Gemeente Gemert-Bakel



Categoriseringsplan wegennet

Gemert-Bakel

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs mobiliteit

Goudappel Coffeng

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

Gemeente Gemert-Bakel

Categoriseringsplan wegennet

Gemert-Bakel

Datum 1 augustus 2016
Kenmerk GMT022/bnc/0122.02
Eerste versie

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Gemert-Bakel
Titel rapport	Categoriseringsplan wegennet Gemert-Bakel
Kenmerk	GMT022/bnc/0122.02
Datum publicatie	1 augustus 2016
Projectteam opdrachtgever(s)	Elice Steijaert en Paul Bruystens
Projectteam Goudappel Coffeng	Carlo Bernards, Pascale Willems, Peter Dinnissen

Inhoud Pagina

1	Inleiding	1
1.1	Ontwikkeling van de wegenstructuur	1
1.2	Onderzoeksopzet	2
1.3	Leeswijzer	2
2	Categorisering voor herkenbaar wegennet	3
2.1	Aanpak verkeersonveiligheid loont	3
2.2	Aanpak vanuit vier invalshoeken	4
2.3	Drie wegfuncties	4
3	Huidige categorisering en gebruik	1
3.1	Huidige categorisering	1
3.2	Auto- en vrachtverkeer	2
3.3	Openbaar vervoer	5
3.4	Fietsverkeer	6
3.5	Landbouwverkeer en hulpdiensten	7
4	Categoriseringsplan	8
4.1	Route Oploo-De Rips-Milheeze-Deurne (1)	10
4.2	Route de Mortel – Bakel - Deurne (2)	12
4.3	Route Gemert - Erp (3)	15
4.4	Route Gemert - Handel (4)	17
4.5	West-Om (5)	19
4.6	Route de Mortel – N277 (6)	21
4.7	Route Bakel - Aarle Rixtel (7)	24
4.8	Route Bakel – Milheeze (8)	26
4.9	Route Milheeze - N277 (9)	28
4.10	Drie provinciale routes: N272 (10), N605 (11) en N277 (12)	30
4.11	Wegen binnen de bebouwde kom	31
5	Samenvattende conclusies en advies	36
Bijlage 1	Bijeenkomst dorpsraden	38
Bijlage 2	Wegprofielen	40

1

Inleiding

1.1 Ontwikkeling van de wegenstructuur

De wegenstructuur heeft zich in de gemeente Gemert-Bakel door de jaren heen ontwikkeld. Enerzijds als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen, anderzijds omdat de vraag naar mobiliteit door de jaren heen is gewijzigd. Deze beweging staat niet stil: de wegenstructuur in en rondom Gemert-Bakel zal zich ook de komende jaren blijven ontwikkelen.

Op regionaal niveau is de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant gepresenteerd waarin een verbetering wordt nagestreefd van de bereikbaarheid en leefbaarheid in het 'daily urban system' van de regio. Dit kan gevolgen hebben voor de wegenstructuur in Gemert-Bakel. Daarnaast wordt volop geïnvesteerd in het wegennet in de omgeving. Op lokaal niveau wordt in Gemert-Bakel de Noord-Om aangelegd, is Veghel bezig geweest met een nieuwe ontsluiting voor Erp en Boekel met een westelijke randweg. Langzaamaan worden deze studieprojecten werkelijkheid en ook dat betekent iets voor het gebruik van het wegennet in Gemert-Bakel.

De gemeente Gemert-Bakel wil een wegencategorisering die voortborduurt op de regionale Bereikbaarheidsagenda en inspeelt op de wijzigingen die op de wegen rondom de gemeente gaan plaatsvinden.

De functies van een aantal wegen in de gemeente Gemert-Bakel komen in een nieuw daglicht te staan en moeten onder de loep worden genomen. De wegencategorisering moet toekomstbestendig zijn om een goede basis te kunnen zijn voor het op te stellen Gemeentelijk Verkeers- en VervoerPlan (GVVP) en het te actualiseren Beheerplan Wegen. Daarnaast biedt het categoriseringsplan een handvat om de juiste keuzes te maken bij het eventueel overdragen van provinciale wegen richting de gemeente en bij het afwaarderen van wegen als gevolg van de realisatie van de Noord-Om.

1.2 Onderzoeksopzet

Het categoriseringsplan is tot stand gekomen in samenwerking met een aantal betrokkenen. Voor een succesvol en breed gedragen resultaat is getracht om alle betrokkenen op het juiste moment te betrekken. Op deze wijze is tijdens het proces voldoende aandacht gegeven aan de verschillende meningen en standpunten. In zeven stappen is tot een wegencategorisering voor Gemert-Bakel gekomen:

- Stap 1: Beschikbare informatie en uitgangspunten op een rij zetten
- Stap 2: Informatiesessie met bestuur
- Stap 3: Werksessie met dorpsraden
- Stap 4: Opstellen concept categoriseringsplan
- Stap 5: Bespreking met het projectteam
- Stap 6: Delen met de raad
- Stap 7: Categorisering definitief

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft een toelichting op categorisering en Duurzaam Veilig. Het verzamelen en analyseren van reeds beschikbare informatie resulteert in het opstellen van kaarten die het huidige gebruik van het wegennet weergeven voor de auto, fiets en het openbaar vervoer (OV) in hoofdstuk 3. De verzamelde informatie leidt in hoofdstuk 4 tot een nieuw categoriseringsplan waarbij elke relevante route wordt toegelicht. Samenvattende conclusies worden gegeven in hoofdstuk 5. De bijlage bevat de uitkomsten van de werksessie met de dorpsraden alsook enkele voorbeeld wegprofielen.

2

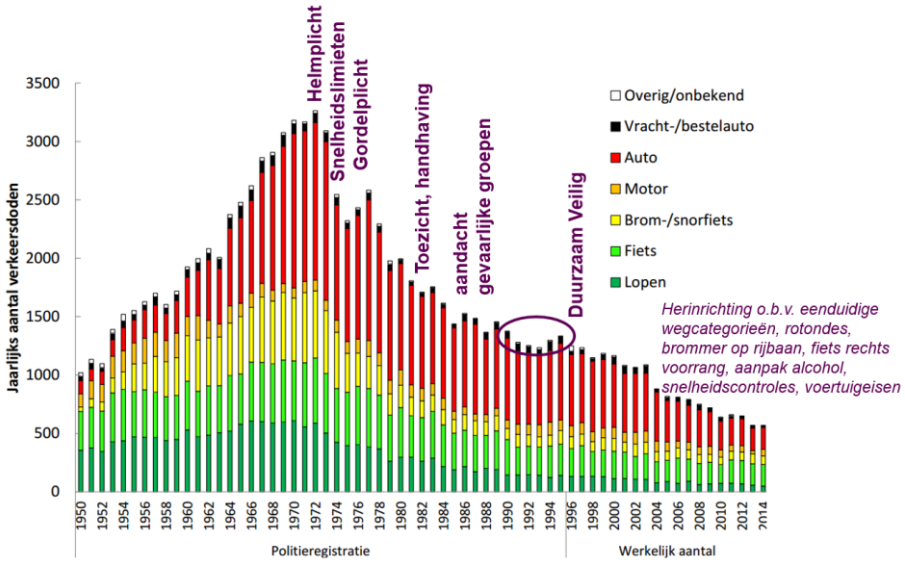
Categorisering voor herkenbaar wegennet

2.1 Aanpak verkeersonveiligheid loont

Vanaf de jaren 50 neemt het autobezit en autogebruik in Nederland jaarlijks toe. De auto verloor in die periode zijn exclusieve karakter en werd een volksbezit. Met de toename van het autogebruik steeg ook het aantal verkeersongevallen en verkeersdoden. Begin jaren 70 zijn we in Nederland gestart met het aanpakken van de verkeersonveiligheid door bijvoorbeeld het invoeren van de helm- en gordelplicht. Dit heeft tot medio jaren 90 geleid tot een sterke afname van het aantal verkeersdoden.

In de jaren 90 zag men het aantal verkeersdoden weer langzaam oplopen. De gezamenlijke gemeenten hebben daarom destijds een convenant getekend om samen tot een veiliger en herkenbaarder wegennet te komen: Duurzaam Veilig.

De aanpak volgens de uitgangspunten van Duurzaam Veilig heeft ervoor gezorgd dat het aantal verkeersdoden verder is gedaald. Figuur 2.1 geeft de ontwikkelingen in een grafiek weer.



Figuur 2.1: Ontwikkeling verkeersdoden en ingrepen verkeersveiligheid

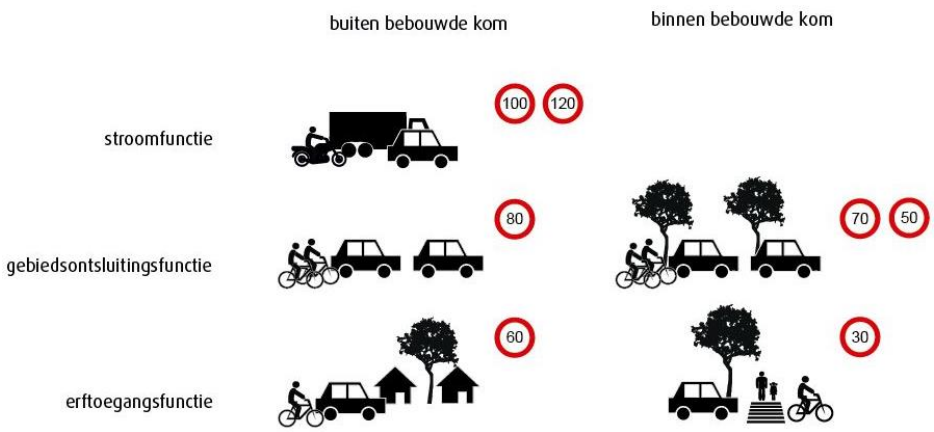
2.2 Aanpak vanuit vier invalshoeken

De aanpak volgens Duurzaam Veilig richt zich op vier invalshoeken: infrastructuur, mobiliteit, ruimtelijke ordening en de mens (gedrag). In deze visie op de wegenstructuur wordt invulling gegeven aan de invalshoek 'infrastructuur'. Het wegennet moet zodanig zijn ingedeeld en ingericht dat functie, vormgeving en gebruik met elkaar in balans zijn. De overige aspecten komen aan bod in het later op te stellen Gemeentelijk Verkeers- en VervoerPlan (GVVP).

2.3 Drie wegfuncties

Het belangrijkste basisprincipe van wegencategorisering is dat een weg duidelijk naar de verkeersdeelnemer uitstraalt wat van hem/haar verwacht wordt. In Nederland worden drie wegfuncties onderscheiden: stroomfunctie, gebiedsontsluitingsfunctie (GOW) en erftoegangsfunctie (ETW). Deze functies hebben elk hun eigen specifieke kenmerken qua vormgeving en gebruik. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de situatie binnen en buiten de bebouwde kom.

Figuur 2.2 geeft de verschillende wegfuncties weer. Bijlage 2 bevat voorbeelden van typische wegprofielen voor de verschillende functies.



Figuur 2.2: Drie wegfuncties

Stroomfunctie

Wegen met een stroomfunctie hebben als doel om het verkeer op een veilige en betrouwbare manier van A naar B te leiden. Dit zijn de autowegen en autosnelwegen met hoge snelheden van 100 km/uur tot 130 km/uur. De prioriteit ligt hier bij de doorstroming. Rijrichtingen zijn gescheiden en er vindt geen overstekend of kruisend verkeer plaats. In de gemeente Gemert-Bakel liggen geen wegen met een stroomfunctie.

Gebiedsontsluitingsfunctie

Wegen met een gebiedsontsluitingsfunctie zijn een verbindende schakel tussen de stroomwegen en de erftoegangswegen. De maximum snelheid ligt binnen de bebouwde kom op 50 km/uur (in de stad soms 70 km/uur) en buiten de bebouwde kom op 80 km/uur. Op de wegvakken staat doorstroming centraal, maar op de kruispunten vindt uitwisseling van verkeersstromen plaats. De rijrichtingen zijn idealiter van elkaar gescheiden door middel van een dubbele asmarkering. Fietsverkeer vindt plaats op vrijliggende fietspaden of een parallelweg. De intensiteit op een gebiedsontsluitingsweg ligt in principe tussen 6.000 en 20.000 motorvoertuigen/etmaal (mvt/etm).



Figuur 2.3: Voorbeeld gebiedsontsluitingsweg

Erftoegangsfunctie

Wegen met een erftoegangsfunctie zijn bedoeld om 'erven' toegankelijk te maken. Op de wegvakken en de kruispunten vindt uitwisseling van verkeer plaats. Om dit op een veilige manier te laten plaatsvinden, ligt de maximum snelheid binnen de bebouwde kom op 30 km/uur en buiten de bebouwde kom op 60 km/uur. De rijrichtingen zijn niet van elkaar gescheiden. Erftoegangswegen hebben bijgevolg geen asmarkering. Fietsverkeer vindt plaats op de rijbaan, eventueel met fietsstroken. Bij belangrijke (school)fietsroutes behoort ook een vrijliggend fietspad tot de mogelijkheden. De intensiteit op een erftoegangsweg ligt in principe lager dan 6.000 mvt/etm.



