen. Voor deze wegen geldt een maximum rijsnelheid van 60 km/uur. De hierna genoemde wegen hebben naast een toegangsfunctie tot de aanliggende (agrarische) percelen ook een functie voor verkeer van en naar de dorpskernen en de (agrarische of recreatieve) verblijfsgebieden. Deze verzamelwegen buiten de kom zijn:

- de Sint-Lambertusweg, de Boomstraat en de Gemondseweg;
- de Beekvlietstraat tussen Schijndelseweg en Gymnasium Beekvliet;
- de Hoogstraat tussen Bosschebaan en bebouwde kom van Den Dungen;
- de Woudseweg en de Poeldonk-Hooidonk;
- de Beusingsedijk en de Werststeeg;
- de Kapelstraat/Brugstraat, de Haffertsestraat en de Zandstraat/Milroojsedijk.

De aangegeven categorisering is zoveel mogelijk afgestemd op die van het RVVP (streefbeeld auto-infrastructuur) en die van de gemeente Maasdonk (verkeersveiligheidsplan 1997), de gemeente Boxtel (de toekomstige wegenclassificatie uit GMK Boxtel) en de gemeente Schijndel (Verkeersstructuurplan 1995).

HOOFDSTUK 6. MAATREGELEN

6.1. Drie-sporenbeleid

De voorgaande paragrafen bieden de basis om de gewenste maatregelen te beschrijven, onderverdeeld naar een drietal sporen:

- spoor 1: beleidsvoorwaarden
- spoor 2: preventieve aanpak
- spoor 3: reactieve aanpak

1. *Beleidsvoorwaarden*

Om de sporen twee en drie inhoud en vorm te geven zal op een aantal gebieden gewerkt moeten worden aan organisatorische en bestuurlijke meningsvorming. De basis voor nieuw beleid dient duidelijk gemaakt te worden, de uitwerking en uitvoering ervan dient organisatorisch en bestuurlijk te worden ingepast.

2. *Preventieve aanpak*

De preventieve aanpak is gericht op het voorkomen van problemen. Deze is zowel gericht op gedragsbeïnvloeding als op het realiseren van een duurzaam veilig verkeerssysteem. De preventieve aanpak geldt voor de middellange tot lange termijn: de gewenste toekomstige wegenstructuur zal in de loop van de tijd 'vormgegeven en ingevuld' moeten worden aan de hand van een helder toetsingskader.

3. *Reactieve aanpak*

Naast het beleid op de middellange en lange termijn zal er uiteraard ook op de korte termijn iets dienen te gebeuren. Zolang het verkeer nog niet overal structureel veilig is blijven op plaatsen of voor probleemvelden, waar geen structurele maatregelen voorhanden zijn, reactieve maatregelen nodig. Deze maatregelen kenmerken zich door de aanpak van knelpunten (ongevalslocaties of onveilige plekken) achteraf (reactief) zoals die door onderzoek en analyse bekend worden. Het speerpuntenbeleid kan worden gezien als onderdeel van de reactieve aanpak.

6.2. Beleids- en organisatorische maatregelen

Adoptie van het plan

Een voorwaarde voor een structurele aanpak van de verkeersonveiligheid in de gemeente Sint-Michielsgestel is dat alle betrokken organisaties en instanties het voorliggende plan accepteren en de stelling onderschrijven dat verdere reductie van het aantal slachtoffers in het verkeer alleen maar kan als gestreefd wordt naar structurele oplossingen.

Daarom dienen:

- het tweede en derde spoor van de strategie door het bestuur te worden onderschreven;
- de maatregelen en het daarbij behorende activiteitenplan te worden uitgewerkt in jaarlijkse concrete werkplannen (koppeling met onderhoudswerkzaamheden en financiële toets) om tot uitvoering te komen;

- voor de uitwerking van het tweede en derde spoor een afstemming gezocht te worden met de voorgenomen werkzaamheden van de politie (bv. controles en specifieke acties).

In de gemeente Sint-Michielsgestel zal in eerste instantie binnen de organisatie zelf de verkeersveiligheid moeten "gaan leven". Hierin hebben de verkeersveiligheidscoördinator en de verkeerswerkgroep een voortrekkersrol (zie verder).

Voor de gemeente Sint-Michielsgestel is een regelmatig terugkerend overleg met de provincie Noord-Brabant belangrijk. Dit vraagt om inspanning van gemeentelijke zijde om aandacht van de verantwoordelijke personen bij de provincie te vragen voor de problematiek op de provinciale wegen en aansluitingen daarop op het gemeentelijk grondgebied.

Verkeersveiligheidscoördinator

Om de uitvoering van het plan in goede banen te leiden is één van de ambtenaren als (gemeentelijke) verkeersveiligheidscoördinator benoemd. Deze dient overzicht te hebben over de lopende en voorgenomen activiteiten, de stand van zaken te controleren, maatregelen te evalueren en overleg te initiëren of aan te sturen. De verkeersveiligheidscoördinator brengt in de werkgroep verkeer (als vast agendapunt) en naar de betreffende raadscommissie rapport uit over de stand van zaken met betrekking tot het verkeersveiligheidsplan. Tevens dient deze coördinator afstemming tussen verkeersveiligheid en andere aandachtsvelden (ruimtelijke ordening, welzijn, onderwijs, economische zaken en milieubeheer) te waarborgen. Deze coördinator heeft een belangrijke communicatieve functie zowel intern binnen de gemeentelijke organisatie als naar buiten toe (belangengroepen, bewoners, buurgemeenten en provincie/rijk) en dient zich als 'de spin in het web' te gedragen.

De zaken die een relatie hebben met verkeersveiligheid kunnen niet allemaal door één persoon uitgevoerd worden. Het is daarom belangrijk dat de verkeersveiligheidscoördinator binnen de gemeentelijke organisatie voldoende bekendheid, bevoegdheid en invloed heeft. In een aantal gevallen kan het belangrijk zijn dat de verkeersveiligheidscoördinator voldoende bevoegdheid heeft om (zelfstandig) besluiten te nemen. Ook zou de verkeersveiligheidscoördinator geraadpleegd moeten worden bij aangelegenheden en onderwerpen die (in)direct met verkeersveiligheid te maken hebben.

Verkeersspreekuur

Een regelmatig terugkerend spreekuur biedt de bevolking beter de mogelijkheid hun klachten, hun wensen en ideeën kenbaar te maken, maar ook op de hoogte te worden gebracht van eventuele (inhoudelijke) afwegingen en keuzen. Voorstel is om:

- 1x in de maand een verkeers(veiligheids)spreekuur te houden;
- waar de verkeersveiligheidscoördinator en de betreffende politiefunctionaris naast de wethouder aan deelnemen;
- waarvoor men zich telefonisch kan opgeven, zodat er tijd gereserveerd kan worden en de verkeersveiligheidscoördinator zich kan voorbereiden;

Hiermee blijft het beeld van de situatie op het gebied van de verkeersdreiging (subjectieve veiligheid) actueel en kan duidelijkheid geboden worden.

Werkgroep verkeer

De planmatige uitwerking van het verkeersveiligheidsplan dient plaats te vinden binnen de werkgroep Verkeer. Hier vindt een eerste bestuurlijk/ambtelijke toetsing plaats met betrekking tot uitvoering, aanvulling en evaluatie van het verkeersveiligheidsplan. Tevens vindt hier integrale bespreking plaats van de resultaten van het verkeerssprekkuur. Het verkeersveiligheidsplan dient daarbij als leidraad en toetsingskader voor het beoordelen van verzoeken, maatregelvoorstellen e.d.

De werkgroep verkeer zou vaker bij elkaar moeten komen (1x per 2 maanden) zodat de uitvoering van het plan voortgang vindt en adviezen te geven over besluiten die 'raken aan' de verkeersveiligheid. Overwogen kan worden of de werkgroep (ad hoc naar gelang het onderwerp) uitgebreid kan worden met enkele vertegenwoordigers van belangengroepen uit de huidige klankbordgroep.

Werkplan verkeersveiligheid

Jaarlijks dient een Werkplan verkeersveiligheid, gericht op de in het betreffende jaar uit te voeren activiteiten uit het verkeersveiligheidsplan te worden opgesteld. In het werkplan worden concreet de activiteiten benoemd, de betrokkenen, de initiatiefnemer/-trekker, de kosten en de wijze van kostendekking en de eventuele relatie met rioleringswerkzaamheden, groot onderhoud, danwel de uitvoering van andere werkzaamheden. Hierbij is het van groot belang dat afstemming plaatsvindt op de werkplannen van de politie.

Verkeersveiligheidsverslag

Jaarlijks dient verslag te worden uitgebracht over de voortgang van het verkeersveiligheidsplan door evaluatie van maatregelen/activiteiten, evaluatie van het werkplan (beleid en infrastructurele maatregelen) en door actualisering van de verkeersongevallenanalyse (analyse nieuwe beschikbare ongevalsgegevens). Indien nodig (de actualiteit, andere werkzaamheden die meeliften van gewenste maatregelen mogelijk maken of de financiële toets) worden voorstellen gedaan voor plan-aanpassing (activiteiten, prioriteiten, e.d.).

Samenwerking andere overheden/derden

Samenwerking en afstemming van planvorming en uitvoering dient in eerste instantie plaats te vinden in intergemeentelijk verband. De opzet, aanpak en uitvoering van plannen kan nader op elkaar worden afgestemd in geval van:

- knelpunten op wegen die over het grondgebied van verschillende gemeenten lopen (bv. Werststeeg en de aanpak van het algemene knelpunt van sluipverkeer);
- doelgroepen die over diverse gemeenten verspreid zijn (bv. een gezamenlijk regio-campagne);
- de aanpak van de beperking van de groei in automobiliteit.

In de gemeente Sint-Michielsgestel heeft dit met name betrekking op de provinciale- en rijkswegen, de regionale (school)fietsroutes, de toeristische routes en in zijn algemeenheid de reductie van het autogebruik door stimuleren van andere vervoerswijzen.

Afstemming in de maatregelensfeer is verder gewenst op het gebied van:

- politietoezicht;
- educatie basis-, voortgezet- en beroepsopleiding;
- overleg/terugkoppeling verkeersbrigadiers

- ondersteuning van landelijke voorlichting;
- openbaar vervoer (bussen, taxi's, e.d.);
- infrastructurele maatregelen (met name op de aansluitingen van de provinciale wegen).

In de huidige situatie wordt slechts beperkt samengewerkt met omliggende gemeenten; overleg en afstemming van maatregelen is echter een basis voor een duurzaam veilig wegverkeer. Omdat een gedeelte van de zware ongevalslocaties op provinciale wegvakken of op aansluitingen met provinciale wegen ligt is structureel overleg met de provincie zeer gewenst. Het verkeersveiligheidsplan en het jaarlijkse verkeersveiligheidsverslag kan hiertoe een belangrijke bijdrage bieden.