Figuur 2.4: Voorbeeld erftoegangsweg

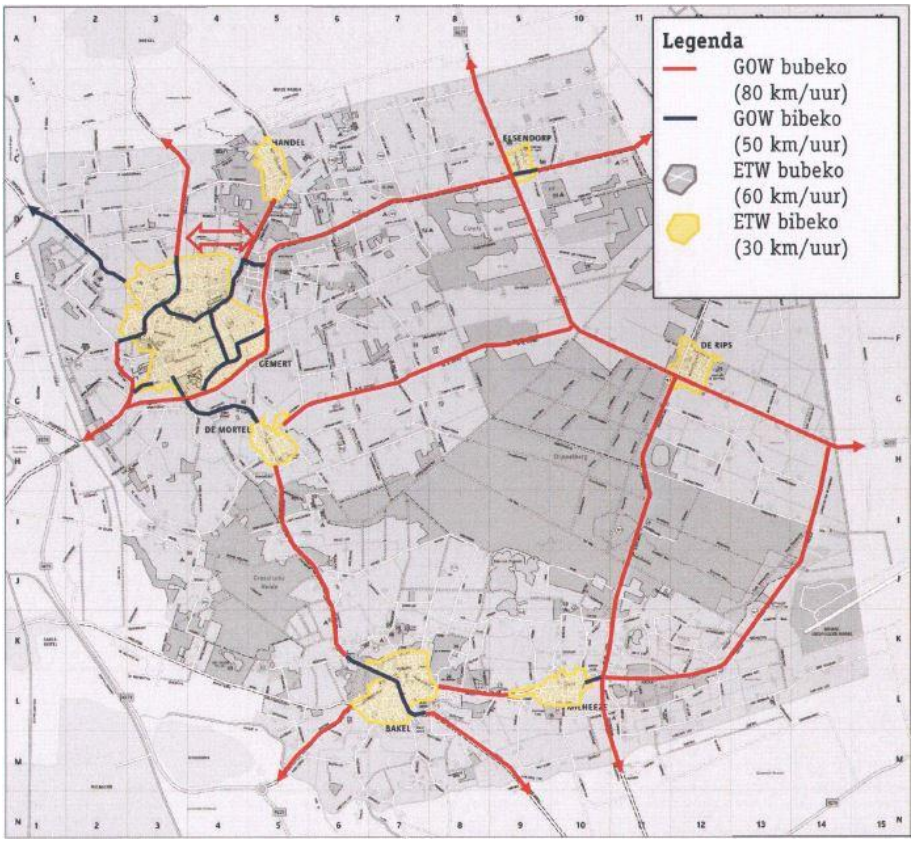
Door toepassing van een wegencategorisering conform de doelstellingen en uitgangspunten van Duurzaam Veilig wordt verkeer zo veel mogelijk gestimuleerd gebruik te maken van wegen die daarvoor geschikt zijn (afstemming functie en gebruik).

3

Huidige categorisering en gebruik

3.1 Huidige categorisering

De huidige categorisering is vastgelegd in het geldend VVP uit 2010. In feite is deze categorisering al in 2003 vastgesteld. Figuur 3.1 geeft de geldende categorisering op kaart weer.



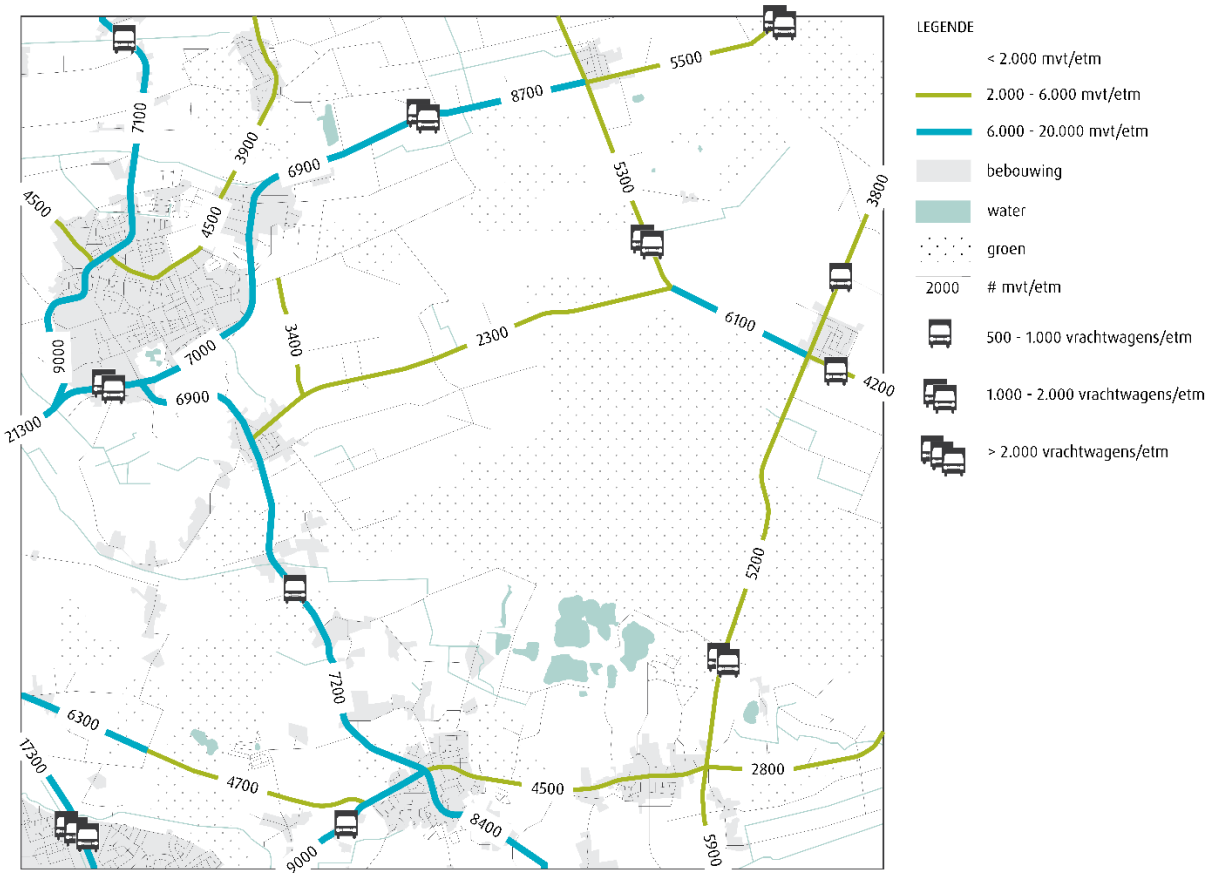
Figuur 3.1: Categorisering 2003 (bron: VVP Gemert-Bakel 2010)

In het geldende plan zijn de meeste wegen tussen de kernen (buiten bebouwde kom) aangeduid als gebiedsontsluitingsweg (80 km/u). Uitzonderingen hierop zijn de weg tussen Gemert en De Mortel en de N616 richting Erp. Deze zijn in het geldende plan aangeduid als GOW binnen de bebouwde kom (50 km/u). Belangrijke ontsluitende wegen door de woonkernen zijn eveneens als GOW binnen de bebouwde kom (50 km/u) gekenmerkt. Overige wegen binnen de verschillende kernen zijn erftoegangswegen binnen de bebouwde kom (30 km/u).

3.2 Auto- en vrachtverkeer

Voor het in beeld brengen van het auto- en vrachtverkeer is gebruik gemaakt van het regionale verkeersmodel SRE 3.0. Dit verkeersmodel geeft inzichten over het huidige gebruik (basisjaar 2010) en toekomstige gebruik (toekomstjaar 2030) van het wegennet. De uitgangspunten die ten grondslag liggen aan het verkeersmodel zijn beschreven in de technische documentatie (SRE084/Kpr/0548, november 2012). Het basisjaar is gekalibreerd (geijkt) op telcijfers die onder meer door de gemeenten zijn aangeleverd. Alle geplande ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen zijn vertaald naar het verkeersmodel op basis waarvan de prognoses voor 2030 zijn opgesteld.

Dit resulteert in Figuur 3.2 en Figuur 3.3. Intensiteiten kleiner dan 2.000 mvt/etm zijn niet weergegeven. Op de groen gekleurde wegen rijden tussen de 2.000 en 6.000 mvt/etm. De blauwe wegen krijgen per dag meer dan 6.000 mvt/etm te verwerken. De kaarten geven ook een indicatie van de hoeveelheid vrachtwagens per etmaal.



Figuur 3.2: Gebruik wegennetwerk door auto- en vrachtverkeer, basisjaar 2010

In het basisjaar 2010 zijn de drukste wegen onder andere de West-Om rond Gemert waar in het model per etmaal circa 9.000 mvt/etm rijden. De West-Om wordt veel gebruikt door verkeer met een herkomst of bestemming in de kern Gemert. Verder richting Boekel (N605) daalt de intensiteit tot ongeveer 7.100 mvt/etm.

De Zuid-Om van Gemert (N272) heeft een intensiteit van circa 7.000 mvt/etm. Ter hoogte van Wolfsveld daalt de intensiteit op deze weg licht. Op het laatste stuk voor Elsendorp is de intensiteit hoger (circa 8.700 mvt/etm). Op de Beeksedijk en Gemertseweg (N272) tussen de West-Om/Zuid-Om en de aansluiting met N279, is de intensiteit het hoogst (circa 21.300 mvt/etm).

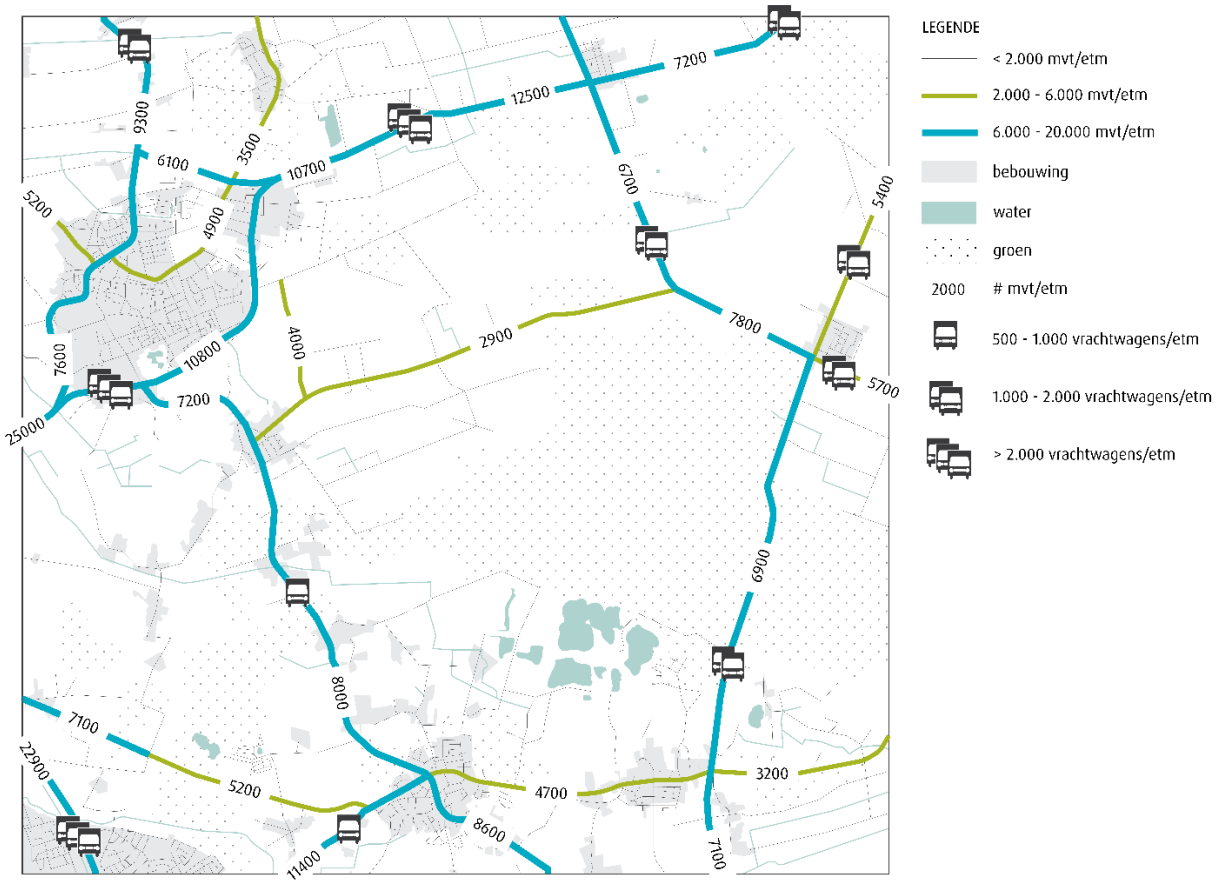
De weg van Gemert naar Bakel (N604) kleurt eveneens blauw op de kaart. De intensiteiten op deze weg schommelen tussen ongeveer 6.900 en 7.200 mvt/etm. Na Bakel loopt de weg verder richting Deurne. Net buiten Bakel bedraagt de intensiteit circa 8.400 mvt/etm.

De overige wegen binnen Gemert-Bakel hebben iets lagere intensiteiten en zijn groen gekleurd op de kaart. Tussen Gemert en Handel rijden per dag ongeveer 3.900 mvt/etm. Over de Dr. de Quayweg rijden circa 2.300 mvt/etm. Tussen Elsendorp en De Rips varieert de intensiteit. Ten noorden van de Dr. de Quayweg ligt de intensiteit hoger dan ten zuiden

ervan. De verbindingsweg tussen De Rips en Milheeze (Stippelberg) verwerkt ongeveer 5.200 mvt/etm.

Binnen de gemeente rijdt het meeste vrachtverkeer op de Zuid-Om in Gemert en verder op de N272 tussen Gemert en Elsendorp. Ook tussen Elsendorp en De Rips en tussen De Rips en Milheeze rijdt een aanzienlijk aandeel aan vrachtverkeer.

Figuur 3.3 toont de toekomstsituatie (2030) van het auto- en vrachtverkeer. Hierbij is rekening gehouden met onder meer de ontwikkelingen rondom de gewijzigde ontsluiting Erp, randweg Boekel, Noord-Om Gemert en N279. Deze geven inzicht in de toekomstige situatie waar we in het kader van de categorisering rekening mee moeten houden.

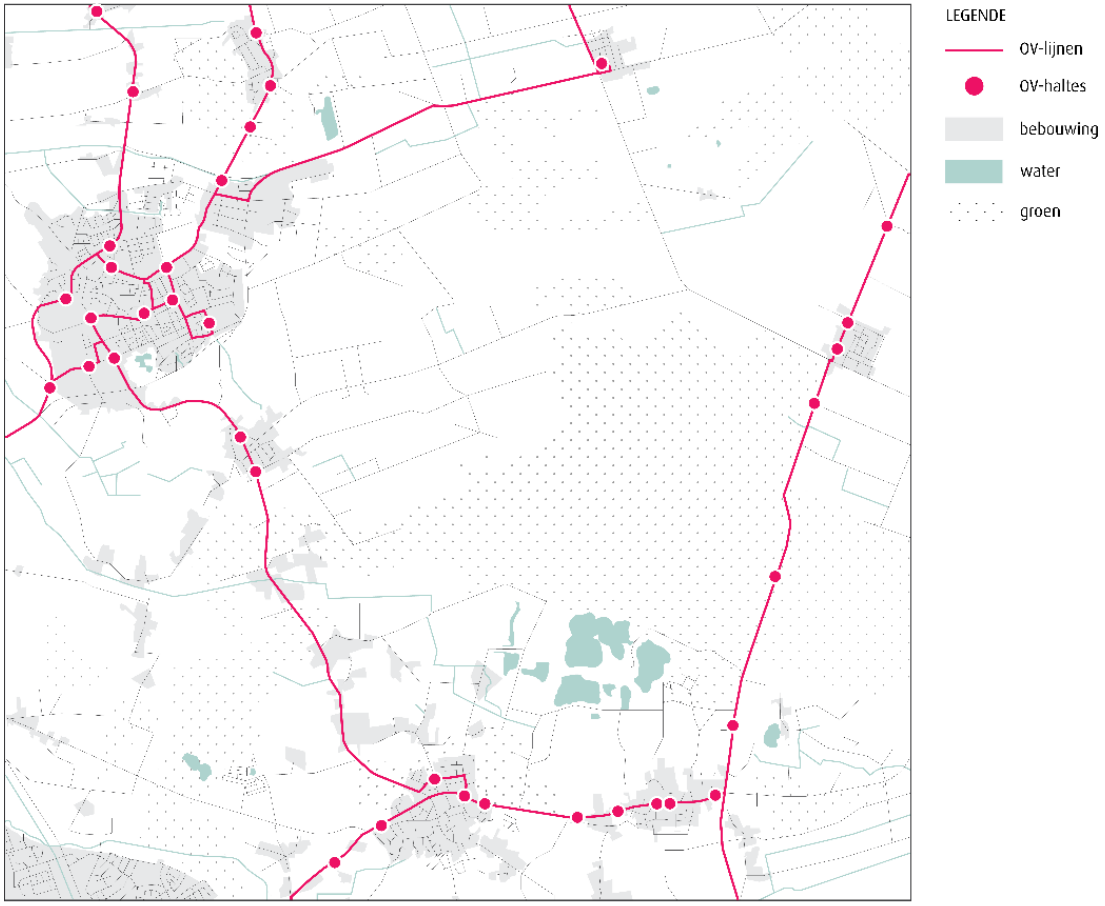


Figuur 3.3: Gebruik wegennetwerk door auto- en vrachtverkeer, toekomstjaar 2030 (variant Noord-Om)

Over het algemeen wordt er tussen 2010 en 2030 een toename van auto- en vrachtverkeer voorspeld. Daardoor kleuren op figuur 3.3 nu meer wegen blauw. Doordat in de toekomstsituatie de Noord-Om rond Gemert is uitgevoerd wijzigen de intensiteiten hier. Op de Noord-Om verbinding rijden in 2030 circa 6.100 mvt/etm. Hierdoor daalt de intensiteit op de West-Om verbinding en de weg naar Handel tussen 2010 en 2030.

3.3 Openbaar vervoer

Figuur 3.4 toont de lijnvoering van het openbaar vervoer in de gemeente Gemert-Bakel. Bij het categoriseren van het wegennet moet met het openbaar vervoer rekening worden gehouden. Het afwaarderen van wegen over grotere afstanden kan namelijk nadelige consequenties hebben op de rijtijden, de dienstregeling en daarmee de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer als alternatief voor de auto.



Figuur 3.4: Huidige OV-lijnen en haltes

De volgende buslijnen rijden binnen de gemeente Gemert-Bakel:

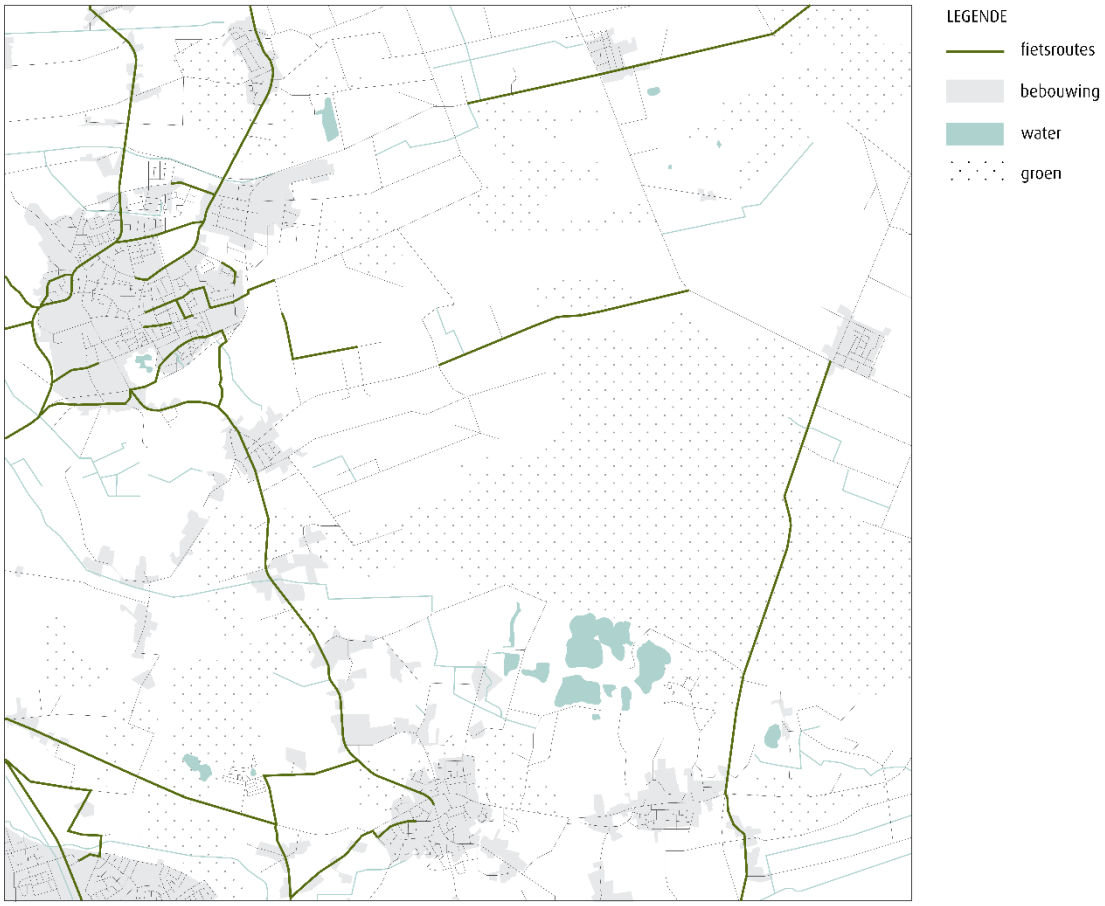
- Buslijn 121: Uden – Gemert – Eindhoven (2-4 x per uur in de spits)
- Buslijn 122: Gemert oost – Eindhoven (2-4 x per uur in de spits)
- Buslijn 23: Boxmeer – De Rips – Milheeze - Bakel – Helmond (1-3 x per uur in de spits)
- Buslijn 25: Veghel – Handel - Gemert – Helmond (1x per uur in de spits)
- Buslijn 468: Deurne – Milheeze – Bakel – De Mortel – Gemert – Elsendorp – Boekel (1-2 x per uur in de spits)

De OV-structuur van de Gemert-Bakel toont dat de verschillende kernen onderling met elkaar verbonden zijn. De grotere kernen Gemert en Bakel zijn sterker ontsloten met het

openbaar vervoer. Handel heeft één busverbinding, alsook De Mortel, Elsendorp en De Rips. Milheeze is ontsloten met twee buslijnen.

3.4 Fietsverkeer

Figuur 3.5 geeft de drukst bereden fietsroutes weer in de gemeente Gemert-Bakel. De kaart voor het fietsverkeer is opgesteld aan de hand van tellingen van fietsverkeer tijdens de fietstelweek in 2015. De fietsroutes weergegeven op de kaart zijn de routes die in de fietstelweek de hoogste intensiteiten hadden. Uit de kaart blijkt duidelijk dat sommige verbindingen meer gebruikt worden dan anderen.



Figuur 3.5: Meest gebruikte fietsroutes (bron: bikeprint, fietstelweek 2015).

Uit de analyse van gegevens van de fietstelweek blijken de volgende wegen belangrijke fietsroutes te zijn (hier werden hoge intensiteiten waargenomen):

- Handelseweg tussen Gemert en Handel
- Route de Mortel – Bakel - Deurne
- Kruisberglaan en Stippelberg tussen De Rips en Milheeze

- Dr. de Quayweg
- N272 ter hoogte van Elsendorp
- West-Om

Op de wegen tussen de andere kernen liggen de fietsintensiteiten lager. Deze komen uit de gegevens van de fietstelweek minder naar voren als typische fietsroute.

3.5 Landbouwverkeer en hulpdiensten

Er zijn geen specifieke routes in de gemeente die veel door landbouwverkeer worden gebruikt. Door het landelijke karakter van de gemeente Gemert-Bakel vinden we het landbouwverkeer in principe op alle wegen buiten de bebouwde kom terug.

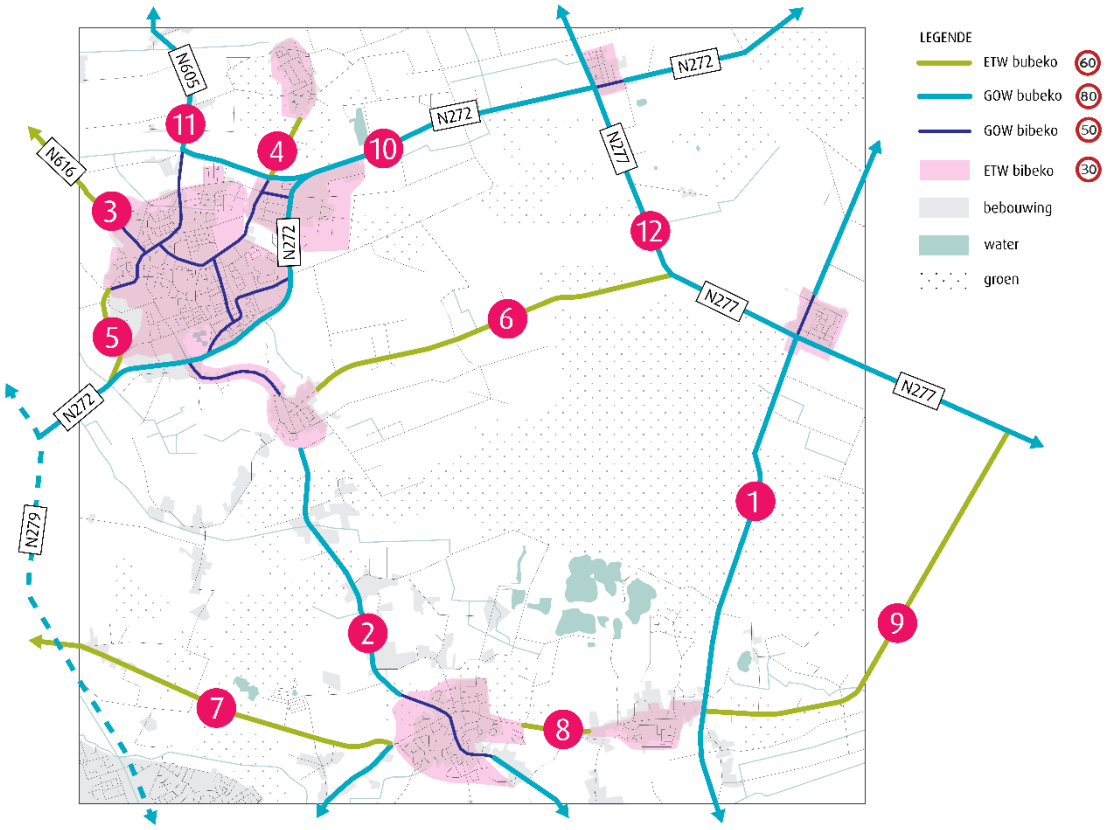
Voor hulpdiensten (brandweer en ambulance) is een goede bereikbaarheid een absolute randvoorwaarde om binnen een acceptabele aanrijtijd bij een incident te komen. Hierbij is vooral de bereikbaarheid van woongebieden belangrijk. Hulpdiensten moeten deze gebieden via een vlotte en directe route kunnen bereiken. In geval van calamiteiten is het daarnaast van belang dat gebieden door hulpdiensten via minimaal twee routes te bereiken zijn.