Afstemmen en informeren binnen de gemeente

Door een algemeen halfjaarlijks overleg met de belangrijkste organisaties op het terrein van de verkeersveiligheid zal binnen de gemeente de aanpak van verkeersonveiligheid gestructureerd worden vormgegeven. De gesprekspartners zijn, naast de gemeente, onder andere de politie, Veilig Verkeer Nederland, ANWB en de Fietserbond ENFB zijn.

De gemeente Sint-Michielsgestel zal ook in de toekomst haar beleid en activiteiten afstemmen op landelijke en regionale acties en plannen. Een eerste aanzet voor het jaarlijks op te stellen Werkplan dient dan ook getoetst te worden aan de activiteiten-/werkplannen van onder andere het rijk, provincie, POV-Brabant, politie en het intergemeentelijk verband. Na afstemming dient te worden gekomen tot een definitief Werkplan dat daarna tijdig bij derden bekend is.

Het driehoeksoverleg is van belang bij de uitvoering en prioriteitsstelling van de politietaken. In dit overleg tussen burgemeester, korpschef en Openbaar Ministerie (OM) worden afspraken gemaakt die voor de uitvoering van beleid van groot belang zijn. Hierbij kunnen bijvoorbeeld afspraken gemaakt worden over het minimaal aantal controle uren of duidelijker, het minimaal aantal op te stellen procesverbalen voor (bepaalde) overtredingen.

6.3. Preventieve maatregelen

Plantoetsing c.q. verkeersveiligheidsparagraaf

Om een aanpak aan de bron mogelijk te maken en er voor te zorgen dat, waar mogelijk, het gewenste verkeersgedrag door inrichting en maatregelen zoveel mogelijk wordt afgedwongen, zou verkeersveiligheid een vast beoordelingsaspect moeten zijn in de besluitvorming op diverse beleidsterreinen van de gemeente. Daartoe dient bij een relevant besluit en/of relevant plan een verkeersveiligheidsparagraaf opgenomen te worden.

Het gaat daarbij met name om:

- beleid inzake ruimtelijke ordening (bestemmingsplannen);
- vergunningenbeleid;
- scholenbeleid;
- evenementenbeleid;
- verkeersbeleid;
- welzijnsbeleid.

Aspecten waarnaar gekeken kan worden zijn onder andere:

- de vestigingslocaties van scholen, bedrijven, winkels, horeca, sportfaciliteiten, openbare gebouwen, e.d., teneinde na te gaan waar de knelpunten zich voordoen en hoe deze opgelost kunnen worden (infrastructuur, vestigingsplaatsen);
- de openings- en sluitingstijden van scholen, bedrijven, winkels, horeca, sportfaciliteiten, openbare gebouwen e.d., teneinde na te gaan of door andere openings- en sluitingstijden verkeersdeelname verminderd kan worden of veiliger kan plaatsvinden;
- vergunningen inzake het schenken van alcoholhoudende dranken.

Voor zo'n aanpak is het belangrijk dat de verkeersveiligheidscoördinator de daarvoor benodigde bevoegdheden krijgt en voldoende tijd wordt vrijgemaakt om die bevoegdheden inhoud te geven.

Wegfuncties en bestemmingsplannen

Zoals eerder is aangegeven is de wegcategorisering een belangrijk middel om op de middellange en lange termijn een samenhang te krijgen tussen de wegfunctie, de inrichting en gebruik. Een inrichting van wegen die aansluit bij de gewenste functie draagt bij aan het voorkomen van ongevallen.

In de ontwerp-Structuurvisie is de categorisering, zoals hier voorgesteld, reeds opgenomen. In de uiteindelijke Structuurvisie zal de gewenste categorisering uit het verkeersveiligheidsplan opgenomen worden.

Het is goed als de functionele indeling van de wegcategorieën opgenomen worden in nieuwe bestemmingsplannen (of herzieningen daarvan). In de verkeersveiligheidsparagraaf kan aandacht worden besteed aan de verkeersveiligheid en hierop worden getoetst. In de voorschriften van bestemmingsplannen kan de categorie-indeling worden opgenomen. Lopende bestemmingsplannen dienen hierop te worden getoetst en waar het zinvol is, te worden aangepast.

De ideeën en gedachten over de wijze waarop wegfuncties moeten worden vormgegeven zijn, evenals de gewenste categorisering, kunnen aan wijzigingen onderhevig zijn. Dit als gevolg van nieuwe bevindingen dan wel gewijzigde inzichten. Veranderingen die de gemeente zou willen toepassen kunnen, dan onderbouwd, worden aangegeven in het jaarlijks verkeersveiligheidsverslag.

30 km-gebieden

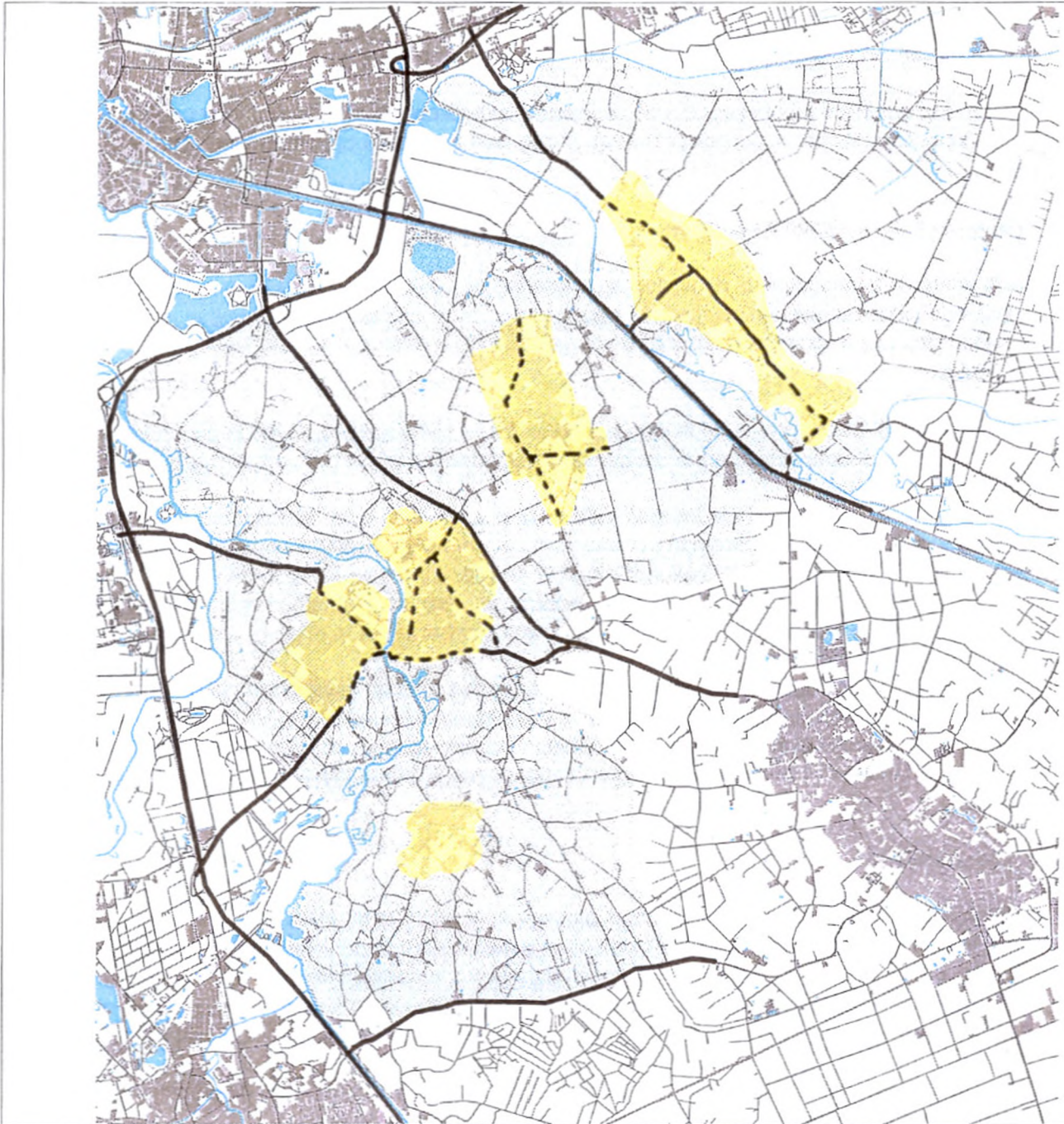
De afgelopen jaren is intensief onderzoek uitgevoerd naar de vorm en effecten van aanleg van verblijfsgebieden. Gebleken is dat 30 km-zones effectief zijn om de verkeersveiligheid en leefbaarheid in een verblijfsgebied te verhogen. Naarmate de verblijfsgebieden groter zijn neemt het effect ook toe. Voorgesteld wordt dan ook om in de kernen binnen de gemeente (behalve weggedeelten die een verkeers(ontsluitende)functie hebben) geheel als een 30 km-zone in te richten.

Deze gebieden dienen duidelijk afgebakend te zijn met als zodanig goed herkenbaar entrees. Voor de inrichting tot een 30 km-gebied zijn de volgende richtlijnen gegeven:

- de maximum snelheid van 30 km/uur moet redelijkerwijze voortvloeien uit de aard en gesteldheid van de betrokken weg of uit de aangebrachte snelheidsremmende voorzieningen (een bord alleen is niet voldoende);
- de weg mag slechts een functie hebben voor verkeer dat zijn bestemming heeft op die weg of in de directe omgeving (geen doorgaand verkeer);

Gemeente Sint-Michielsgestel

Wensbeeld verblijfsgebieden (2010)



- Stromen en Ontsluiten
- - Verzamelen
- 30 km-gebied
- 60 km-gebied

Afbeelding 7



BRO

ambtelijk en
juridisch advies
in gemeentelijke
aangelegenheden



- de indruk dat de weg onderdeel uitmaakt van een erf (waar alle verkeer van rechts voorrang heeft) moet worden vermeden.

Een aantal woonbuurten binnen de kernen is reeds als 30 km-zone ingericht met behulp van inrichtingsconstructies, plateaukruisingen, drempels, versmallingen, punaises e.d.). Gezien de reacties is het voor de uitwerking van de overige woonbuurten van belang dat bestaande maatregelen worden geëvalueerd voordat elders vergelijkbare maatregelen worden getroffen (bv. de punaises in 't Hof-Twijnmeer, Gemonde). Verdere uitwerking van dit beleid kan plaatsvinden volgens de gewenste indeling in 30 km-gebieden zoals op de bijgaande afbeelding is aangegeven. De centrumgebieden in Sint-Michielsgestel en Den Dungen/Maaskantje zijn ook als 30 km-gebieden aangewezen. Aangezien de verblijfsfunctie in deze gebieden centraal staat.

Reeds in de ontwerpfase zal bij de uitwerking van dit beleid nauw overleg worden gevoerd met direct betrokkenen (bewoners, ondernemers, schoolbesturen e.d.).