Door verlaging van de snelheid op het wegennet staan de aanrijtijden onder druk, zeker wanneer dit vergezeld gaat met fysieke maatregelen zoals verkeersdrempels, rotondes en kruispuntplateau's. Het is daarom wenselijk om de belangrijkste wegen tussen de kernen, dit zijn in het algemeen de gebiedsontsluitingswegen, zoveel mogelijk vrij te houden van deze fysieke obstakels.

4

Categoriseringsplan

Op basis van de verzamelde informatie[1] zijn de wegen binnen en buiten de bebouwde kom beoordeeld. Dit heeft geleid tot een nieuw voorstel voor de categorisering van wegen in Gemert-Bakel. Figuur 4.1 geeft het voorstel voor de nieuwe categorisering weer.



Figuur 4.1: Voorstel nieuwe categorisering

[1] De verzamelde feiten en inzichten zijn gedeeld met een afvaardiging van de dorpsraden en bedrijvenkontakt Gemert. Bijlage 1 geeft de ideeën en specifieke aandachtspunten weer die zijn meegegeven.

Voor elke route buiten de bebouwde kom worden de gemaakte keuzes toegelicht in de paragrafen 4.1 t/m 4.9. In paragraaf 4.10 worden de provinciale wegen binnen de gemeente beschouwd. Deze vallen niet onder de verantwoordelijkheid van de gemeente. Paragraaf 4.11 gaat in op de wegen binnen de bebouwde kom.

Voor elke route zijn in de analyse de volgende stappen doorlopen:
- Korte beschrijving van de route.
- Globale raming van de kosten van verschillende scenario's.
- Bepaling van de functie van de route op basis van de huidige en toekomstige intensiteiten uit het regionale verkeersmodel.
- Beoordeling van omstandigheden die de beoogde functie kunnen beïnvloeden (zoals openbaar vervoer, drukke fietsroute en overstekend wild).
- Voorstel van de functie (ETW 30/60 of GOW 50/80) met inzicht in de aanpassingen die nodig zijn om de vormgeving te laten overeenstemmen met de beoogde functie.

In bijlage 2 zijn de profielen weergegeven voor de verschillende wegtypen. De gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom (GOW-80) vereist in totaal een breedte van 7,5 meter. In uitzonderlijke gevallen kan hiervan worden afgeweken. De verhardingsbreedte moet echter minimaal 7,0 meter zijn (Handboek Wegontwerp 2013). In dat geval wordt de middenscheiding van 80 cm teruggebracht naar 30 cm.

De financiële consequenties zijn per route globaal in beeld gebracht. Hierbij is gebruik gemaakt van de ramingen die door de gemeente in het kader van het Wegenbeheerplan zijn opgesteld. Indien geen raming beschikbaar is, zijn indicatieve kosten weergegeven op basis van eenheidsprijzen (Tabel 4.1).

Aanpassing	Eenheidsprijs
Verwijderen asmarkering	2.000 €/km
Aanbrengen dubbele asmarkering	3.000 €/km
Verwijderen kantmarkering	4.000 €/km
Aanbrengen nieuwe kantmarkering	6.000 €/km
Asfalt + fundering	70 €/m^2
Kruispuntplateau	20.000 €/stuk

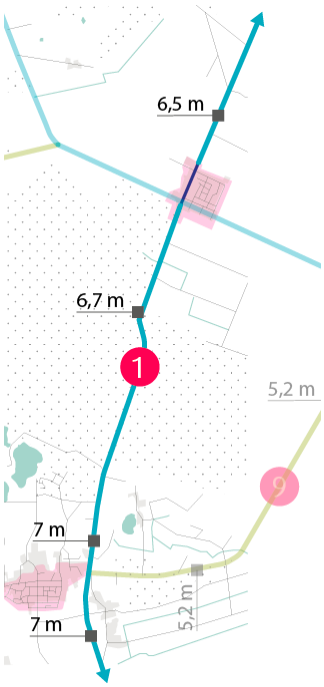
Tabel 4.1: Eenheidsprijzen van mogelijke aanpassingen

Dit categoriseringsplan gaat niet in op de aanleg en kosten van fietsvoorzieningen. De keuzes ten aanzien van het fietsverkeer worden later gemaakt in het kader van het GVVP. Hier ligt een sterke relatie met de afspraken die regionaal in de Bereikbaarheidsagenda zijn gemaakt.

De bestaande erftoegangswegen worden in de analyse buiten beschouwing gelaten. Voor deze wegen is immers geen functiewijziging voorzien. De verkeersintensiteiten zijn zodanig laag dat de bestaande erftoegangsfunctie hier prima past.
Door de aanleg van de Noord-Om kunnen er echter wijzigingen optreden op de omliggende erftoegangswegen.

In de huidige situatie blijkt sprake te zijn van sluipverkeer op de Groenesteeg en Handelsesteeg. Voorgesteld wordt om de situatie vooraf en nadien te monitoren. Pas wanneer blijkt dat teveel (sluip)verkeer van deze wegen gebruik blijft maken, kunnen maatregelen overwogen worden om het gebruik te ontmoedigen en de verkeersveiligheid te verhogen. Een voorbeeld hiervan is het realiseren van inritconstructies vanaf de Koksedijk en de Boekelseweg.

4.1 Route Oploo-De Rips-Milheeze-Deurne (1)



Omschrijving

De route van Oploo naar Deurne bestaat (buiten de bebouwde kom) uit de volgende wegen: Oploseweg, Kruisberglaan, Stippelberg, Kaak, Weijer en Hoevensebaan. De route doorkruist het natuurgebied de Stippelberg. In het geldende categoriseringsplan is de route aangeduid als gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. De breedte van de weg op het traject varieert tussen 6,5 en 7 m.





Figuur 4.2: Oploseweg en Kruisberglaan

Scenario's

Voor deze route zijn drie scenario's mogelijk:

1. 80 km/uur met inrichting volgens duurzaam veilig
2. 80 km/uur met handhaving van de - niet duurzaam veilige - inrichting
3. 60 km/uur met inrichting volgens duurzaam veilig

Tabel 4.2 geeft een overzicht van de kosten die verbonden zijn aan het inrichten van de verschillende wegvakken op deze route voor de verschillende scenario's.

	Keuze	Kosten
1	80 km/u, duurzaam veilig	€ 1.190.000 (€ 890.000 minimale variant)
2	80 km/u, niet duurzaam veilig	€ 700.000
3	60 km/u, duurzaam veilig	€ 840.000

Tabel 4.2: Kosten scenario's route Oploo-De Rips-Milheeze-Deurne

Scenario 1 gaat ervan uit dat de route volledig volgens Duurzaam Veilig principes wordt ingericht. Hiervoor is het noodzakelijk om de weg breder te maken. De kosten voor het verbreden van de weg over de gehele lengte tot 7,5 m bedragen circa € 470.000. De kosten om de volledige weg in te richten als GOW-80 volgens de principes van Duurzaam Veilig (scenario 1) bedragen circa € 1.190.000. Hiervan is € 700.000 gereserveerd voor het groot onderhoud, € 470.000 voor de verbreding en € 20.000 voor de markering op de Hoevensebaan. Het is ook mogelijk de weg slechts te verbreden tot 7 m (minimale variant Duurzaam Veilig). In dat geval dalen de totale kosten van het scenario 1 met ongeveer € 300.000. De totale kosten van deze variant bedragen dan € 890.000.

Scenario 2 gaat uit van groot onderhoud op de route Oploseweg - Kruisberglaan – Stippelberg. Hierbij wordt een asfaltoverlaging en nieuwe markering aangebracht. De kosten voor deze wegen zijn geraamd op circa € 700.000. Op de Hoevensebaan is voorlopig geen onderhoud gepland. De belijning op de Hoevensebaan wordt daarom niet aangepast.

Scenario 3 gaat uit van de bestaande wegbreedte waarbij de snelheid wordt teruggebracht naar 60 km/uur. Na groot onderhoud wordt nieuwe markering aangebracht in de vorm van kantstrepen. Om het karakter van de erftoegangsweg te benadrukken en de veiligheid op kruispunten te vergroten, worden op zes kruispunten plateau's aangelegd:

- Oploseweg – Vredepaaldreef
- Oploseweg – Roelvinklaan
- Kruisberglaan – Minister Rommedreef
- Kruisberglaan – Klotterpeellaan
- Kruisberglaan – Hazenhutsedijk
- Kruisberglaan – Kuikenvlaas

De totale kosten voor dit scenario bedragen € 840.000 waarvan € 720.000 voor het groot onderhoud en € 120.000 voor de zes kruispuntplateaus.

Advies

De huidige en toekomstige verkeersintensiteiten zijn relatief laag. Het verkeersmodel geeft in 2030 intensiteiten tussen 5.400 mvt/etm en 7.100 mvt/etm, passend bij een erftoegangsweg. Ook de aanwezigheid van wild zou er voor kunnen pleiten om de hele route af te waarderen naar 60 km/uur. Vanwege de regionale functie, het karakter van de route (directheid) en de aanwezigheid van een busroute wordt echter geadviseerd om de gebiedsontsluitende functie (80 km/uur) te handhaven.

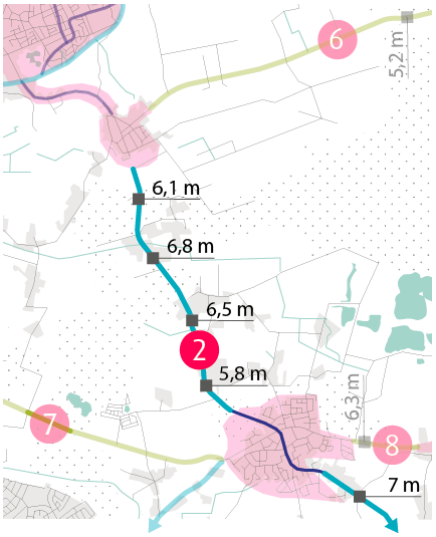
Vormgeving

Om te voldoen aan de gewenste vormgeving voor een GOW-80 is de huidige route nog niet op de juiste wijze ingericht. Gezien het bijzondere karakter van de omgeving en de nabijheid van bomen adviseren wij niet om de weg over de volledige lengte te verbreden tot 7,5 m maar te kiezen voor de minimale variant (7 m). Dit betekent dat de weg op sommige plekken alsnog 30-50 centimeter breder moet worden. De kosten van deze minimale variant bedragen € 890.000. Bij de dubbele asmarkering liggen de lijnen in deze minimale variant dichter bij elkaar. Op de weggedeelten met een lange rechtstand mag deze onderbroken worden zodat landbouwverkeer of 45-km voertuigen in te halen zijn. Aan de rand van het asfalt wordt een onderbroken kantmarkering aangebracht.

Samengevat:

- Uitvoeren scenario 1: 80 km/uur met inrichting volgens duurzaam veilig (minimale variant)
- Kosten circa €890.000
- Beperkt verbreden tot 7 m; aanbrengen dubbele asmarkering; aanbrengen onderbroken kantmarkering

4.2 Route de Mortel – Bakel - Deurne (2)



Omschrijving

De weg tussen Gemert en Bakel naar Deurne bestaat uit de volgende wegen: Bakelseweg, Kivitsbraak, Neerstraat, en de Oldert. In het huidige categoriseringsplan zijn deze wegen aangeduid als gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. De breedtes van de wegvakken variëren van 5,8 m (Gemertseweg) tot 7 m (Oldert).




Figuur 4.3: Bakelseweg en Neerstraat

Scenario's

Voor deze route zijn drie scenario's mogelijk:

1. 80 km/uur met inrichting volgens duurzaam veilig
2. 80 km/uur met handhaving van de - niet duurzaam veilige - inrichting
3. 60 km/uur met inrichting volgens duurzaam veilig

Tabel 4.3 geeft een overzicht van de kosten die verbonden zijn aan het inrichten van de verschillende wegvakken op deze route voor de verschillende scenario's.

	Keuze	Kosten
1	80 km/u, duurzaam veilig	€ 1.536.000 (€ 1.326.000 minimale variant)
2	80 km/u, niet duurzaam veilig	€ 1.100.000
3	60 km/u, duurzaam veilig	€ 1.240.000

Tabel 4.3: Kosten scenario's Route de Mortel – Bakel - Deurne

In scenario 1 wordt de route volledig volgens Duurzaam Veilig principes ingericht. Hiervoor is het noodzakelijk de weg te verbreden over de gehele lengte. Het toevoegen van een asfaltstrook aan beide zijden van de weg om de breedte over de hele lengte op 7,5 m te brengen, worden geraamd op circa € 410.000. De totale kosten van dit scenario komen zo op € 410.000 + € 1.100.000 (kosten geraamd voor groot onderhoud op traject tussen Gemert en Bakel) + € 26.000 (aanpassen belijning Oldert) = circa € 1.536.000. Wanneer als gevolg van de benodigde breedte bomenkap, grondaankoop of het verleggen van kabels en leidingen nodig is, nemen deze kosten toe. Het is ook mogelijk de weg slechts beperkt te verbreden tot 7 m (minimale variant Duurzaam Veilig). In dat geval bedragen de totale kosten van het eerste scenario € 1.326.000.

Scenario 2 gaat uit van groot onderhoud op het gedeelte tussen de Mortel en Bakel. Hierbij wordt een asfaltoverlaging en nieuwe markering aangebracht. De kosten voor deze wegvakken zijn geraamd op circa € 1.100.000. Het deel van de route tussen Bakel en Deurne (Oldert) is al op een niet-duurzaam veilige manier ingericht als 80 km/u-weg.