Vrachtverkeer

Doorgaand vrachtverkeer mag geen gebruik maken van de wegen in de woongebieden (30 km-zones). Ook het gebruik van de verzamelroutes in de dorpskernen door dit verkeer moet worden beperkt. Dit zal zoveel mogelijk door de inrichting van de wegen moeten worden bereikt; daar waar noodzakelijk ondersteund door middel van borden ('verboden voor vrachtverkeer'). Vrachtverkeer dat een bestemming heeft in/nabij de dorpskern dan wel een woongebied moet natuurlijk (zij met aangepast rijgedrag) wel de betreffende bestemming kunnen bereiken. Het aanwijzen van routes waarvan het vrachtverkeer (vooral in relatie tot de bedrijventerreinen) gebruik mag maken, zorgt ervoor dat andere (minder) gewenste routes niet of nauwelijks worden gebruikt. In Berlicum/Middelrode geldt de Runweg-Sassenheimseweg als de route naar het bedrijventerrein 'De Ploeg'. Ook voor de route terug zal zoveel mogelijk van deze wegen gebruik moeten worden gemaakt. Bij de andere kernen liggen de bedrijvenlocaties aan de rand van de dorpskernen. Om doorgaande ritten door deze kernen te beperken zal de gemeente zich (naast de (her)inrichting van wegen) moeten inzetten om de leveranciers/vervoerders, via de bedrijven, zowel heen als terug via de nabijgelegen ontsluitingsweg te laten rijden.

Ook het parkeren en stallen van (aanhangers van) vrachtwagens vraagt de aandacht. Door het aanbieden van een stallingslocatie per kern zal de overlast in woonwijken (geluidhinder en onveiligheidsgevoel) moeten worden beperkt. Een dergelijke parkeerlocatie voor vrachtwagens zou kunnen worden gerealiseerd op of bij de bestaande bedrijventerreinen, gelegen nabij de ontsluitingswegen. Wel dient daarbij aandacht te worden besteed aan de wijze van beveiliging of de aanwezigheid van sociale controle (met eventueel goede stallingsvoorzieningen voor een aantal fietsen).

60 km-gebieden

Even als 30 km-zones dragen de verblijfsgebieden (met wegen met een maximum rijsnelheid van 60 km/uur) bij aan de verbetering van de verkeersveiligheid voor fietsers, voetgangers, en bestemmingsverkeer (landbouwvoertuigen en personenauto's). Op verzamelwegen met een relatief hoge intensiteit aan fiets- en autoverkeer zal de herinrichting specifieke aandacht behoeven (zoals de Hoogstraat, Den Dungen). Op de overige wegen gaat het meer om de aanleg van duidelijke entrees, maatregelen op kruispunten (fietsroutes), aangevuld met snelheidsremmende maatregelen op lange rechtstanden. Eventuele verkeersbeperkende maatregelen (bv. selectieve afsluiting) kunnen op dergelijke wegen ook overwogen worden.

Komgrensmaatregelen

Als permanente maatregel wordt voorgesteld een plan voor de inrichting van duidelijke komgrensmarkering uit te werken. Ook de evaluatie van bestaande komgrensmaatregelen is daarbij een belangrijk punt: het realiseren van een duidelijke (en merkbare) overgang tussen de route buiten en binnen de bebouwde kom moet het snelheidsgedrag logisch doen aanpassen aan de situatie. Nadere uitwerking van maatregelen is afhankelijk van de specifieke situatie, ook inbreng van omwonenden is daarbij belangrijk. Op afbeelding 6 zijn de belangrijkste plaatsen aangegeven waar een komgrensmaatregel wenselijk is.

Realisatie fietsvoorzieningen

Enerzijds uit oogpunt van het mobiliteitsbeleid (stimulering fietsverkeer), anderzijds uit oogpunt van de wegcategorisering (bundelen verkeer op hoofdwegen) is veel aandacht vereist voor de fietsvoorzieningen (routes en oversteekvoorzieningen). Deze dienen kwalitatief goed te zijn maar bovenal veilig. In de checklist behorende bij de wegcategorisering is dan ook aangegeven dat de ontsluitingswegen in ieder geval van fietsvoorzieningen dienen te zijn voorzien en de verzaamelwegen indien daartoe bijzondere redenen zijn.

Ontbrekende schakels in het fietsnet dienen te worden ingevuld. Het fietsnet als geheel dient zoveel mogelijk eenduidig te worden uitgevoerd. Dat wil zeggen, voor zover de ruimte dat toelaat, eenduidigheid in aard van de maatregel (strook of pad) en de uitvoering (breedte, kleur).

Als ontbrekende schakels in het fietsnet komen naar voren:

- vrijliggend tweerichting fietspad langs de Esscheweg (buiten de gemeente);
- fietsvoorzieningen langs de Hoogstraat, Maaskantje (gemeentelijk voornemen tot inrichting van een 60 km-route met snelheidsremmende voorzieningen en fietssuggestiestroken);
- vrijliggende fietspaden langs de Schijndelseweg (uitvoering op korte termijn);
- een directe verbinding tussen Berlicum en Den Dungen.

In het centrum dient de inrichting zodanig te zijn dat fietsen geordend worden geplaatst (zo veel mogelijk geconcentreerd in stallingen) en hinder en overlast voor met name voetgangers wordt bestreden. Door een duidelijker inrichting van de route door de Torenstraat, tussen de bibliotheek en de AH kan de hinder die voetgangers ondervinden van (brom)fietsers worden geminimaliseerd.

Bromfietsvoorzieningen

Ook bij goede categorisering blijven bromfietsen een probleem vormen. Een deeloplossing voor binnen de bebouwde kom is de bromfiets te verplichten op de rijbaan te rijden. Een recente éénjarige proef wijst op een halvering van het aantal letselongevallen met bromfietsers en het aantal slachtoffers. Alvorens met een goed advies te komen wil men eerst de proefperiode uitbreiden tot 3 jaar. Blijven de conclusies positief dan ligt aanpassing van het RVV 1990 in de rede. Deze maatregel kan dus wellicht een oplossing bieden op lange termijn. Voor buiten de bebouwde kom bestaat er voorsnog geen zicht op een structureel afdoende aanpak.

Bromfietscertificaat

Voor de korte termijn hebben maatregelen zoals bromfietscursussen en de invoering van het bromfietscertificaat een structureel karakter en zijn daarom ook zinvol. Zonder andere maatregelen bieden zij echter op termijn onvoldoende garantie voor veilig gedrag.

Ouderen en minder validen

In geval van reconstructie en herinrichting dient expliciet rekening te worden gehouden met ouderen en minder validen. Plannen dienen beoordeeld te worden met het oogmerk dat deze mensen zoveel mogelijk zelfstandig deel kunnen nemen aan het verkeer. Routes en oversteekpunten dienen getoetst te worden aan de gebruikelijke eisen¹¹ op dit punt. Concreet dient daarbij gedacht te worden aan obstakelvrije routes, trottoiropgangen, rustpunten en markering van routes. Ook kan verwezen worden naar het project 'voetgangerscirkels', waarbij in overleg met doelgroepen routes bepaald worden en een knelpuntenoverzicht wordt opgesteld. Routes dienen in ieder geval te voldoen aan de hoofdeisen: samenhang, herkenbaarheid, directheid, aantrekkelijkheid en comfort en veiligheid. Toetsing van plannen vindt reeds plaats via het Gehandicapten Platform. Deze aanpak zal ook in de toekomst worden gevolgd.

Educatie

Zelfs met de volledige uitwerking van de wegategorisering is men niet in staat onveilig verkeersgedrag onmogelijk te maken. Daarom dient ook de verkeersdeelnemer zelf in staat te zijn zich veilig in het verkeer te gedragen. In Sint-Michielsgestel blijkt het weggedrag ook een structurele ongevalsoorzaak te zijn (plaats op de weg, afstandbewaren, snelheid, e.d.) Hiervoor is het noodzakelijk dat men:

- kennis van verkeersregels heeft;
- risico's kan inschatten;
- beschikt over voldoende vaardigheid om het veilige gedrag uit te voeren;
- de juiste attitude (verkeersveiligheidsmentaliteit) heeft;
- door regelmatige controles de pakkans hoog inschat.

Binnen het beleid van het POV-Brabant¹² heeft educatie (naast wegencategorisering en inpassing verkeersveiligheid binnen de ruimtelijke ordening) een belangrijk aandeel in het bereiken van een duurzaam veilig Brabant. Het POV-Brabant richt zich op de verschillende doelgroepen binnen de aangegeven speerpunten.

Draagvlak bij het publiek

Met een goed draagvlak bij het publiek zal de kans op succes van de bovengenoemde structurele maatregelen toe kunnen nemen. Dat draagvlak kan worden verkregen als men:

- verkeersveiligheid zowel maatschappelijk, sociaal als persoonlijk een belangrijk aandachtsgebied vindt;
- de voorgestelde (infra)structurele maatregelen/activiteiten werkzaam en rechtvaardig acht.

Bij acceptatie van het verkeersveiligheidsplan kan een verkeersveiligheidsmarkt worden georganiseerd, waarin het plan nader wordt gepresenteerd aan de bevolking. Betrokken belangengroepen kunnen zich nader presenteren met betrekking tot verkeersveiligheid en voorlichtingsmateriaal kan worden verstrekt, video's kunnen worden vertoond etc.

Algemene publieksvoorlichting gericht op het duurzaam veilig maken van de gemeentelijke wegen, maar ook op de specifieke speerpunten, kan voorts plaatsvinden op jaarmarkten, braderieën e.d., bijvoorbeeld 3 à 4 maal per jaar te publiceren artikelen of door een artikelenreeks gewijd aan de verkeersveiligheid in de gemeente in een lokaal weekblad.

¹¹ 'Handboek verkeersvoorzieningen voor mensen met een handicap, Directie verkeersveiligheid, 1984.

¹² Brabants beleidsplan, Verkeersveiligheid 1996-2000, 'Op weg naar een duurzaam veilig Brabant', Provincie Noord-Brabant, 1995.

De verwerking van resultaten uit het (op te starten) verkeersspreekuur in het jaarlijkse Werkplan en het betrekken van de bevolking bij de periodieke evaluatie van het verkeersveiligheidsplan zijn mogelijkheden om de betrokkenheid verder te vergroten. Het is belangrijk duidelijk te maken dat met mening van burgers rekening wordt gehouden. Specifiek geldt dit voor de inrichting van 30- en 60 km-zones zowel in woonbuurten als nabij de centrumvoorzieningen.

6.4. Reactieve maatregelen

Om te komen tot een duurzaam veilig wegennet - met name de fysieke (her)inrichting - is een zaak van de lange termijn. Tussentijds zullen echter maatregelen dienen te worden genomen die:

- aansluiten bij dit concept maar daar uit oogpunt van geconstateerde knelpunten al op vooruit lopen;
- puur incidenteel van aard zijn en niet specifiek binnen de structurele aanpak vallen, maar waarvan de noodzaak wel is vastgesteld;
- aansluiten op landelijke en/of regionale acties;
- gericht zijn op de aanpak van de 'speerpunten'.