Scenario 3 gaat uit van de bestaande wegbreedte waarbij de snelheid wordt teruggebracht naar 60 km/uur. Na het groot onderhoud wordt nieuwe markering aangebracht in de vorm van kantstrepen. Op zeven kruispunten worden plateau's aangelegd om het karakter van de erftoegangsweg te benadrukken en de veiligheid te waarborgen:

- Bakelseweg – Leeuwerikweg
- Bakelseweg – Lagen Aarleseweg
- Kievitsbraak – Esp
- Neerstraat – Esp
- Neerstraat – Geneneind
- Oldert – leemskuilendijk - Kuundertseheide
- Oldert - Wolfskamp

De totale kosten voor dit scenario bedragen € 1.240.000 waarvan € 1.100.000 voor het groot onderhoud en € 140.000 voor de zeven kruispuntplateaus.

Advies

Vanuit het huidige en toekomstige gebruik van deze route is het advies de functie van gebiedsontsluitingsweg (80 km/u) te behouden. Het verkeersmodel toont in 2030 intensiteiten van circa 8.000 mvt/etm op deze route. De huidige intensiteit ligt rond 7.200 mvt/etm. Een bijkomend argument voor het waarborgen van de gebiedsontsluitende functie is de aanwezigheid van een busroute op het traject.

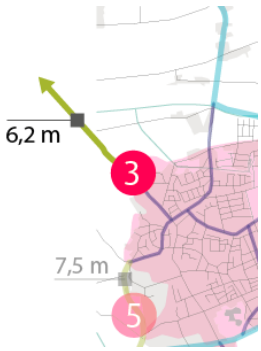
Vormgeving

Om de Route de Mortel – Bakel - Deurne te laten overeenstemmen met de functie van gebiedsontsluitingsweg moet deze verbreed worden volgens scenario 1. Om bomenkap te vermijden, adviseren wij niet om de weg te verbreden tot 7,5 m maar om te kiezen voor de minimale variant (7 m). Bij de dubbele asmarkering liggen de lijnen in deze minimale variant dichter bij elkaar. Op de weggedeelten met een lange rechtstand mag de dubbele asmarkering onderbroken worden zodat landbouwverkeer of 45-km voertuigen in te halen zijn. Een bijhorende onderbroken kantmarkering wordt eveneens aangebracht. Fietsverkeer wordt afgewikkeld via vrijliggende fietspaden aan beide zijden van de weg.

Samengevat:

- Uitvoeren scenario 1: 80 km/uur met inrichting volgens duurzaam veilig
- Kosten circa € 1.326.000
- Verbreden tot 7,5 m; aanbrengen dubbele asmarkering; aanbrengen onderbroken kantmarkering

4.3 Route Gemert - Erp (3)



Omschrijving

De N616 van Gemert naar Erp bestaat uit de volgende wegvakken: Pandelaar en Koksedijk. In het geldende categoriseringsplan is deze weg aangeduid als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (50 km/uur). In de huidige situatie ligt de weg nog buiten de bebouwde kom (80 km/uur). Over de lengte van het traject is de gemiddelde breedte van de weg circa 6,2 m.



Figuur 4.4: Koksedijk

Scenario's

Voor deze route zijn drie scenario's mogelijk:

1. 80 km/uur met inrichting volgens duurzaam veilig
2. 80 km/uur met handhaving van de - niet duurzaam veilige - inrichting
3. 60 km/uur met inrichting volgens duurzaam veilig

Tabel 4.4 geeft een overzicht van de kosten die verbonden zijn aan het inrichten van de wegvakken op deze route voor de verschillende scenario's.

	Keuze	Kosten
1	80 km/u, duurzaam veilig	€ 671.000 (€ 613.000 minimale variant)
2	80 km/u, niet duurzaam veilig	€ 506.000
3	60 km/u, duurzaam veilig	€ 566.000

Tabel 4.4: Kosten scenario's route Gemert - Erp

In het eerste scenario wordt de weg volledig ingericht volgens de Duurzaam Veilig principes. Hierbij wordt de weg verbreed tot 7,5 m. De kosten van een asfaltstrook langs beide kanten van de weg bedragen € 165.000. Dit brengt de totale kosten van scenario 2 op € 506.000 (geraamde kosten voor groot onderhoud) + € 165.000 = € 671.000. Deze kosten nemen toe wanneer als gevolg van de benodigde breedte bomenkap, grondaankoop of het verleggen van kabels en leidingen nodig is. De minimale Duurzaam Veilig variant houdt in dat de route slechts tot 7 m wordt verbreed. In dat geval dalen de kosten van dit scenario tot € 613.000.

Scenario 2 gaat uit van groot onderhoud op deze route. Hierbij wordt onder meer een asfaltoverlaging en een nieuwe markering aangebracht. De kosten voor de werken zijn geraamd op circa € 506.000.

Scenario 3 gaat uit van de bestaande wegbreedte waarbij de snelheid wordt teruggebracht naar 60 km/uur. Gedurende het groot onderhoud wordt nieuwe markering aangebracht in de vorm van kantstrepen. Er is geen asmarkering. Inbegrepen in de raming zijn het veranderen van de markeringen en het aanbrengen van drie kruispuntplateaus:

- Koksedijk – Pandelaarsekampen
- Koksedijk - Groenesteeg
- Koksedijk - Handelsesteeg

De totale kosten van dit scenario bedragen € 566.000 waarvan € 506.000 voor het groot onderhoud en € 60.000 voor de drie kruispuntplateaus. Indien beslist wordt om sluipverkeer via de Groenesteeg en Handelsesteeg te ontmoedigen door middel van uitritconstructies komen de laatste twee kruispuntplateau's te vervallen.

Advies

De huidige en toekomstige verkeersintensiteiten zijn relatief laag. Het verkeersmodel geeft in 2030 een intensiteit van circa 4.500 mvt/etm. Op basis van deze verkeersintensiteiten is categorisering als erftoegangsweg gerechtvaardigd. Dit sluit aan op de functie die de gemeente Veghel aan de N616 heeft gegeven op basis van het Provinciale Verkeers- en VervoerPlan (PVVP). Om de uniformiteit van het wegennet te waarborgen wordt geadviseerd het wegvak af te waarderen naar ETW-60. Dit komt overeen met scenario 3. Bovendien is er in de praktijk sprake van kruisend fietsverkeer waardoor een lagere snelheid gewenst is. De N279 vormt als toekomstige snelle parallelle route een goed alternatief.

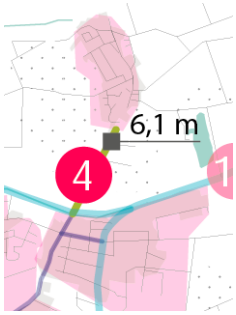
Vormgeving

Om te voldoen aan de gewenste vormgeving voor een ETW-60 (scenario 3) is de huidige route nog niet op de juiste wijze ingericht. Bij het volgende groot onderhoud worden enkel onderbroken kantmarkeringen aangebracht. Het gemotoriseerd verkeer wordt hierdoor meer naar het midden van de weg geleid waardoor de kans op eenzijdige ongevallen vermindert. Bovendien is het zicht op en vanuit kruisend fietsverkeer beter. Om het karakter van de erftoegangsweg te benadrukken en de veiligheid te waarborgen worden ter hoogte van genoemde kruispunten 3 plateau's aangebracht. Fietsverkeer wordt afgewikkeld via vrijliggende fietspaden aan beide zijden van de weg.

Samengevat:

- Uitvoeren scenario 3: 60 km/uur met inrichting volgens duurzaam veilig
- Kosten circa € 566.000
- Verwijderen asmarkering; aanbrengen onderbroken kantmarkering, aanleggen 3 kruispuntplateaus

4.4 Route Gemert - Handel (4)



Omschrijving

De Handelseweg tussen Gemert en Handel is in het geldende categoriseringsplan aangeduid als gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom (80 km/u). Het gedeelte vlak voor de kom van Handel is gedefinieerd als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (60 km/uur). De Handelseweg heeft een breedte van ongeveer 6,1 m.



Figuur 4.5: Handelseweg

Scenario's

Voor deze route zijn drie scenario's mogelijk:

1. 80 km/uur met inrichting volgens duurzaam veilig
2. 80 km/uur met handhaving van de - niet duurzaam veilige - inrichting
3. 60 km/uur met inrichting volgens duurzaam veilig

Tabel 4.5 geeft een overzicht van de kosten die verbonden zijn aan het inrichten van de wegvakken op deze route voor de verschillende scenario's.

	Keuze	Kosten
1	80 km/u, duurzaam veilig	€ 580.000 (€ 535.000 minimale variant)
2	80 km/u, niet duurzaam veilig	€ 460.000
3	60 km/u, duurzaam veilig	€ 460.000

Tabel 4.5: Kosten scenario's route Gemert - Handel

Scenario 1 gaat ervan uit dat de route volledig volgens Duurzaam Veilig principes wordt ingericht. Hiervoor is het noodzakelijk om de weg te verbreden. Het verbreden van de weg over de gehele lengte van 6,1 m naar 7,5 m komt neer op circa € 120.000. De kosten om de volledige weg in te richten als GOW-80 volgens de principes van Duurzaam Veilig zijn dan gelijk aan circa € 460.000 (kosten groot onderhoud) + € 120.000 (verbreden van de

weg) = € 580.000. Bomenkap langs de Handelseweg lijkt niet te vermijden. Ook het verleggen van kabels en leidingen en eventuele grondaankoop is wellicht nodig. Met deze kosten is in de globale raming nog geen rekening gehouden.
Het is ook mogelijk de weg slechts beperkt te verbreden tot 7 m (minimale variant Duurzaam Veilig). In dat geval bedragen de totale kosten van dit scenario € 535.000.

Scenario 2 gaat uit van groot onderhoud op deze route. Hierbij wordt onder meer een asfaltoverlaging en een nieuwe markering aangebracht. De kosten voor de werken zijn geraamd op circa € 460.000.

Scenario 3 gaat uit van de bestaande wegbreedte waarbij over de gehele lengte van de weg de snelheid wordt teruggebracht naar 60 km/uur. Het aanbrengen van een nieuwe kantmarkering in overeenstemming met de functie van de weg maakt deel uit van het groot onderhoud. De totale kosten van dit scenario bedragen € 460.000.

Advies

Het verkeersmodel toont in 2030 een intensiteit van circa 3.500 mvt/etm. Bovendien zijn de toekomstige Noord-Om en de N605 een goed alternatief voor het verkeer tussen Gemert en Boekel. Door de weg over de volledige lengte in te richten als ETW-60 ontstaat er ook een uniformiteit in de maximale toegestane snelheid over het traject. Op basis van al deze aspecten is het advies de weg in te richten als erftoegangsweg (scenario 3).

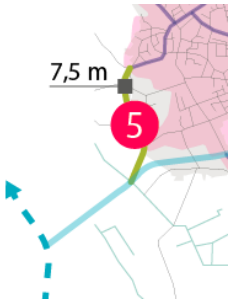
Vormgeving

De Handelseweg is nog niet op de juiste wijze als erftoegangsweg ingericht. Er is op dit moment sprake van een bijzondere asmarkering (combinatie van enkele en dubbele markering). Om de vorm van de weg te laten overeenkomen met de functie van ETW moet tijdens het volgende groot onderhoud deze markering vervangen worden door een onderbroken kantmarkering aan de rand van het asfalt. Het gemotoriseerd verkeer wordt hierdoor meer naar het midden van de weg geleid waardoor de kans op eenzijdige ongevallen vermindert. Fietsverkeer wordt afgewikkeld via vrijliggende fietspaden aan beide zijden van de weg.

Samengevat:

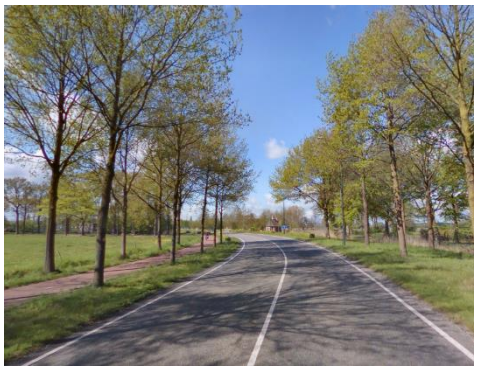
- Uitvoeren scenario 3: 60 km/uur met inrichting volgens duurzaam veilig
- Kosten circa € 460.000
- Verwijderen asmarkering; aanbrengen onderbroken kantmarkering.

4.5 West-Om (5)



Omschrijving

De West-Om is in het geldende categoriseringsplan aangeduid als gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom (80 km/uur). De wegbreedte bedraagt 7,5 m.



Figuur 4.6: West-Om

Scenario's

Voor deze route zijn drie scenario's mogelijk:

1. 80 km/uur met inrichting volgens duurzaam veilig
2. 80 km/uur met handhaving van de - niet duurzaam veilige - inrichting
3. 60 km/uur met inrichting volgens duurzaam veilig

Tabel 4.6 geeft een overzicht van de kosten die verbonden zijn aan het inrichten van de wegvakken op deze route voor de verschillende scenario's. De kosten in deze tabel zijn gebaseerd op de eenheidsprijzen in Tabel 4.1.

	Keuze	Kosten
1	80 km/u, duurzaam veilig	€ 22.000
2	80 km/u, niet duurzaam veilig	-
3	60 km/u, duurzaam veilig	€ 55.000

Tabel 4.6: Kosten scenario's West-Om

Scenario 1 gaat ervan uit dat de West-Om volledig volgens Duurzaam Veilig principes wordt ingericht. De breedte van de West-Om is over de volledige lengte minimaal 7,5 m. De weg hoeft voor dit scenario dus niet verbreed te worden. In dit geval bedragen de kosten hier € 22.000 voor het aanpassen van de asmarkering.

In het geval van scenario 2 is het niet nodig aanpassingen door te voeren. De West-Om is al op een niet-duurzaam veilige manier ingericht als 80 km/u-weg.