6.4.1. Informatie en educatie

Voor de gemeente Sint-Michielsgestel ligt het accent op:

Speerpunt Zwaar verkeer

De zijkantbeveiliging is een van de maatregelen die op landelijke niveau wordt getroffen om de ernst van ongevallen met zwaar verkeer te beperken. Voor zover bekend zijn er, naast de bekende opleiding voor groot rijbewijs, geen specifieke cursussen voor deze verkeersdeelnemers.

Speerpunt Alcohol en verkeer

In aansluiting op de landelijke alcoholcampagnes, jaarlijks rond de feestdagen (december). Gelijk-tijdig dient de controle op alcoholgebruik te worden geïntensiveerd. In Sint-Michielsgestel is een relatief verhoogde ernst van ongevallen met alcohol geconstateerd.

Speerpunt Jongeren

Ten aanzien van de kwetsbare groep jongeren (met name de schoolgaande jeugd) zijn niet alleen infrastructurele maatregelen van belang (routes) maar met name ook de voorlichting, educatie en niet te vergeten een regelmatige controle. Er dient bij de uitwerking van plannen met name rekening te worden gehouden met het gedrag van deze groep jongeren. Activiteiten zijn:

- de ouders van kinderen tot 4 jaar voorzien van informatie waarmee zij hun kinderen kunnen begeleiden in de eerste vormen van veilig verkeersgedrag;
- regelmatig contact met de verkeersbrigadiers; als intermediairs tussen gemeente, politie, ouderaad en schoolbestuur;
- deelname aan de jaarlijkse publiciteits- en voorlichtingsacties in augustus/september bij aanvang van het schooljaar;
- het plegen van gericht verkeerstoezicht door de politie als regelmatige controle op het verkeersgedrag van de schoolgaande jeugd en overige verkeersdeelnemers op de schoolroutes.

Meerdere malen per jaar uit te voeren (bijv. ook controle op helmplicht en het opvoeren brom- en snorfietsen);

- een verkeersproef in de praktijk op de basisscholen als jaarlijkse afsluiting van de te geven verkeerslessen bevordert de toepassing van de geleerde regels in werkelijkheid en kan de leerlingen tevens beter bekend maken met specifiek knelpunten en mogelijke/voorgenomen maatregelen;
- de basisscholen stimuleren blijvend verkeersonderwijs in het leerpakket op te nemen en ouders hierbij betrekken door o.a. het beschikbaar stellen van de hiervoor benodigde middelen (subsidie, beeldmateriaal e.d.). Mogelijke projecten zijn het project "verkeersouder" van VVN;
- het organiseren van de reeds genoemde bromfietscursussen in samenwerking met andere gemeenten, het POV-Brabant, VVN, politie etc;
- het voortgezet onderwijs te stimuleren verkeersonderwijs in het lesprogramma op te nemen, met name gericht op de complexere verkeersregels en -situaties. Hier kan ook het rijden onder in vloed, gebruik van beveiligingsmiddelen en snelheid aan de orde komen;

Het verkeersonderwijs op de basisscholen dient zoveel mogelijk uniform te geschieden. Bovendien dient voortzetting van en afstemming plaats te vinden op verkeersonderricht op middelbare scholen. In het kader van dit plan dient in overleg inventarisatie van onderwijsvormen plaats te vinden en gezocht te worden naar adequate afstemming. Aandacht voor de lokale (gevaarlijke) situaties en de tijd die daadwerkelijk aan verkeersonderwijs wordt geschonken zijn daarbij met name van belang.

Speerpunt Ouderen

Ten aanzien van de kwetsbare ouderen in het verkeer is het naast het veiliger maken van hun (woon)omgeving tevens van belang goede voorlichting te verstrekken over bijvoorbeeld de problemen en regels in het hedendaagse verkeer en te toetsen in welke mate nog veilig aan het verkeer kan worden deelgenomen. Bijvoorbeeld door samen met andere gemeenten de 'ouderen-voorlichter' van de VVN in te schakelen of door gezamenlijk 'seniorenritten' te organiseren als toets van de rijvaardigheid van ouderen.

Speerpunt Aangepast r,jsnelheden

Aandacht voor snelheidsgedrag is gewenst, met name op de huidige verzamelwegen binnen en buiten de kom. Extra handhaving om de pakkans te vergroten op 'probleem'wegen zijn is wenselijk. Naast de lange termijn maatregelen is het ook belangrijk om op wegvakken waarvan met verwacht dat er te hard gereden wordt, regelmatig snelheidscontroles te laten uitvoeren. In combinatie met publiciteit hierover kan men het rijgedrag positief beïnvloeden.

6.4.2. Infrastructurele maatregelen

In deze paragraaf zijn de infrastructurele maatregelen opgesomd, waarbij een onderscheid is gemaakt tussen maatregelen buiten en binnen de kommen.

BUITENGEBIED

Fiets

Voorgenomen maatregelen in voorbereiding:

- doortrekken van het fietspad langs de Gestelseweg als vervolg op de Esscheweg, voornemens in 1998;
- aanleg tweerichtingsfietspad langs de Schijndelseweg;
- snelheidsremmers en fietssuggestiestroken op Hoogstraat (Den Dungen);
- fietssuggestiestroken en snelheidsremmers Werststeeg en aansluitingen met Werstkant en Hooghei;
- maatregelen (omgeving) Milrooijsebrug: verlichting, zijbescherming, geleiding en windafscherming.

De aanleg van ontbrekende schakels in het hoofdfietsnet:

- het verbeteren en verduidelijken van de fietsroute via Genenberg (bezien of een directe verbinding tussen de Wielse Hoeve en Lariestraat op termijn mogelijk is);
- een directe verbinding tussen Berlicum en Den Dungen (bezien of fietsbrug haalbaar is).

Gewenste maatregelen:

- snelheidsremmende voorziening op aansluiting Werstkant-Koolhof;
- reconstructie van de aansluitingen van de Beusingsedijk en de Runweg op de N266/Zuid Willemsvaart-noord, verbeteren verkeersveiligheid van (kruisend) auto- en (overstekend) fietsverkeer (in overleg met provincie);
- verduidelijken fietsroute via Rijndonksestraat-Poeldonksedijk (vormgeving aansluiting Hooi-donk en aansluiting Poeldonk);
- verbeteren oversteekvoorziening voor fietsers op Bosschebaan-Hoogstraat (in overleg met provincie);
- oversteekvoorzieningen op de Schijndelseweg ter hoogte van Beekvlietstraat (bv. middengeleiders);
- verbeteren veiligheid fietsverkeer op de aansluiting Gemondsedijk-Eekhoorn (in overleg met de provincie) en gemeente Sint Oedenrode.

Auto

Maatregelen in voorbereiding:

- de herinrichting van de Werststeeg en de aansluiting met Werstkant en Hooghei;
- de snelheidsremmers en fietspasseerstroken op de Hoogstraat aansluitend op een 60 km/uur regime;
- reconstructie aansluiting Gemondsedijk-Eekhoorn (gemeente St. Oedenrode en provincie).

Gewenste maatregelen:

- aanpak provinciale weg N266 (verbetering van aansluitingen en beperking rijnsnelheid (bv. moeilijk overrijdbare middengeleider (in overleg met provincie));
- reconstructie aansluiting Runweg-Zuid Willemsvaart-noord-N266 (in overleg met provincie)

- aanpak Bosschebaan, gericht verbeteren overstekbaarheid fietsers en snelheidsbeperking (bv. aanleg moeilijk overrijdbare middengeleider, in overleg met provincie);
- reconstructie aansluiting Hoogstraat-Bosschebaan (bezien of rotonde mogelijk is in overleg met provincie);
- het reduceren van de koude oversteken (voor autoverkeer) van de Bosschebaan (o.a. de Moerschot, Krakensteinweg);
- de aansluiting Bosschebaan-Schijndelseweg/Gestelseweg (buiten de gemeentegrens, echter ongevalspunt op Schijndels grondgebied, maar onderdeel van verkeersstructuur Sint-Michielsgestel);
- het inrichten van verzamelwegen binnen de 60 km-gebieden buiten de kommen: snelheidsbeperkende maatregelen (mogelijk in combinatie met inrijverbod voor niet-bestemmingsvrachtverkeer):
 - de Beusingsedijk, de Zandstraat/Milrooijesdijk, de Brugstraat/Kapelstraat en de Haffertsestraat;
 - de Spurkstraat, de Woudseweg en de Poeldonk-Hoodonk;
 - de Beekvlietstraat (tussen Schijndelseweg en gymnasium);
 - de Gemondseweg (+ reconstructie van de aansluiting met Bodem van Elde), de Bodem van Elde, Sint-Lambertusweg, Boomstraat en Gemondsedijk;
- reconstructie aansluiting Groenstraat-De Oude Ploeg (B): verbeteren van uitzicht en beperken aanrijnsnelheid.

Dorpskern GEMONDE

- gehele kern herinrichten tot 30 km-zone in overleg met bewoners: een duidelijke inrichting van de openbare ruimte waarin snelheidsremmende voorzieningen (aansluitend op de bebouwing en voorzieningen) zijn ingepast:
 - 30 km-poorten op Gemondseweg en Sint Lambertusweg (in combinatie met komgrenzen),
 - ruimte waarborgen, waar mogelijk extra creëren, voor voetgangers en fietsers;
 - parkeerruimte inrichten daar waar mogelijk en nodig is.

Dorpskern SINT-MICHELSEGESTEL

Maatregelen in voorbereiding:

- oversteekvoorziening Sint-Michielsstraat-Molenbergstraat-Gildestraat (verkeerslichten);
- reconstructie aansluiting Nieuwstraat-Ruwenbergstraat-Sint-Michielsstraat;
- reconstructie Hoogstraat-Venkant;
- reconstructie Gestelseweg-Bosschebaan.

Gewenste maatregelen:

- komgrensmaatregelen Esscheweg en Schijndelseweg (afremmen van 80 naar 50 km/uur), de huidige scherpe bocht Theerestraat functioneert al als zodanig;
- maatregelen op de Esscheweg:
 - snelheidsremmende voorzieningen;
 - ter hoogte van aansluitingen bescherming van fietsers (die van beide kanten kunnen komen) door doorzetten van fietsroute i.c.m. met entree tot 30 km-zone Theereheide;
- snelheidsbeperkende voorzieningen Schijndelseweg ter hoogte van Genenberg/Spijt, Gemondseweg en Seminarielaan (in combinatie met komgrensmaatregel);
- integrale herinrichting Theerestraat: snelheidsremmende voorzieningen op de aansluitingen in combinatie met visuele beperking (bv. fietssuggestiestroken);
- integrale herinrichting openbare ruimte van de Nieuwstraat:

- algemeen: snelheidsbeperkende maatregelen op de aansluitingen, parkeerruimte daar waar nodig en mogelijk is, laad- en losvoorzieningen rekening houdend met busroute;
- wegvak ter hoogte van Petrus Dondersplein inrichting tot een 30 km-zone, waaronder de aansluiting met de Torenstraat (speciale aandacht voor fietsers, de relatie met route via Spijt, Schildershof en de fietsroute via Torenstraat naar de Dommelbrug);
- Schijndelseweg-Petrus Dondersplein:
 - verbreding van de fiets(suggestie)stroken;
 - verbetering van de aansluiting op het Petrus Dondersplein in combinatie met realisering Dommeloevers (attentieverhogende en snelheidsremmende voorziening);
 - verkleinen kruisingsvlak met de Nieuwstraat in combinatie met oversteekvoorziening fietsers;
- inrichting van Theereheide tot 30 km-gebied door middel van buurtcirculatieplan (eventueel in combinatie met circulatiemaatregelen) rekening houdend met centrumvoorzieningen, schoolomgeving, busroute en specifieke aandacht voor Cypressenlaan-Seringenlaan;
- (her)inrichten van de overige woongebieden tot 30 km-zone door middel van een buurtinrichtingsplan in overleg met direct betrokkenen: vormgeven van fietsroute via Beekvlietstraat-Beekant-Molenberg en omgeving van scholen, specifieke aandacht voor de aansluitingen Heesakkerstraat-Oude Schoolstraat, Beekvlietstraat-Rietzanger, Goudplevier-Moer-schot.

Dorpskern DEN DUNGEN/MAASKANTJE

Maatregelen in voorbereiding

- inrichting van Hoogstraat tot een 60 km-weg met snelheidsremmende maatregelen plus fiets(beschermings)stroken.

Gewenste maatregelen

- komgrensmaatregelen (snelheidsremmend) op Hoogstraat, Zandstraat (bij splitsing Woudseweg), Spurkstraat en Hooidonk (voor de Litsersstraat);
- attentieverhogende maatregelen op aansluiting Hooidonk-Hooidonksestraat;
- herinrichten van gedeelte Maaskantje en Heilig Hartplein (inclusief de aansluiting met de Bosscheweg) tot 30 km-gebied met aandacht voor entrees, snelheidsremmende maatregelen, verblijfsruimte, parkeerruimte daar waar nodig en mogelijk is en laad- en losruimte¹³;
- (her)inrichten van woongebieden tot 30 km-zone in samenwerking met direct betrokkenen rekening houdend met parkeren (o.a langs de Bosscheweg), de bereikbaarheid brandweerkazerne, schoolomgeving en subjectieve onveiligheid.

Dorpskern BERLICUM/MIDDELRODE

- snelheidsremmende - in combinatie met oversteekvoorzieningen en fietsvoorzieningen op Runweg: komgrensmaatregel bij Beekveld, oversteekvoorzieningen o.a. bij kruisende fietsroute en Berguulsehoeve (rekening houdend met de functie van aanrijroute voor vrachtverkeer);
- komgrensmaatregel Brugstraat (snelheidsremmend) op Werststeeg (in relatie tot Schuurkerkpad) en Zandstraat (entree 30 km-zone);

¹³ De dorpsraad Den Dungen/Maaskantje heeft voor de inrichting van het Maaskantje al voorstellen gedaan richting gemeente: de specifieke maatregelen passen binnen het uitgangspunt van 'verblijfsgebied'. In overleg tussen partijen zal gekomen moeten worden tot een, voor zo groot mogelijke groep, aanvaardbare maatregelen.

- snelheidsremmende maatregelen Hoogstraat (o.a. bij Veenpad en Vendelpad, Apollostraat, Veedijk/Burg, Godschalxplein en Raadhuisplein) ter bescherming van fietsers en vergroten oversteekmogelijkheid;
- verbeteren verblijfskwaliteit Mercuriusplein en omgeving: mogelijkheid bezien tot opheffen toegang voor autoverkeer in bocht nabij Kerkwijk;
- doorgaande fietsroute (Haffertsestraat - Driezeeg - Julianastraat - Milrooijseweg - Sassenheimseweg - Hoogstraat - Raadhuisplein) duidelijk aangeven: beide zijden via parallelwegen en attentieverhogende maatregelen autoverkeer (o.a. aansluiting bedrijventerrein De Ploeg);
- snelheidsremmende maatregelen op Julianastraat en Driezeeg, o.a. op de aansluiting Julianastraat - Molenstraat;
- herinrichten van woonbuurten in 30 km-zones met aandacht voor schoolomgeving en beperking van snelheid door beperking rechtstanden in overleg met betrokkenen;
- verbeteren oversteekvoorzieningen fietsers op aansluiting Sassenheimseweg-Sportlaan.

OVERIGE ONDERWERPEN

- parkeerbeleid formuleren voor centrum van Sint-Michielsgestel:
 - een ruimtelijk parkeerplan (inventarisatie, parkeervoorzieningen gekoppeld aan de verschillende functies en in relatie tot verkeerscirculatie);
- verlichtingsplan opstellen (is in voorbereiding);
- (goede en voldoende) fietsstallingsvoorzieningen nabij bushaltes, verbeteren algemene inrichting van halteplaatsen (o.a. gericht op gebruik door gehandicapten);
- evaluatie van uitgevoerde maatregelen:
 - de aansluiting Hasseltsedijk-Beusingsedijk zowel de veiligheid van het auto- als (brom)fietsverkeer (B);
 - de snelheidsremmers op de Loofaert en de maatregelen op de Hooghei (B);
 - de selectieve afsluiting op de Pettelaarseweg: de veiligheid van het fietsverkeer op de route Pettelaarseweg-Hemelrijkstraat-Ruwenbergstraat en de wijziging van verkeersstromen op andere verzamelwegen, zoals Hoogstraat en Schijndelseweg (SMG);
 - de snelheidsremmers op de Sint-Lambertusweg (G) en de Esscheweg (ook het plateau op de aansluiting met de Theerestraat (Sint-Michielsgestel));
 - de Litsersstraat en de aansluiting met Bramerslandstraat (DD) met name op veiligheid fietsers;
 - de omgeving Mercuriusplein en de aansluiting op de Hoogstraat en Marsstraat-Kerkwijk, zowel de veiligheid van het auto- als het langzaam verkeer (B);
 - de heringerichte Kerkwijk en de aansluiting Milrooijseweg-De Ploeg (B), zowel de veiligheid voor het auto- als fietsverkeer;
 - de rotonde op aansluiting Sassenheimseweg - Westakkers (de Misse), gericht op de veiligheid voor fietsverkeer (B);
 - de attentieverhogende maatregelen op aansluiting Hezelaar-Nachtegaalstraat (G);
 - het functioneren van bestaande 30 km-zones en de specifieke maatregelen;
- bewegwijzering van kernen vanaf provinciale wegen gericht op voorkomen van doorgaand verkeer (o.a. bewegwijzering Sint-Michielsgestel via Gemonde aanpassen);
- inzicht krijgen in het sluipverkeer op met name de niet-verzamelwegen in het buitengebied (o.a. Loofaert-Hooghei en nabij Milrooijsebrug) en bezien of circulatiemaatregelen mogelijk zijn ter beperking van het verkeer maar met behoud van bereikbaarheid van agrarische - en woonpercelen.

HOOFDSTUK 7. ACTIVITEITENPLAN

7.1. Overzicht van activiteiten

In het volgende schema zijn de activiteiten opgesomd die onderdeel vormen van het gemeentelijk verkeersveiligheidsplan. De activiteiten zijn ingedeeld naar de drie beleidssporen zoals die zijn geformuleerd en voor het derde spoor nader ingedeeld naar speerpunten.

Voor de onder fysieke maatregelen genoemde aandachtspunten geldt dat nadere overweging (en eventueel onderzoek) per locatie definitief uitsluitel dient te geven over de prioriteit, de maatregel en de bijbehorende kosten.

Uitvoerenden

Bij elke activiteit is aangegeven wie in principe betrokken zijn bij de uitvoering. De initiatiefnemer/trekker is daarbij als eerste genoemd.

Prioriteit

In de kolom prioriteit is de urgentie van maatregelen aangegeven in een globale indeling. Te weten: direct te besluiten, op korte termijn (1998 - 2002), op lange(re) termijn (na 2002) en 'meeliftend' met overige maatregelen. De prioriteiten zijn gesteld vanuit de problematiek zoals die bij de opstelling van deze rapportage is geconstateerd, waarbij de klankbordgroep met name aandacht vroeg voor de oplossing van gevaarlijke locaties. Verder is tevens gebruik gemaakt van de globale analyse van de ontwikkeling in ongevallen in het jaar 1996 (zie bijlage A). In de jaarlijks op te stellen werkplannen kunnen deze prioriteiten nader worden geconcretiseerd.

Jaarlijks Werkplan

Voorgesteld wordt om jaarlijks een werkplan Verkeersveiligheid op te stellen voor het komende jaar van alle projecten en acties die georganiseerd zullen worden om te komen tot een duurzaam veilig verkeer in de gemeente Sint-Michielsgestel. Het werkplan zal mede gebaseerd moeten worden op een jaarlijkse (gedeeltelijke) actualisering van de registratie van ongevallen, klachten en wensen.

De in de onderstaande tabel genoemde prioriteiten zijn:

- A: activiteiten die meegenomen worden in de besluitvorming over het GVVP (1998);
- B: activiteiten die op korte termijn zullen dan wel dienen plaats te vinden (1998-2002);
- C: activiteiten voor de lange(re) termijn (na 2002);
- D: activiteiten die mee kunnen liften met andere werkzaamheden dan wel maatregelen.

	Activiteit	Uitvoerende(n)	prioriteit/jaar
Spoor I	Beleids- en organisatorische maatregelen		
I.1	adoptie van het plan	klankbordgroep, gemeentebestuur, politie	A
I.2	verkeersveiligheidscoördinator (is reeds benoemd)	gemeente	A
I.3	verkeers(veiligheids)spreekuur	gemeente (bestuur en coördinator) en politie	A
I.4	regulier overleg provincie en binnen intergemeentelijk verband	gemeente	A
I.5	opstellen jaarlijks werkplan	gemeente/politie	A/jaarlijks