In het 3e scenario wordt de weg ingericht als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom en wordt de snelheid over de hele route teruggebracht tot 60 km/u. Het verwijderen van de asmarkering en het aanbrengen van een nieuwe kantmarkering in overeenstemming met de functie van de weg maakt deel uit van het groot onderhoud. De maximale breedte van een ETW-60 weg is 6 m. Om de breedte van de rijbaan te verkleinen worden de kantmarkeringen verder van de rand van het asfalt aangebracht. Op twee kruispunten worden plateau's aangelegd om het karakter van de erftoegangsweg verder te benadrukken en de veiligheid te waarborgen:

- West-Om – Heuvel
- West-Om – Wijnboomlaan

De totale kosten van dit scenario bedragen € 55.000 waarvan € 15.000 is gereserveerd voor het verwijderen van de asmarkering en het veranderen van de kantmarkering en € 40.000 voor de twee plateau's.

Advies

Met de komst van de Noord-Om moet de route via de West-Om ontlast worden om de leefbaarheid in de kern Gemert te verbeteren. De huidige gebiedsontsluitende functie met 80 km/uur zorgt er echter voor dat een belangrijk deel van het verkeer via de West-Om richting Boekel zal blijven rijden. Omwille van deze reden wordt geadviseerd om de West-Om in de nieuwe categorisering aan te duiden als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (60 km/u). Dit komt overeen met scenario 3. Door deze snelheidsverlaging zal meer verkeer beslissen om via de Zuid-Om, de Oost-Om en Noord-Om te rijden.

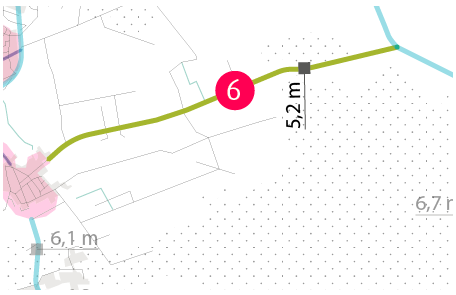
Vormgeving

Om te voldoen aan de gewenste vormgeving voor een GOW-60 is de huidige route nog niet op de juiste wijze ingericht. Aan de rand van het asfalt wordt een onderbroken kantmarkering aangebracht en de asmarkering wordt verwijderd. Op de drie kruispunten, genoemd in scenario 3, worden kruispuntplateau's aangebracht. Dit enerzijds ter bevordering van de verkeersveiligheid en anderzijds om de functie van de weg te benadrukken. Het huidige eenzijdige fietspad langs de West-Om blijft behouden.

Samengevat:

- Uitvoeren scenario 3: 60 km/uur met inrichting volgens duurzaam veilig
- Kosten circa € 55.000
- Verwijderen asmarkering; aanbrengen onderbroken kantmarkering, aanleggen 2 kruispuntplateaus.

4.6 Route de Mortel – N277 (6)



Omschrijving

De route van de Mortel naar de N277 richting Elsendorp en De Rips bestaat uit volgende wegen: Lochterweg en Dr. de Quayweg. In het huidige categoriseringsplan is de weg aangeduid als gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom (80 km/u). Het bestaande wegprofiel is circa 5,2 m breed.



Figuur 4.7: Dr. de Quayweg

Scenario's

Voor deze route zijn drie scenario's mogelijk:

1. 80 km/uur met inrichting volgens duurzaam veilig
2. 80 km/uur met handhaving van de - niet duurzaam veilige - inrichting
3. 60 km/uur met inrichting volgens duurzaam veilig

Tabel 4.7 geeft een overzicht van de kosten die verbonden zijn aan het inrichten van de wegvakken op deze route voor de verschillende scenario's.

	Keuze	Kosten
1	80 km/u, duurzaam veilig	€ 2.010.000 (€ 1.850.000 minimale variant)
2	80 km/u, niet duurzaam veilig	€ 1.270.000
3	60 km/u, duurzaam veilig	€ 1.260.000

Tabel 4.7: Kosten scenario's route de Mortel – N277

In scenario 1 wordt de route volledig ingericht volgens Duurzaam Veilig principes. Hiervoor is het noodzakelijk om de weg te verbreden. Het verbreden van de weg over de gehele lengte tot 7,5 m (2 x strook van 1,15 m) is geraamd op circa € 740.000. De kosten om de volledige weg in te richten als GOW-80 volgens de principes van Duurzaam Veilig zijn dan gelijk aan circa € 1.270.000 (geraamde kosten vanuit de gemeente voor groot onderhoud, 80 km/u-weg) + € 740.000 = € 2.040.000. Wanneer als gevolg van de benodigde breedte

bomenkap, grondaankoop en het verleggen van kabels en leidingen nodig is, nemen deze kosten toe.
De minimale Duurzaam Veilig variant houdt in dat de route slechts tot 7 m wordt verbreed. In dat geval dalen de kosten van dit scenario tot € 1.850.000.

Scenario 2 gaat uit van groot onderhoud op deze route. Hierbij wordt onder meer een asfaltoverlaging en een nieuwe markering aangebracht, in overeenstemming met de huidige situatie. De kosten voor de werken zijn geraamd op circa € 1.270.000.

Scenario 3 gaat uit van de bestaande wegbreedte waarbij over de gehele lengte van de weg de snelheid wordt teruggebracht naar 60 km/uur. Het aanbrengen van een nieuwe kantmarkering in overeenstemming met de functie van de weg maakt deel uit van het groot onderhoud. Op de route worden op vijf kruispunten plateau's aangelegd om de verkeersveiligheid te verhogen en de snelheidslimiet op de route te benadrukken:

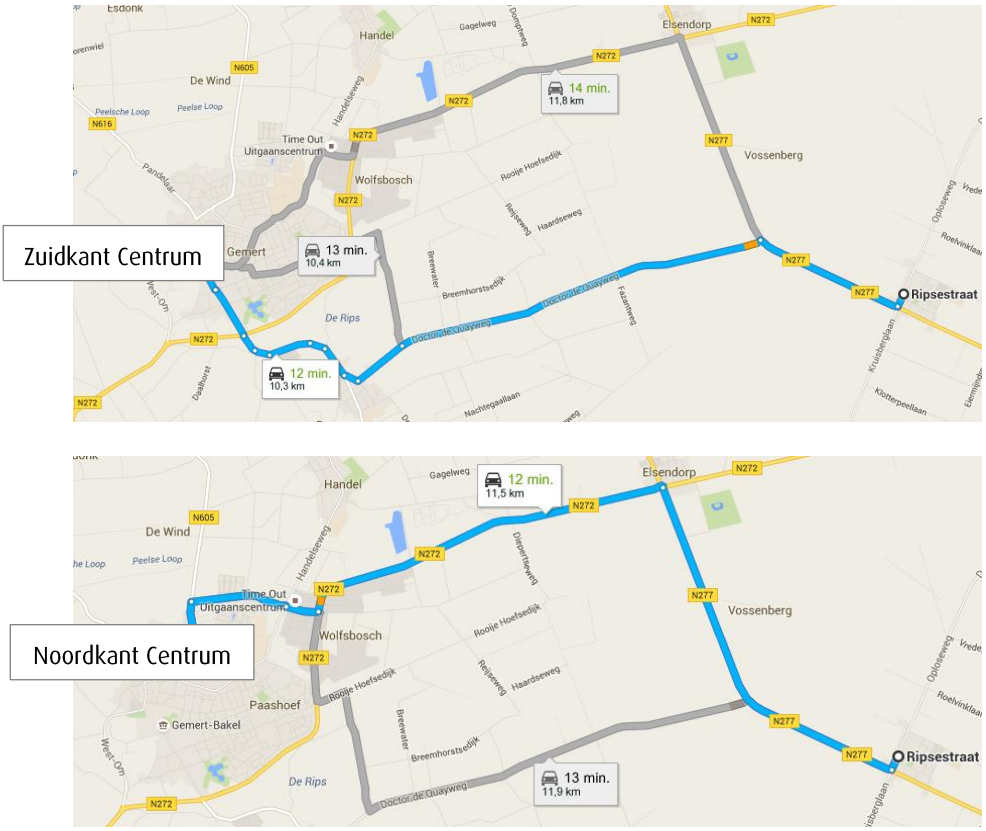
- Lochterweg – Leemskuilenweg
- Dr. de Quayweg – Breewater - Citadelweg
- Dr. de Quayweg – Hanekamseweg - Reebos
- Dr. de Quayweg – De Wolff van Westerrodeweg - Ontginningsweg
- Dr. de Quayweg – Sijpseweg – Fazantweg

De totale kosten van dit scenario bedragen € 1.160.000 (onderhoud van de route als 60 km/u-weg, zoals begroot door de gemeente in 2013) + € 100.000 (5 plateau's) = € 1.260.000.

Advies

Het verkeersmodel toont in 2030 relatief lage verkeersintensiteiten (circa 2.900 mvt/etm). Op basis van deze verkeersintensiteiten is een categorisering als erftoegangsweg gerechtvaardigd. De inrichting van de weg wordt uitgevoerd volgens scenario 3. De aanwezigheid van wild vormt hier vanuit verkeersveiligheid een extra reden om de route af te waarderen.

Voor het verkeer vanuit De Rips naar Gemert vormt de route via de N272 een goed alternatief. Een analyse met Google Maps (zie Figuur 4.8) laat zien dat de reistijden in de huidige situatie nauwelijks van elkaar verschillen.
De reistijd van het noorden van Gemert naar de Risp bedraagt circa 12 min. via de N272. De route via de Dr. de Quayweg is langer. De reistijd bedraagt hier circa 13 min.
Om van het zuiden van Gemert naar de Rips te rijden zijn er dezelfde twee mogelijkheden. De route via de Dr. de Quayweg is hier het snelst (circa 12 min.). Op het alternatieve traject langs de N272 is de reistijd circa 14 min. Bij het afwaarderen van de Dr. de Quayweg wordt het alternatief via de N272, die meer geschikt is voor het afwikkelen van autoverkeer, interessanter.



Figuur 4.8: Analyse reistijden De Rips naar Gemert (via Dr. de Quayweg en via N272)

Vormgeving

Om de Dr. de Quayweg in te richten als erftoegangsweg wordt voorgesteld om scenario 3 uit te voeren. Bij het volgende groot onderhoud wordt asmarkering verwijderd en een onderbroken kantmarkering aangebracht, in overeenstemming met de functie als ETW-60. Fietsverkeer wordt afgewikkeld via het bestaande vrijliggende fietspad aan de noordzijde van de weg.

Samengevat:

- Uitvoeren scenario 3: 60 km/uur met inrichting volgens duurzaam veilig
- Kosten circa € 1.260.000
- Verwijderen asmarkering; aanbrengen onderbroken kantmarkering, aanleggen 5 kruispuntplateaus.

4.7 Route Bakel - Aarle Rixtel (7)



Omschrijving

De Aarle-Rixtelseweg en de Heikantseweg zijn in het geldende categoriseringsplan aangeduid als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. In de huidige situatie geldt echter nog een snelheidslimiet van 80 km/uur. De breedte van de weg is over het hele traject ongeveer gelijk aan 6,5 m.



Figuur 4.9: Aarle-Rixtelseweg

Scenario's

Voor deze route zijn drie scenario's mogelijk:

1. 80 km/uur met inrichting volgens duurzaam veilig
2. 80 km/uur met handhaving van de - niet duurzaam veilige - inrichting
3. 60 km/uur met inrichting volgens duurzaam veilig

Tabel 4.8 geeft een overzicht van de kosten die verbonden zijn aan het inrichten van de wegvakken op deze route voor de verschillende scenario's.

	Keuze	Kosten
1	80 km/u, duurzaam veilig	€ 384.000 (€ 270.000 minimale variant)
2	80 km/u, niet duurzaam veilig	€ 138.000
3	60 km/u, duurzaam veilig	€ 193.000

Tabel 4.8: Kosten scenario route Bakel – Aarle-Rixtel

Scenario 1 gaat ervan uit dat de route volledig volgens Duurzaam Veilig principes wordt ingericht. Hiervoor is het noodzakelijk om de weg breder te maken. Om een breedte van 7,5 m te realiseren, wordt een asfaltstrook van 0,5 m breed langs beide zijden van de weg aangelegd. De kosten van het verbreden van de wegen bedragen € 231.000. De weg volledig inrichten volgens de principes van Duurzaam Veilig zijn dan gelijk aan € 231.000 (verbreden van de weg) + € 138.000 (onderhoud + belijning Aarle-Rixtelseweg) + € 15.000 (belijning Heikantseweg) = € 384.000.

Het is ook mogelijk de weg slechts beperkt te verbreden tot 7 m (minimale variant Duurzaam Veilig). In dat geval bedragen de totale kosten van dit scenario € 270.000.

Scenario 2 gaat uit van onderhoudswerkzaamheden op de Aarle-Rixtelseweg. Hierbij wordt een oppervlaktebehandeling uitgevoerd en nieuwe markering aangebracht. De kosten van deze werken zijn geraamd op circa € 138.000. Op de Heikantseweg is voorlopig geen onderhoud gepland zodat de bestaande situatie wordt gehandhaafd.

Bij scenario 3 wordt de snelheid op de route teruggebracht naar 60 km/u. Hierbij blijft de bestaande wegbreedte behouden. Het aanbrengen van een nieuwe kantmarkering in overeenstemming met de functie van de weg, maakt deel uit van het onderhoud op de Aarle-Rixtelseweg. Daarnaast wordt de belijning op de Heikantseweg aangepast. De meeste kruisende wegen zijn zodanig ondergeschikt dat kruispuntplateaus niet nodig zijn. Op twee kruispunten worden wel plateaus aangelegd om het karakter van de weg beter te benadrukken:

- Aarle-Rixtelseweg – Mathijseind
- Heikantseweg - Grotelseheide

De totale kosten van dit scenario bedragen € 193.000. Hiervan is € 153.000 gereserveerd voor het onderhoud en de belijning en € 40.000 voor de kruispuntplateaus.

Advies

De huidige en toekomstige verkeersintensiteiten zijn relatief laag. Het verkeersmodel geeft in 2030 een intensiteit van circa 5.200 mvt/etm op de Aarle-Rixtelseweg en circa 7.100 mvt/etm op de Heikantseweg. Op basis van deze verkeersintensiteiten is categorisering als erftoegangsweg gerechtvaardigd, conform scenario 3. Het verkeer heeft via de N607 en de N279 een goed alternatief, wat dit advies verder ondersteunt.

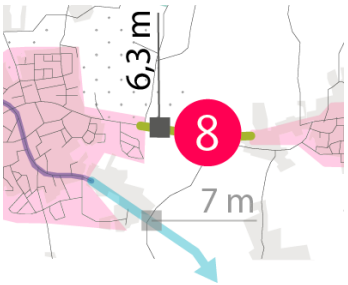
Vormgeving

Om te voldoen aan de gewenste vormgeving voor een ETW-60 (scenario 3) is de huidige route nog niet op de juiste wijze ingericht. Bij het volgende onderhoud worden onderbroken kantmarkeringen aangebracht en de huidige asmarkering verwijderd. Doordat het verkeer hierdoor naar het midden van de weg geleid wordt, daalt de kans op eenzijdige ongevallen. Om het karakter van de erftoegangsweg te benadrukken en de veiligheid te waarborgen worden ter hoogte van de twee genoemde kruispunten in dit scenario kruispuntplateau's aangebracht. De kruising met het Mathijseind/Nuijeneind is door middel van een kleine rotonde al veilig ingericht. Fietsverkeer wordt afgewikkeld via het fietspad aan de zuidzijde van de weg.

Samengevat:

- Uitvoeren scenario 3: 60 km/uur met inrichting volgens duurzaam veilig
- Kosten circa € 193.000
- Verwijderen asmarkering; aanbrengen onderbroken kantmarkering, aanleggen 2 kruispuntplateaus.

4.8 Route Bakel – Milheeze (8)



Omschrijving

Roessel en Hoberg zijn in het geldende categoriseringsplan aangeduid als gebieds-ontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. Deze weg vormt echter een relatief korte verbinding tussen twee kernen waarbinnen een snelheidslimiet van 30 km/uur geldt. De breedte van de weg is over de hele lengte van het traject gelijk aan circa 6,3 m.



Figuur 4.10: Roessel

Scenario's

Voor deze route zijn drie scenario's mogelijk:

1. 80 km/uur met inrichting volgens duurzaam veilig
2. 80 km/uur met handhaving van de - niet duurzaam veilige - inrichting
3. 60 km/uur met inrichting volgens duurzaam veilig

Tabel 4.9 geeft een overzicht van de kosten die verbonden zijn aan het inrichten van de wegvakken op deze route voor de verschillende scenario's.

	Keuze	Kosten
1	80 km/u, duurzaam veilig	€ 104.500 (€ 66.000 minimale variant)
2	80 km/u, niet duurzaam veilig	-
3	60 km/u, duurzaam veilig	€ 48.000

Tabel 4.9: Kosten scenario's route Bakel-Milheeze

Scenario 1 gaat ervan uit dat de route volledig volgens Duurzaam Veilig principes wordt ingericht. De huidige breedte van de weg is circa 6,3 m. De kosten om de weg te verbreden tot 7,5 m bedragen circa € 92.400. De totale kostprijs van dit scenario komt zo op circa € 104.500, waarvan € 12.100 voor het aanpassen van de belijning en het overige bedrag voor het verbreden van de weg. De kostprijs van eventuele bomenkap, het verleggen van kabels en leidingen en eventuele grondaankoop is hierin niet inbegrepen.

De minimale Duurzaam Veilig variant houdt in dat de route slechts tot 7 m wordt verbreed. In dat geval dalen de kosten van dit scenario tot € 66.000.

In het geval van scenario 2 wordt de bestaande breedte van de weg behouden en blijven de markeringen ongewijzigd.

Scenario 3 gaat uit van de bestaande wegbreedte waarbij over de gehele lengte van de weg de snelheid wordt teruggebracht naar 60 km/uur. In dit geval moet de asmarkering worden verwijderd en een nieuwe kantmarkering worden aangebracht. Op twee kruispunten worden plateau's aangelegd om het karakter van de erftoegangsweg te benadrukken en de veiligheid te waarborgen:

- Roessel – Vlinkert
- Hoberg – Leemskuilendijk

De totale kosten van dit scenario bedragen € 48.800 waarvan € 8.800 is gereserveerd voor het verwijderen van de asmarkering en het aanbrengen van de kantmarkering en € 40.000 voor de twee plateau's.

Advies

Vanuit het huidige en toekomstige gebruik van deze route is het advies deze weg volledig in te richten als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom, overeenkomstig met het derde scenario. Het verkeersmodel toont in 2030 relatief lage intensiteiten van circa 4.700 mvt/etm op deze route.

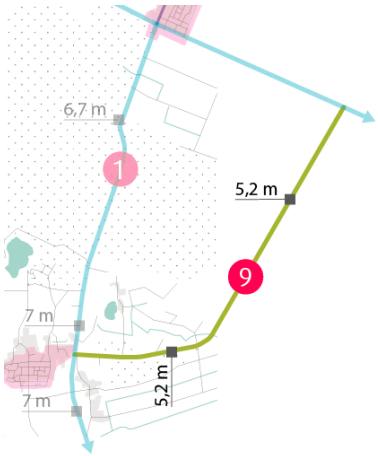
Vormgeving

De route tussen Bakel en Milheeze is nog niet op de juiste wijze als erftoegangsweg ingericht. Om vorm en functie overeen te laten komen moet scenario 3 worden uitgevoerd. Dit betekent dat de asmarkering verdwijnt en een onderbroken kantmarkering wordt aangebracht. Op twee kruispunten worden kruispuntplateau's aangebracht. Fietsverkeer wordt afgewikkeld via de bestaande vrijliggende fietspaden aan beide zijden van de weg.

Samengevat:

- Uitvoeren scenario 3: 60 km/uur met inrichting volgens duurzaam veilig
- Kosten circa € 48.000
- Verwijderen asmarkering; aanbrengen onderbroken kantmarkering, aanleggen 2 kruispuntplateaus

4.9 Route Milheeze - N277 (9)



Omschrijving

De route vanaf de rotonde bij Milheeze tot aan de N277 omvat de Peeldijk en de Landmeter van Beurdenweg. In de huidige situatie is deze route aangeduid als gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. Over de gehele lengte van het traject is de weg circa 5,2 m breed.





Figuur 4.11: Peeldijk en Landmeter van Beurdenweg

Scenario's

Voor deze route zijn drie scenario's mogelijk:

1. 80 km/uur met inrichting volgens duurzaam veilig
2. 80 km/uur met handhaving van de - niet duurzaam veilige - inrichting
3. 60 km/uur met inrichting volgens duurzaam veilig

Tabel 4.10 geeft een overzicht van de kosten die verbonden zijn aan het inrichten van deze route voor de verschillende scenario's.

	Keuze	Kosten
1	80 km/u, duurzaam veilig	€ 1.875.000 (€ 1.720.000 minimale variant)
2	80 km/u, niet duurzaam veilig	€ 1.165.000
3	60 km/u, duurzaam veilig	€ 1.305.000

Tabel 4.10: Kosten scenario's route Milheeze – N277

Scenario 1 gaat ervan uit dat de route volledig volgens Duurzaam Veilig principes wordt ingericht. Hiervoor is het noodzakelijk om de weg te verbreden. Het verbreden van de weg over de gehele lengte van 5,2 tot 7,5 m komt op circa € 720.000. De kosten om de volledige

weg in te richten als GOW-80 volgens de principes van Duurzaam Veilig (scenario 1) zijn dan gelijk aan circa € 720.000 + € 1.165.000 (groot onderhoud) = € 1.875.000. Wanneer als gevolg van de benodigde breedte bomenkap, grondaankoop en het verleggen van kabels en leidingen nodig is, nemen deze kosten toe.
Het is ook mogelijk de weg slechts beperkt te verbreden tot 7 m (minimale variant Duurzaam Veilig). In dat geval bedragen de totale kosten van dit scenario € 1.720.000.

Scenario 2 gaat uit van groot onderhoud op de Peeldijk waarvoor € 1.165.000 is geraamd. Hierbij wordt een asfaltoverlaging en nieuwe markering aangebracht. In dit scenario wordt de weg niet verbreed en is een dubbele asmarkering niet mogelijk. De huidige markering in de vorm van enkele asstreep, wordt daarom teruggebracht.

Scenario 3 gaat uit van de bestaande wegbreedte waarbij de snelheid wordt teruggebracht naar 60 km/uur. Op de Peeldijk kan de herinrichting samen gaan met het groot onderhoud waarvoor € 1.165.000 is geraamd. Hierbij wordt nieuwe markering aangebracht in de vorm van kantstrepen. Op de Landmeter van Beurdenweg zijn geen onderhoudswerkzaamheden gepland. Het aanpassen van de markering kost hier € 40.000. Om het karakter van de erftoegangsweg te benadrukken en de veiligheid op kruispunten te vergroten, is het voorstel om op vijf kruispunten plateau's aan te geleggen (€ 100.000):

- Landmeter van Beurdenweg – Jodenpeeldreef
- Landmeter van Beurdenweg – Hazenhutsedijk
- Peeldijk – Bultweg
- Peeldijk – Groesvlaas
- Peeldijk – Klef

De totale kosten voor dit scenario bedragen € 1.305.000 waarvan € 1.205.000 voor het groot onderhoud en € 100.000 voor de kruispuntplateaus.

Advies

Vanuit het gebruik is het logisch om dit weggedeelte aan te duiden als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom, conform scenario 3, aangezien de intensiteiten laag zijn (circa 3.000 mvt/etm in 2030). Via de Stippelberg en de N277 wordt bovendien een volwaardige alternatieve route geboden waar 80 km/uur kan worden gereden.

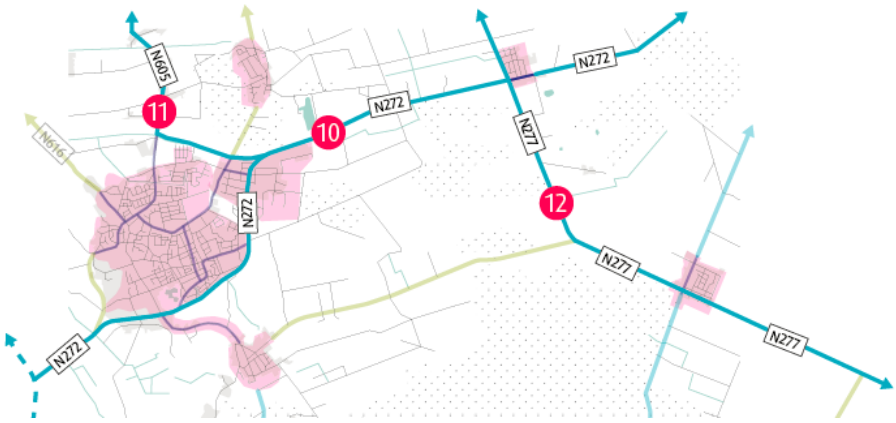
Vormgeving

De huidige inrichting van deze route komt niet overeen met de Duurzaam Veilig principes voor ETW-60 (zie Figuur 4.11). Bij het volgende groot onderhoud wordt een onderbroken kantmarkering aangebracht. Op de vijf kruisingen genoemd in scenario 3 worden plateau's aangelegd. Fietsers worden afgewikkeld via de bestaande fietsinfrastructuur.

Samengevat:

- Uitvoeren scenario 3: 60 km/uur met inrichting volgens duurzaam veilig
- Kosten circa € 1.305.000
- Verwijderen asmarkering; aanbrengen onderbroken kantmarkering, aanleggen 5 kruispuntplateaus

4.10 Drie provinciale routes: N272 (10), N605 (11) en N277 (12)



Figuur 4.12: provinciale routes

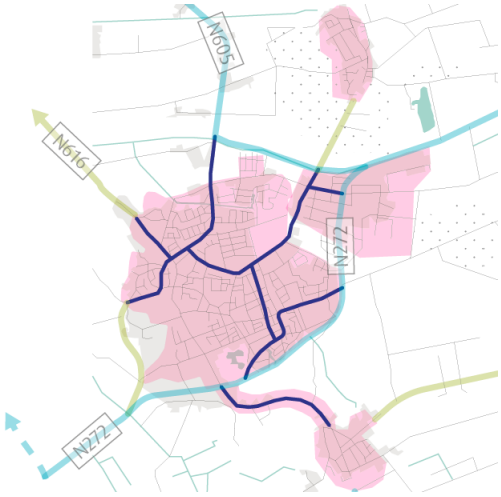
De drie provinciale routes (N272, N605 en N277) door Gemert-Bakel zijn in het geldende categoriseringsplan aangeduid als gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. Gezien de hoge intensiteiten op deze routes en het grote aandeel vrachtverkeer blijft deze functie gehandhaafd.

De provincie heeft er de afgelopen jaren zorg voor gedragen dat haar wegen op de juiste wijze zijn ingericht. Er is sprake van een herkenbare gebiedsontsluitingsweg met een dubbele asmarkering. De asmarkering is onderbroken zodat het mogelijk blijft landbouwverkeer of 45-km voertuigen in te halen. Fietsverkeer wordt afgewikkeld via vrijliggende fietspaden, deels aan één kant van de weg, deels aan beide zijden van de weg.