	Activiteit	Uitvoerende(n)	prioriteit/jaar
I.6	verkeersveiligheidsanalyse	gemeente	A/jaarlijks
I.7	samenwerking en afstemming	gemeente, coördinator, werkgroep verkeer	A/jaarlijks
Spoor II	Preventieve Maatregelen		
II.1	vaststellen wegcategorisering en indeling 30 km- en 60 km gebieden	gemeente	A
II.2	verkeersveiligheidsparagrafen	gemeente	A/jaarlijks
II.3	categorisering opnemen binnen nieuwe en herziening van bestaande bestemmingsplannen	gemeente	A/jaarlijks
II.4	inrichting tot 30 km-gebieden: accent op woon- en centrumgebieden	gemeente/bewoners/ondernemers	B / C / D
II.5	inrichting tot 60 km-wegen: accent op drukkeren verzamelen in buitengebied: - Gemondseweg, Bodem van Elde, Sint-Lambertusweg, Boomstraat en Gemondsedijk; - Beekvlietstraat (buiten de kom); - Spurkstraat, Woudseweg, Poeldonk-Hooidonk; - Beusingsedijk, Zandstraat/Milrooijedijk, Brugstraat-Kapelstraat en Haffertsestraat	gemeente/bewoners/agriculteurs	B / C / D
II.6	uitwerking en uitvoering komgrensmaatregelen	gemeente	B / C / D
II.7	verbeteren bestaande fietsvoorzieningen	gemeente	B / C
II.8	educatie en voorlichting	gemeente/politie/derden	A/jaarlijks
II.9	algemene publieksvoorlichting	gemeente	A/jaarlijks
II.10	artikelen in 'De Brug'	gemeente/politie	A/jaarlijks
II.11	evaluatie van uitgevoerde maatregelen (pg 46)	gemeente/politie	A / B
Spoor III	Reactieve maatregelen		
Speerpunt Alcohol			
III.1a	alcoholcampagne	politie/VVN/gemeente	A/jaarlijks
III.1b	alcoholcontrole	politie	A/jaarlijks
Speerpunt Beveiligingsmiddelen			
III.2a	gordeldraagplichtcampagne	gemeente/VVN/politie	A/jaarlijks
III.2b	controle gordeldraagplicht	politie	A/jaarlijks
III.2c	zijkantbeveiliging vrachtwagens	rijk/gemeente	B
Speerpunt Aangepaste rijnsnelheden			
III.3a	actie aangepaste snelheden: algemeen + specifiek gericht op vrachtverkeer	politie/gemeente/VVN	A/jaarlijks
III.3b	gericht verkeerstoezicht/controle op snelheid o.a.: - Bosschebaan - verzamelwegen binnen de kommen en buitengebied	politie/gemeente/provincie	A/jaarlijks
Speerpunt Jongeren			
III.4	actie bij begin van het schooljaar	gemeente/politie	A/jaarlijks
III.5	gericht verkeerstoezicht (verkeersgedrag, verlichting)	politie	A/jaarlijks
III.6	coördinatie verkeersonderwijs basisscholen (opzet 'verkeersouders')	gemeente/scholen/VVN	B/jaarlijks
III.7	overleg voortzetting en afstemming verkeersonderwijs binnen voortgezet onderwijs	gemeente/scholen/politie/VVN	B/jaarlijks
III.8	Verkeersbrigadiers (inzet, overleg, eventuele uitbreiding)	gemeente, politie en scholen	B/jaarlijks
Speerpunt Ouderen			
III.9	seniorenritten/fietsvoorlichting	VVN/rijschoolhouder/gemeente(n)	B/ C/ jaarlijks
III.10	ouderen voorlichting VVN	gemeente/VVN	B/ C/ jaarlijks

	Activiteit	Uitvoerende(n)	prioriteit/jaar
Speerpunt Brom- en snorfietsers			
III.11	controle op voertuigen, gedrag en helmplicht	politie/gemeente	B/ C/ jaarlijks
III.12	bromfietscursussen	VVN/rijschoolhouder/ gemeente/POV-Brabant	B/ C/ jaarlijks
Fysieke verkeersmaatregelen (maatregelen in voorbereiding zijn hierin niet opgenomen)			
<i>Fietsvoorzieningen</i>			
III.13	verbeteren fietsroute via Genenberg als alternatief voor Gemondseweg	gemeente	C
III.14	realiseren van directe fietsverbinding tussen Berlicum en Den Dungen (mogelijkheid tot fietsbrug over kanaal onderzoeken)	gemeente/provincie/ rijk	C / D
III.15	reconstructie aansluiting Beusingsedijk-N266 (zie III.32)	provincie/gemeente	B
III.16	reconstructie aansluiting Runweg-N266 (zie III.33)	provincie/gemeente	C
III.17	verbeteren aansluiting Werstkant-Koolhof (snelheidsremmend en verduidelijken)	gemeente	B / C
III.18	verbeteren fietsroute Rijndonksestraat-Poeldonksedijk (i.c.m. maatregelen kruispunt Litsersstraat-Rijndonksestraat)	gemeente	C
III.19	oversteekvoorziening Bosschebaan-Hoogstraat (zie III.35)	provincie/gemeente	B
III.20	oversteekvoorziening Schijndelseweg-Beekvlietstraat	gemeente	C
III.21	attentieverhogende maatregelen voor fietsers (van beide zijden komend) op Esscheweg in combinatie met entrees 30 km-zone (Eikenlaan, Papaverstraat, Rozemarijnlaan, Berkenlaan, Seringenlaan)	gemeente	D
III.22	herinrichting Theerestraat (i.c.m. visuele beperking rijbaan (fietsuggestiestroken)	gemeente	B / C
III.23	verduidelijken fietssuggestiestroken Nieuwstraat (passend binnen gehele herinrichting, zie III.45)	gemeente	B
III.24	verbreding van fiets(suggestie)stroken Adrianustracé (i.c.m. herinrichting weg en aansluitingen, zie III.47)	gemeente	B / C
III.25	verbeteren oversteeksituatie Schijndelseweg-Nieuwstraat (i.c.m. III.48)	gemeente	B / C
III.26	vormgeven van fietsroute via Beekvlietstraat-Beekant-Molenberg binnen (toekomstige) 30 km-zone	gemeente	C / D
III.27	vrijliggende fietspaden Runweg met oversteekvoorzieningen (i.c.m. tot 50 km-uur beperkende maatregelen, zie III.51)	gemeente	B / C / D
III.28	verduidelijken van de doorgaande fietsroute (parallelwegen van Milrooijseweg-Sassenheimseweg) i.c.m. attentieverhogende maatregelen	gemeente	D
III.29	oversteekvoorziening aansluiting Sassenheimseweg-Sportlaan	gemeente	C
<i>Gevaarlijke locaties</i>			
III.30	reconstructie Beusingsedijk-N266	provincie/gemeente	B
III.31	reconstructie Runweg-N266	provincie/gemeente	C
III.32	aanpak N266 gericht op structurele snelheidsbeperking	provincie	B / C
III.33	reconstructie Bosschebaan-Hoogstraat	provincie/gemeente	B
III.34	aanpak Bosschebaan gericht op structurele snelheidsbeperking	provincie	B

	Activiteit	Uitvoerende(n)	prioriteit/jaar
III.35	reconstructie Bosschebaan-Gestelseweg	provincie/gemeente/gemeente Schijndel	C
III.36	verminderen koude oversteken Bosschebaan voor autoverkeer	gemeente/provincie	C / D
III.37	reconstructie aansluiting Groenstraat-De Oude Ploeg (Berlicum)	gemeente	D
III.38	inrichting van dorpskern Gemonde tot 30 km-zone	gemeente	C / D
III.39	snelheidsbeperkende maatregelen Esscheweg (verzamel functie)	gemeente	D
III.40	snelheidsbeperkende maatregelen Schijndelseweg (omgeving Schildershof, Beemdweg, Genenberg/ Spijt, Gemondseweg)	gemeente	B / C
III.41	snelheidsbeperkende maatregelen Theerestraat	gemeente	B / C
III.42	herinrichten Nieuwstraat: fietsen, parkeren, laden/lossen en attentieverhogende/snelheidsbeperkende maatregelen op aansluitingen	gemeente	B
III.43	inrichting Petrus Dondersplein en gedeelte Nieuwstraat tot 30 km-zone, inclusief Torenstraat en vormgeving fietsroute naar Dommelbrug	gemeente	B
III.44	attentieverhogende maatregelen aansluitingen op Adrianustracé (PD-plein en Dommeloevers)	gemeente	B / C
III.45	verkleinen kruisingsvlak Schijndelseweg-Nieuwstraat	gemeente	C
III.46	attentieverhogende maatregel Hoidonk-Hoidonksestraat	gemeente	D
III.47	herinrichting Maaskantje en Heilig Hartplein tot 30 km-zone	gemeente	B
III.48	snelheidsbeperkende maatregelen Runweg	gemeente	B / C
III.49	snelheidsbeperkende maatregelen Hoogstraat (Berlicum) ter hoogte van de aansluitingen i.c.m. vergroten van oversteekmogelijkheid	gemeente	C
III.50	verbeteren verblijfskwaliteit Mercuriusplein en directe omgeving Kerkwijk	gemeente	C
III.51	snelheidsbeperkende maatregelen Julianastraat-Driezeeg	gemeente	C
III.52	attentieverhogende voorzieningen op aansluiting Halderse Akkers - Vughterweg	gemeente	D

7.2. Kosten en kostenbesparing

Duurzaam veilig ook kostbaar

De uitwerking van het concept Duurzaam Veilig is een kostbare zaak. Door het belang dat wordt gehecht aan de eenduidige vormgeving en inrichting van de (hoofd)wegenstructuur gaat de uitwerking gepaard met een groot aantal reconstructies en fysieke maatregelen. Bovendien omvat het omvormen van de woon- en verblijfsgebieden tot 30 km-gebieden de nodige fysieke inspanningen die moeten worden betaald. Daarnaast dienen ook de inspanningen op het gebied van educatie en voorlichting intensief te zijn. In het Activiteitenplan in deel II wordt aan de kosten nader aandacht besteed.

'Meeliften'

Reductie van kosten is mogelijk wanneer maatregelen 'mee kunnen liften' met andere maatregelen. Voor maatregelen aan de infrastructuur kan dit ingeval van geplande reconstructies of werkzaamheden voor beheer en onderhoud (bv. wegdek, kabels of riolering). In de voorlichtende sfeer kan worden aangesloten door deze te koppelen aan andere voorlichtings- of informatie acties en campagnes.

Uiteraard bepaalt de ernst van de knelpunten of met maatregelen kan worden gewacht tot er daadwerkelijk kan worden meegelift.

Subsidie-mogelijkheden

Hieronder wordt een overzicht gegeven van de mogelijkheden die de wegbeheerder ter beschikking staan.

Projectsubsidieregeling 'actie -25%'

Subsidies in het kader van de stimuleringsregeling 'actie -25%' zijn van het rijk per 1 januari 1994 overgedragen aan de provincies. Uit het oogpunt van planmatige aanpak wordt er naar gestreefd de beleidsregels zodanig te wijzigen dat gemeenten alleen een bijdrage kunnen krijgen indien zij beschikken over een Gemeentelijk Verkeersveiligheidsplan conform het voorliggende plan. Voor een bijdrage komen in aanmerking plan ontwikkeling en niet-infrastructurele zaken.

In het kader van de 'actie -25%' kunnen gemeenten met bijzondere verkeersveiligheidsprojecten in aanmerking komen voor een zogenaamde aanmoedigingspremies.

Convenant VERDI

In het kader van de deregulering zullen per 1 januari 1998 een groot aantal taken van het rijk op het gebied van verkeer(sveiligheid) overgedragen worden aan de provincies. Het convenant (VERDI) is hiervoor ondertekend. In 1997 worden de projecten nog gesubsidieerd op basis van de gebundelde doeluitkering.

Bijdragen kunnen onder andere worden aangevraagd voor:

- de herinrichting van woonwijken tot 30 km-zones;
- uit te besteden analyses van kruispunten en trajecten volgens de AVOC-methodiek (locaties met tenminste 12 ongevallen in 5 jaren);
- sanering van verkeersongevallenconcentraties (lokatie met tenminste 6 letselongevallen in de laatste 3 jaar);
- de verbetering van (inter)gemeentelijke fietsvoorzieningen ten behoeve van de bereikbaarheid;
- de verbetering van het stedelijk hoofdwegennet ten behoeve van de bereikbaarheid.

Startprogramma Duurzaam Veilig

Tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat, de vereniging van Nederlandse Gemeenten, het Interprovinciaal Overleg en de Unie van Waterschappen is eind 1997 het convenant 'Startprogramma Duurzaam Veilig' ondertekend. Hiermee wil men een extra impuls geven aan de uitvoering van preventieve infrastructurele maatregelen: onder andere de realisering van 30 km- en 60 km-zones. Met name de realisatie van 30 km-zones heeft prioriteit; de omvang van subsidiegelden is daarvoor uitgebreid. Maar ook voor de aanpassing van kruispunten en rotondes komt meer geld beschikbaar. Voor de aanleg van 30 km-zones bedraagt de subsidie 40% tot f 10.000,- per km.

De subsidieaanvragen dienen, voorafgaand aan de feitelijke uitvoering van het project, door middel van een schriftelijk verzoek ingediend te worden bij het POV-Brabant of (vooralsnog) de provincie. Van belang in geval van eventuele subsidie aanvragen zijn:

- tijdig aan te vragen (zo vroeg mogelijk in de besluitvorming van projecten);
- vooraf te informeren bij de subsidieverlenende instantie (in verband met kans op toekenning, nog beschikbare budgetten, e.d.);
- contactpersonen te vermelden;
- nazorg te doen (contact zoeken met de behandelende ambtenaar of zaken voldoende en volledig zijn overgekomen);
- te informeren naar redenen bij afwijzing.

Kosten

Op basis van het voorliggend maatregelenpakket, ervaringen elders en kengetallen is een globale raming gemaakt van de voorbereidings- en uitvoeringskosten (zie bijlage B). De geraamde jaarlijkse kosten (evaluatie, educatie, voorlichting, controle, e.d.) bedragen circa f 52.000,-. Hierin is ook een substantiële post voor overleg opgenomen.

De eenmalige kosten (infrastructuur) bedragen totaal circa f 3 miljoen. Hierin is geen rekening gehouden met structurele aanpassingen aan de provinciale wegen, wel zijn de (totale) bedragen opgenomen voor maatregelen op de aansluitingen van gemeentelijke op provinciale wegen. Het herinrichten van de woongebieden tot 30 km-zones (incl. de gehele dorpskern Gemonde) kost totaal 7 miljoen. Hierbij is rekening gehouden met gebieden die relatief weinig maatregelen behoeven (circa 190 ha) en met gebieden waar relatief veel aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn (circa 275 ha). Voor de inrichting van de belangrijkste verzamelroutes in het buitengebied tot 60 km-zones (excl. de Werststeeg) is een bedrag gemoeid van circa 2,5 miljoen. Uitvoering van het activiteitenplan over een periode van ca. 12 jaar vraagt een jaarlijkse investering van circa f 850.000,-, rekening houdend met 40% subsidie op de uitvoering van 30 km-zones.

Bij deze bedragen is geen rekening is gehouden met de financiële inbreng van andere overheden (provincie, buurgemeenten en/of rijk), andere subsidies dan 30 km-beleid en de mogelijkheid tot gecombineerde uitvoer met wegonderhoud of andere maatregelen.

Bijlagen

BIJLAGE A: ONGEVALLEN IN 1996

Bij de afronding van het gemeentelijk Verkeersveiligheidsplan zijn de ongevallengegevens van 1996 beschikbaar gekomen. In deze bijlage wordt een analyse gegeven van deze informatie. Wijzigingen in prioriteit binnen de activiteitenoverzicht worden daarbij aangegeven.

Algemeen

In de periode van 1 januari 1996 tot en met 31 december 1996 hebben 233 ongevallen plaatsgevonden. Hierbij waren 422 bestuurders betrokken. Van de 233 ongevallen waren 54 ongevallen waarbij 69 letselslachtoffers zijn gevallen. Er zijn in 1996 geen dodelijke slachtoffers gevallen, wel moesten 24 mensen in het ziekenhuis opgenomen worden.

Het is voor het eerst in de periode (1991 - 1996) dat er geen dodelijke slachtoffers zijn gevallen en dat het totaal aantal slachtoffers onder het streefgetal voor 2000 komt.

Het jaar 1996

Als alleen wordt gekeken naar de ongevallen in 1996 dan blijken de locaties de belangrijkste ongevalslocaties te zijn (met 5 of meer gewogen ongevallen):

- Boxtelseweg - Eekhoorn (8);
- Adrianustrace - Schijndelseweg (7);
- Hooghei-Werststeeg (6);
- Zuid Willemsvaart-N (Laan van Seldensate - Kapelstraat) (9);
- Hoge Poeldonk (Hoge Poeldonk - ██████████ Noord) (8);
- Hemelrijsstraat (Pettelaarseweg - Brandestraat) (6);
- Adrianustrace (Schijndelseweg - Petrus Dondersplein) (6);
- Runweg (Beekveld-Overbeeke) (6);
- Werststeeg (Nieuweweg - Hooghei) (5).

Voortschrijdend overzicht (1992-1996)

Om te kunnen bepalen in hoeverre de prioriteiten in de activiteitentabel moeten worden aangepast, is een voortschrijdend overzicht gemaakt voor de ongevallen in de periode 1992-1996. Deze staan hieronder aangegeven, waarbij een wijziging ten opzichte van de basisperiode (1991-1995) door middel van een pijl is aangegeven. In zijn algemeenheid kan de conclusie getrokken worden dat minder kruispunten en wegvakken boven de '10 gewogen grens' vallen dan in de voorgaande periode. Het lijkt de goede kant op te gaan, maar nog steeds is er sprake van onveilige locaties.

Kruispunten - gewogen (1992 t/m 1996)

kruispunt	kern	dood	letsel	u.m.s	totaal gewogen		oud '91-'95	opmerkingen
Beusingsedijk-Hasseltsedijk	B	1	6	12	35	↓	39	T-aansluiting gereconstrueerd
Laan van Seldensate-Zuid Willemsvaart-N	Prov	0	5	20	35		37	brug eind 1996 verplaatst
Esscheweg-Theerestraat	SMG	0	3	15	24	↓	35	plateau en fietsers voorrang
Hooghei-Werststeeg	B	1	5	18	38	↑	35	reconstructie in voorbereiding
Boxtelseweg-Eekhoorn	G	0	11	8	41	↑	35	in voorbereiding
Hoge Poeldonk-Beusingsedijk	B	0	4	15	27	↓	31	wijziging verlegging ZuidWv
Hoogstraat-Bosschebaan	SMG	0	2	15	21	↓	31	
Hoogstraat-Mercuriusplein	B	0	2	8	14	↓	23	rotonde aangelegd
Gildestraat-Molenbergstraat	SMG	0	1	11	14	↓	21	in voorbereiding
Milrooijseweg-De Ploeg	B	0	1	9	12	↓	18	plateau aangelegd
Nieuwstraat-Molenbergstraat	SMG	0	3	6	15		16	in voorbereiding
Berguulsehoeve-Runweg	B	0	2	7	13		13	
Julianastraat-Molenstraat	M	1	2	3	14		13	
Nieuwstraat-Torenstraat	SMG	0	2	5	11		12	
Werststeeg-Werskant	B	0	2	5	11		12	reconstructie in voorbereiding
Adrianustrace-Schijndelseweg	SMG	0	1	7	10		11	
Beekvlietstraat-Schijndelseweg	SMG	0	1	5	8	↓	11	reconstructie in voorbereiding
Zuid Willemsvaart-N-Runweg	B	0	1	8	11		11	
Bodem van Elde-Gemondseweg	G	0	1	5	8	↓	11	
Litserstraat-Bramerslandstraat	DD	0	2	2	8	↓	11	
Beekvlietstraat-De Rietzanger	SMG	0	0	4	4	↓	10	
Cypresenlaan-Seringenlaan	SMG	0	1	5	8		9	
Bosschebaan-Brandestraat	SMG	0	1	3	6	↓	9	
Kerkwijk-Marsstraat	B	0	1	4	7		9	
Bosscheweg-Heilig Hartplein	DD	0	1	6	9		9	
Heesakkerstraat-Oude Schoolstraat	SMG	0	0	5	5	↓	8	
Halderse Akkers-Vughterweg	SMG	0	2	4	10	↑	8	
Marsstraat-Minervaplaats	B	0	1	5	8		8	uitritconstructie aangelegd
Hoogstraat-Venkant	SMG	0	1	4	7		7	aanpassing voorzien
Sassenheimseweg-De Misse	B	0	1	4	7		7	rotonde aangelegd
Loofaert-Wamberg	B	0	0	6	6		7	50 km/uur plateau
Gemondseweg-Schijndelseweg	SMG	0	0	5	5		6	
De Oude Ploeg-Groenstraat	B	0	0	4	4		6	
Hezelaar-Nachtegaalstraat	G	0	0	4	4		5	borden en lijnen aangebracht
De Goudplevier-Moerschot	SMG	0	0	3	3		5	
De Imker-Runweg	B	0	0	5	5		5	
Hoogstraat-Apollostraat	B	0	0	3	3		5	
Marsstraat-Jupiterstraat	B	0	0	4	4		5	
Milrooijseweg-Sassenheimseweg	B	0	0	3	3		5	
Driezeeg-Beatrixstraat	M	0	1	3	6		5	
Hooidonk-Hooidonksestraat	DD	0	0	6	6		5	
Woud-Zuid Willemsvaart-Z	DD	0	0	5	4		5	brug eind 1996 verplaatst

Wegvakken - gewogen (1992 t/m 1996)

wegvak	kern	dood	letsel	u.m.s	totaal gewogen		oud '91-'95	opmerkingen
Zuid Willemsvaart-N (Runw.-Laan v Seldesate)	Prov.	1	1	20	28	↓	32	
Mercuriusplein (Hoogstraat-Mercuriusplein)	B	0	0	20	20	↓	23	
Ruwenbergstraat (Molenbergstraat-Gildestraat)	SMG	0	6	2	20		22	in voorbereiding
Nieuwstraat (t.h.v. Petrus Dondersplein)	SMG	0	1	17	20		22	
Bosschebaan (De Bus-Gestelseweg)	Prov.	0	4	4	16	↓	21	
Adrianustrace (P. Donderspl.-P. Dondersplein)	SMG	0	0	17	17	↓	21	
Zuid Willemsvaart-N (L.v. Seldesate-Kapelw.)	Prov.	0	2	9	15	↓	20	brug eind '96 verplaatst
Nieuwstraat (W.A.plein-Victoriastraat)	SMG	0	3	8	17	↓	20	
Maaskantje (Hoogstraat-St. Jacobusstraat)	DD	0	2	6	12	↓	20	
Mercuriusplein (Mercuriuspl.-Saturnusstr.)	B	0	0	7	7	↓	18	
Hoogstraat (Burg. Godschalpl.-Apollostraat)	B	0	1	13	16		18	snelheidsremmers
Hooghei (Hooghei-Kaathoven)	B	0	1	13	16		18	
Mercuriusplein (Kerkwijk-Mercuriusplein)	B	0	0	15	15		17	
Hoogstraat (Mercuriusplein-Vestaplaats)	B	0	1	10	13	↓	17	
Werststeeg (Nieuweweg-Hooghei)	B	1	3	6	20	↑	16	recons. in voorbereiding
Nieuwstraat (Torenstraat-Spijt)	SMG	0	1	11	14		16	
Bosschebaan (Krakenstein-Hoogstraat)	Prov.	0	1	14	17		16	
Bosschebaan (Hoogstraat-Moerschot)	Prov.	0	2	9	15		16	
Litsersstraat (Bosscheweg-Bramerslandstraat)	DD	0	2	5	11	↓	16	
Kerkwijk (Torenstraat-Oestgeestsestraat)	B	0	2	8	14		15	heringericht
Schijndelseweg (Beemdweg-Schildershof)	SMG	0	2	8	14		15	
Hoogstraat (Apollostraat-Vestaplaats)	B	0	1	10	13		14	
Torenstraat (Esscheweg-Adrianustrace)	SMG	0	0	5	5	↓	14	
Nieuwstraat (Oude Schoolstraat-Ruwenbergstr.)	SMG	0	3	3	12		14	
Nieuwstraat (Ceintuurweg-Spijt)	SMG	0	1	8	11		13	
Nieuwstraat (Ceintuurweg-Victoriastraat)	SMG	0	1	6	9	↓	13	
Pettelaarseweg (Koestraat-Kloosterstraat)	SMG	1	2	2	13		13	selectieve afsluiting gemot. verkeer
Runweg (Beekveld-Overbeeke)	B	0	1	4	7	↓	12	
Bosschebaan (tussen aansluitingen P-plaats)	Prov.	0	2	5	11		12	
Esscheweg (Theereheide-Gestelseweg)	SMG	0	2	2	8	↓	12	
Hoogstraat (Brandstraat-Rotschotseweg)	DD	0	3	2	11		12	in voorbereiding
Driezeeg (Molenstraat-Brugstraat)	M	0	1	7	10		12	
Werststeeg (Braakweg-Nieuweweg)	B	1	0	2	7	↓	11	reconstructie in voorbereiding
Loofaert (Wamberg-de Hoefsevonder)	B	0	1	3	6	↓	11	
Litsersstraat (Groot Grinsel-Tuinstraat)	DD	0	0	8	8	↓	11	
Kerkwijk (Marsstraat-Muldershof)	B	0	2	3	9	↓	10	
Theerestraat (Anemoonstraat-Esscheweg)	SMG	0	2	4	10		10	
Theerestraat (v. Overbeekstr.-Anemoonstraat)	SMG	0	2	3	9	↓	10	
Haffertsestraat (Molenhoek-Gouverneurstraat)	M	0	0	3	3	↓	10	
Milrooijseweg (Sassenheimsew.-Einsteinweg)	B	0	1	6	9		9	
Kaathoven (Hooghei-Kaathoven)	B	0	1	6	9		9	
Bosschebaan (P-plaats-Kloosterstraat)	Prov.	0	0	4	4	↓	9	
Maaskantje (Heilig Hartplein-Kleine Molenstraat)	DD	0	1	5	8		9	
Spurkstraat (Spurkstraat-Zuid Willemsvaart-Z)	DD	0	1	2	5	↓	9	
Gemondseweg (Bodem van Elde-Besselaar)	G	0	1	3	6	↓	9	
Hoogstraat (Raadhuisplein-Postpad)	B	1	0	3	8		8	
Werststeeg (Hooghei-Coppensdijk)	B	0	1	7	10	↑	8	in voorbereiding
Theerestraat (Halderse Akk.-Kamperfoeliestr.)	SMG	0	0	7	7		8	
Hemelrijkstraat (Lookerstraat-Kapelbergstraat)	SMG	0	1	3	6		7	selectieve afsluiting gemot. verkeer
St. Michielsstraat (Molenbergstraat-Gildestraat)	SMG	0	1	2	5		7	in voorbereiding
Theerestraat (v. Overbeekstraat-Laurierstraat)	SMG	0	1	3	6		7	
Hoogstraat (Veedijk-Postpad)	B	0	0	4	4		6	
Runweg (Hoogstraat-Berguulsehoeve)	B	0	0	5	5		6	
Milrooijseweg (De Ploeg-Milrooijseweg)	B	0	0	6	6		6	
Victoriastraat (Nieuwstraat-Heesakkerstraat)	SMG	0	0	4	4		6	
Bosscheweg (K. Donksestraat-Heilig Hartplein)	DD	0	0	5	5		6	
Minervaplaats (Dianastraat-Marsstraat)	B	0	0	4	4		5	
Hasseltsedijk (Beusingsedijk-Aaveld)	B	0	0	5	5		5	snelheidsremmer (komgrens)
Kaathoven (Koesteeg-Kaathoven)	B	0	0	3	3		5	
Pettelaarseweg (Koestraat-Vogelenzang)	SMG	0	0	2	2	↓	5	afgesl. voor gemot. verkeer

Uit de lijsten kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- de kruispunten Boxtelseweg-Eekhoorn en Hooghei-Werststeeg stijgen naar de top van de lijst (voor beide kruispunten zijn maatregelen in voorbereiding);
- vooral op de kruispunten Esscheweg-Theerestraat, Hoogstraat-Mercuriusplein en Hoogstraat -Bosschebaan is het aantal gewogen ongevallen sterk afgenomen (de eerste twee kruispunten vallen onder 'te evalueren locaties', het derde kruispunt heeft een prioriteit B, gezien het feit dat dit kruispunt nog steeds tot de belangrijkste ongevalslocaties behoort en deze onderdeel uitmaakt van een belangrijke (onveilige) fietsroute die van gemeentelijk belang is, wordt deze prioriteit aangehouden);
- tot onder de '10 gewogen grens' dalen de kruispunten:
 - Beekvlietstraat-Schijndelseweg en Bodem van Elde-Gemondseweg (beide aansluitingen zullen van een komgrensmaatregel worden voorzien (de prioriteiten binnen II.5 moet nog nader worden aangegeven, de prioriteit voor een oversteekvoorziening op Schijndelseweg-Beekvlietstraat verandert van B/C in C);
 - Litsersstraat-Bramerslandstraat (valt onder evalatielocaties);
 - Beekvlietstraat-De Rietzanger (zal opgenomen worden binnen de fietsroute binnen het 30 km-gebied; prioriteit C/D blijft gehandhaafd);
- de kruising Halderseakkers-Vughterweg komt op 10 gewogen ongevallen (wordt opgenomen in de lijst met een prioriteit D);
- de Werststeeg: het wegvak Nieuweweg-Hooghei stijgt en het wegvak Braakweg-Nieuweweg daalt op de gewogenongevallenlijst; het wegvak tussen Hooghei en Coppensdijk komt met 10 gewogen ongevallen boven de grens (voor de Werststeeg en aansluitingen is de reconstructie in voorbereiding);
- onder de '10 gewogen grens' komen 9 wegvakken te vallen; het grootste verschil (7 of meer) is van toepassing op:
 - Mercuriusplein (Mercuriusplein-Saturnusstraat), de situatie rond het plein zal moeten worden geëvalueerd;
 - Torenstraat (Esscheweg-Adrianustracé), gezien het feit dat fietsers aan beide zijden van de weg gebruik kunnen maken van voorzieningen op de brug is deze locatie al niet opgenomen binnen de activiteitenoverzicht;
 - Haffertsestraat (Molenhoek-Gouveneursstraat), valt binnen de uitwerking tot 60 km-wegen;
- overige 'dalers' zijn:
 - Nieuwstraat tussen Ceintuurweg en Victoriastraat, aangezien de overige wegvakken van de Nieuwstraat gelijk gebleven zijn, wordt de prioriteit voor de aanpak van deze straat niet aangepast;
 - Runweg tussen Beekveld en Overbeeke: het meeliften met de aanpak van de wegverharding wordt nog steeds voorgestaan indien mogelijk vooruitgeschoven, zodat de aansluitingen veilig kunnen worden vormgegeven (oversteken van fietsers);
 - Esscheweg tussen Theereheide en Gestelseweg: de aanleg van een komgrensmaatregel blijft vanuit de preventieve aanpak noodzakelijk (binnen II.6 moeten de prioriteiten nog worden vastgesteld);
 - Loofaert, Litsersstraat en Kerkwijk (op deze wegvakken zijn maatregelen zijn getroffen, zouden geëvalueerd moeten worden);
 - Theerestraat (tussen v. Overbeekstraat en Anemoonstraat), slechts een beperkte afname; heeft geen wijziging in prioriteit tot gevolg.

BIJLAGE B : KOSTENRAMING

activiteit	jaarlijks	activiteit	eenmalig	
I.5	5.000	II.4	6.400.000	gemiddeld <i>f</i> 13.800,-/ha*
I.6	3.500	II.5	2.500.000	richtbedrag <i>f</i> 125.000,- per km weglengte
II.2	2.500	II.6	100.000	
II.3	2.500	II.7	-	onderhoud en beheer
II.8	3.000	II.11	20.000	
II.9	2.000	III.2c	500	
II.10	1.000	III.13	25.000	
III.1a	500	III.14	10.000	onderzoek/overleg
III.1b	3.000		p.m.	fietsbrug
III.2a	500			
III.2b	3.000	III.15/III.30	350.000	
III.3a	1.000	III.16/III.31	350.000	
III.3b	3.000	III.17	10.000	
III.4	500	III.18	25.000	
III.5	3.000	III.19/III.33	500.000	
III.6 + III.7	2.000			
III.8	1.000			
III.9 + III.10	1.000	III.20	10.000	
III.11	3.000	III.21	35.000	
III.12	500	III.22/III.41	100.000	
overleg	10.000	III.23/III.42	180.000	
		III.24/III.44	47.000	
		III.25/III.45	35.000	
		III.26	75.000	boven op 30 km-inrichting
		III.27/III.48	200.000	
		III.28	35.000	
		III.29	10.000	
		III.35	500.000	
		III.36	10.000	
		III.37	10.000	
		III.38	700.000	30 km-zone Gemonde
		III.39	50.000	
		III.40	40.000	
		III.43	150.000	
		III.46	10.000	
		III.47	75.000	
		III.49	50.000	
		III.50	30.000	
		III.51	35.000	
		III.52	15.000	
jaarlijkse kosten	51.500	eenmalige kosten	3.092.500	excl. 30- en 60 km-zones
gemiddelde kosten per jaar		872.542		incl. 40% subsidie op 30 km-uitvoering

* Op basis van beperkte maatregelen (*f* 8.500,-/ha voor 190 ha) en uitgebreidere maatregelen (*f* 17.500,-/ha voor 275 ha)