Figuur 4.13: Voorbeeld Beeksedijk

4.11 Wegen binnen de bebouwde kom



Op figuur 4.1 is naast de categorisering van wegen buiten de bebouwde kom ook de categorisering van de wegen binnen de bebouwde kom weergegeven. Voor de meeste wegen binnen de bebouwde kom is sprake van een 30 km zone. Deze zones zijn overgenomen van het categoriseringsplan uit het GVVP 2010. Waar binnen de bebouwde kom sprake is van gebiedsontsluitingswegen (GOW-50), is dat in donkerblauw aangegeven. Deze wegen hebben een verzamelende en verbindende functie. Het verkeer van de erftoegangswegen komt hier samen en wordt verder afgewikkeld naar de wegen buiten de bebouwde kom.
De verschillende kernen worden in deze paragraaf beschreven waarbij aangegeven wordt welke wijzigingen in de wegencategorisering en vormgeving plaatsvinden.

Gemert

Binnen Gemert ligt een structuur van gebiedsontsluitingswegen om de buurten en het centrum adequaat te ontsluiten. Aan de zuidzijde is dit de route via Heijtsveld en Slenk. Aan de noordzijde loopt een ontsluitende route via de Lodderdijk, de Sint Annastraat en de Willem de Haasstraat. Deze routes worden onderling verbonden door de Burgemeester de Bekkerlaan en President Gerartsstraat. De Scheiweg in het noorden van Gemert zorgt voor de goede ontsluiting van de bedrijven in Wolfsveld.





Figuur 4.14: Sint Annastraat en Lodderdijk

De westelijke ontsluitingsroute via de Komweg, Vondellaan en Boekselseweg neemt een bijzondere positie in. Ten behoeve van een adequate ontsluiting van het centrum heeft deze route een gebiedsontsluitende functie. Dit is belangrijk om de bereikbaarheid van het centrum te garanderen. De route mag echter niet te aantrekkelijk zijn voor het doorgaande noord-zuidverkeer. Daarvoor wordt immers de route via de Zuid-Om, de Oost-Om en de Noord-Om gerealiseerd.
De functie van de westelijke route blijft binnen de bebouwde kom een gebiedsontsluitingsweg (GOW). De inrichting moet echter zodanig worden dat het centrum bereikbaar blijft maar de route niet aantrekkelijk is voor het doorgaande verkeer. Bij een herinrichting moeten maatregelen worden genomen om de daadwerkelijke doorrijsnelheid meer richting 30 km/uur te krijgen dan 50 km/uur.

Het Kruiseind en de Pandelaar blijven gebiedsontsluitingswegen 50 km/uur vanwege de ontsluitende functie voor de woonwijk rondom de Deel en Den Elding.

In het geldende categoriseringsplan is een gedeelte van de Oudestraat nog gedefinieerd als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Deze weg heeft echter geen belangrijke verkeersontsluitende functie. Het voorstel is om ook dit gedeelte van de Oudestraat af te waarderen en onderdeel te maken van de zone 30 in Gemert. De Oudestraat voldoet qua vormgeving al aan de nieuwe erftoegangsfunctie. Het verplaatsen van de zone-30 borden is voldoende waardoor de financiële consequenties beperkt zijn.



Figuur 4.15: Oudestraat

In de kern Gemert neemt Doonheide een bijzondere positie in. Tussen de Boekelseweg en de Melkster maakt deze onderdeel uit van een zone-30. Tussen de Melkster en de rotonde bij de Lodderdijk geldt een maximum snelheid van 50 km/uur. Wanneer de Noord-Om is gerealiseerd, kan het zonebord worden verplaatst zodat de volledige Doonheide onderdeel uitmaakt van de 30 km zone. Indien in de toekomst onderhoud wordt gepland, worden de kruisingen op Doonheide gelijkwaardig gemaakt. Op deze manier komt de functie van de weg overeen met de vormgeving.

De Mortel

De route van Gemert naar De Mortel (Oudestraat, Boekent, Zandstraat, De Stap, Sint Anthoniusstraat en Oude-Molenweg) heeft in de geldende categorisering de functie van gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Dit is op basis van de verkeersintensiteiten gerechtvaardigd (circa 7.000 mvt/etm). Er komt een dubbele asmarkering zodat de weg als gebiedsontsluitingsweg herkenbaar wordt. Kantmarkering is niet nodig omdat de weg grotendeels in de banden ligt.



Figuur 4.16: Zandstraat

Bakel

De Gemertseweg, Schoolstraat en Auerschootseweg zijn in de huidige situatie gebiedsontsluitende wegen binnen de kom. Deze route verzamelt het verkeer van de erftoegangswegen binnen de kom van Bakel en wikkelt dit verder af naar wegen buiten de bebouwde kom. De functie van deze wegvakken blijft daarom in het nieuwe categoriseringsplan gehandhaafd.

De huidige weginrichting van de Schoolstraat en de Auerschootseweg sluit aan bij de functie: de rijrichtingen zijn middels een asmarkering of een afwijkende verharding van elkaar gescheiden. Op de Gemertseweg zijn de rijrichtingen niet van elkaar gescheiden. De weg is dus niet ingericht naar de functie van gebiedsontsluitingsweg. Door de beperkte breedte van de Gemertseweg (6 m) is het hier enkel mogelijk de rijrichtingen te scheiden door middel van een asmarkering. Het profiel van de weg bestaat dan uit twee rijrichtingen van elk 2,95 m breed (de minimale breedte is 2,9 m) en een asmarkering van 10 cm breed.





Figuur 4.17: Schoolstraat en Gemertseweg

Milheeze

In het huidige categoriseringsplan is de Milheesestraat tussen de Hoevensebaan en de dorpskern Milheeze (ongeveer 300 meter) ingericht als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (50 km/uur). In de kern Milheeze gaat deze over in een erftoegangsweg (30 km/uur). Geadviseerd wordt om de Milheesestraat onderdeel te laten uitmaken van de 30 km-zone. Hiervoor is het gewenst om de weginrichting in overeenstemming te brengen met de inrichting van de Milheesestraat in de kern. Op deze manier ontstaat vanaf de N277 (Peeldijk) tot aan Bakel een eenduidige 30/60-route.



Figuur 4.18: Milheesestraat

De Rips

In De Rips is de Ripsestraat in het geldende categoriseringsplan een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (50 km/uur). De huidige functie van de weg blijft behouden. De straat is onderdeel van de directe verbinding tussen Milheeze en De Rips en verder richting Oploo.



Figuur 4.19: Ripsestraat

Elsendorp

Wanneer de N272 in de kern Elsendorp komt, wordt dit een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Deze functie blijft in het nieuwe categoriseringsplan gehandhaafd. De N272 is overigens een provinciale weg en de gemeente is hier geen bevoegd gezag.



Figuur 4.20: Elsendorpseweg

5

Samenvattende conclusies en advies

Dit plan beschrijft een uitgebreide analyse van het wegennet in Gemert-Bakel en geeft adviezen over de functies die de verschillende wegen in de toekomst zouden moeten hebben. De nadruk ligt daarbij op de huidige en toekomstige ontsluitende wegen buiten de bebouwde kom. Tabel 5.1 geeft een overzicht van deze wegen en het advies rondom de toekomstige functie.

Route	60 / 80	Markering	Aantal plateau's
Route Gemert - Erp	ETW-60	Verwijderen asmarkering Aanbrengen onderbroken kantmarkering	3
Route Gemert - Handel	ETW-60	Verwijderen asmarkering Aanbrengen onderbroken kantmarkering	0
West-Om	ETW-60	Verwijderen asmarkering Aanbrengen onderbroken kantmarkering	2
Route de Mortel – N277	ETW-60	Verwijderen asmarkering Aanbrengen onderbroken kantmarkering	5
Route Bakel – Aarle-Rixtel	ETW-60	Verwijderen asmarkering Aanbrengen onderbroken kantmarkering	2
Route Bakel – Milheeze	ETW-60	Verwijderen asmarkering Aanbrengen onderbroken kantmarkering	2
Route Milheeze-N277	ETW-60	Verwijderen asmarkering Aanbrengen onderbroken kantmarkering	5
Route Oploo - de Rips – Milheeze - Deurne	GOW-80	Beperkte wegverbreding Aanbrengen dubbele asmarkering Aanbrengen onderbroken kantmarkering	0
Route de Mortel – Bakel - Deurne	GOW-80	Beperkte wegverbreding Aanbrengen dubbele asmarkering Aanbrengen onderbroken kantmarkering	0

Tabel 5.1: Overzicht adviezen rondom wegencategorisering buiten bebouwde kom.

De tabel geeft een overzicht van de nieuwe categorisering voor de gemeentelijke wegen buiten de bebouwde kom. Een deel van de wegen blijft GOW-80 zoals in het geldende categoriseringsplan. De rest wordt afgewaardeerd tot ETW-60.

Binnen de bebouwde kom wordt grotendeels de huidige categorisering behouden.

De fasering die gepaard gaat met het herinrichten van deze wegen wordt gemaakt in combinatie met het Beheerplan Wegen in 2017. Wanneer op de betreffende wegen voorlopig geen onderhoud of herinrichting gepland is, kan overwogen worden enkel de markering aan te passen om zo snel resultaten te behalen.

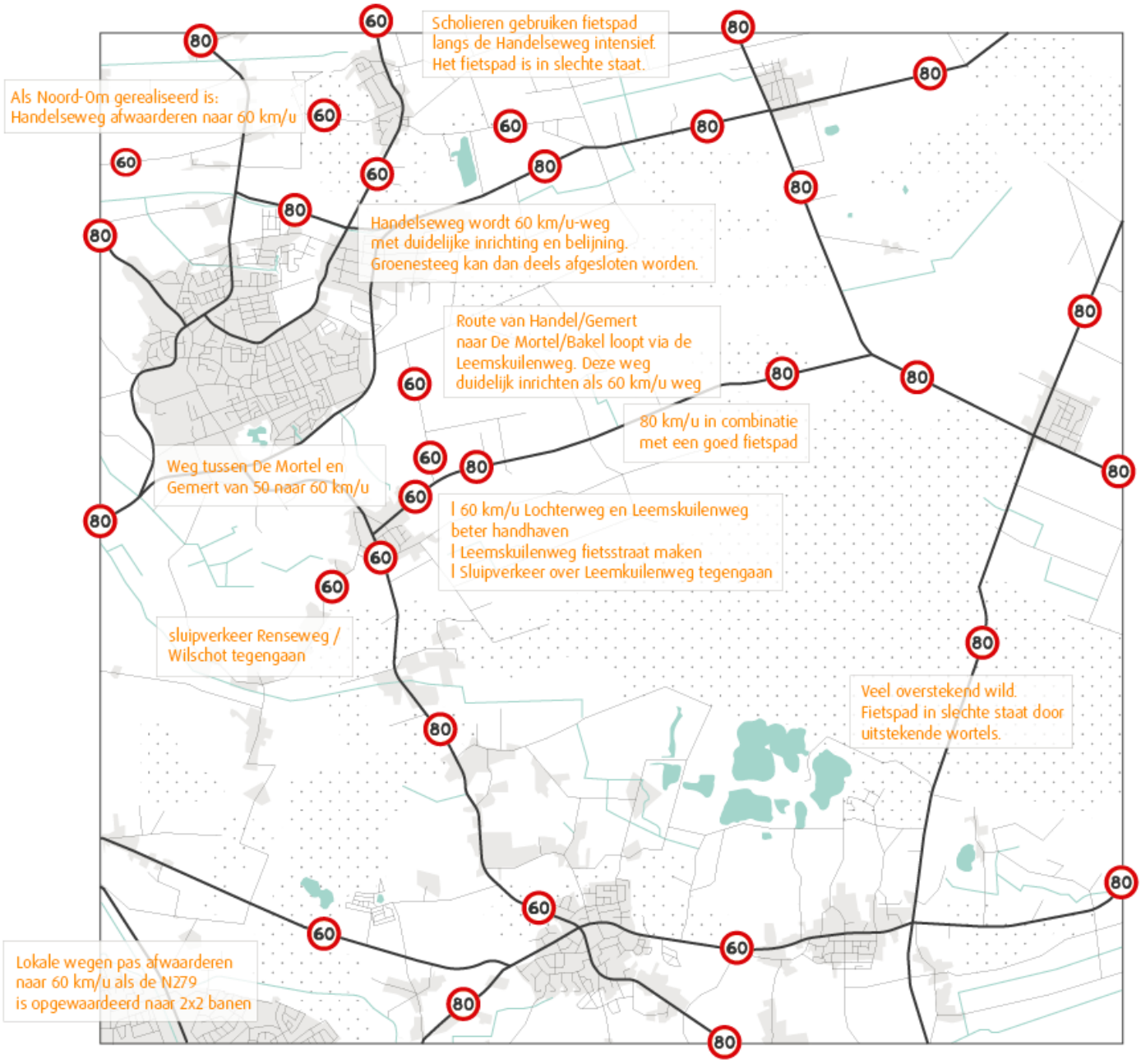
Bijlage 1

Bijeenkomst dorpsraden

Op 14 april 2016 heeft een overleg plaatsgevonden met een afvaardiging uit de dorpsraden. In dit overleg is een toelichting gegeven op de uitgangspunten die ten grondslag liggen aan de categorisering van het wegennet.

De afzonderlijke dorpsraden hebben het wegennet beoordeeld en mede op basis van lokale inzichten aangegeven of wegen vanuit hun optiek voornamelijk een gebiedsontsluitende functie of erftoegangsfunctie hebben.

Figuur A in deze bijlage geeft samenvattend de uitkomsten van de bijeenkomst weer.



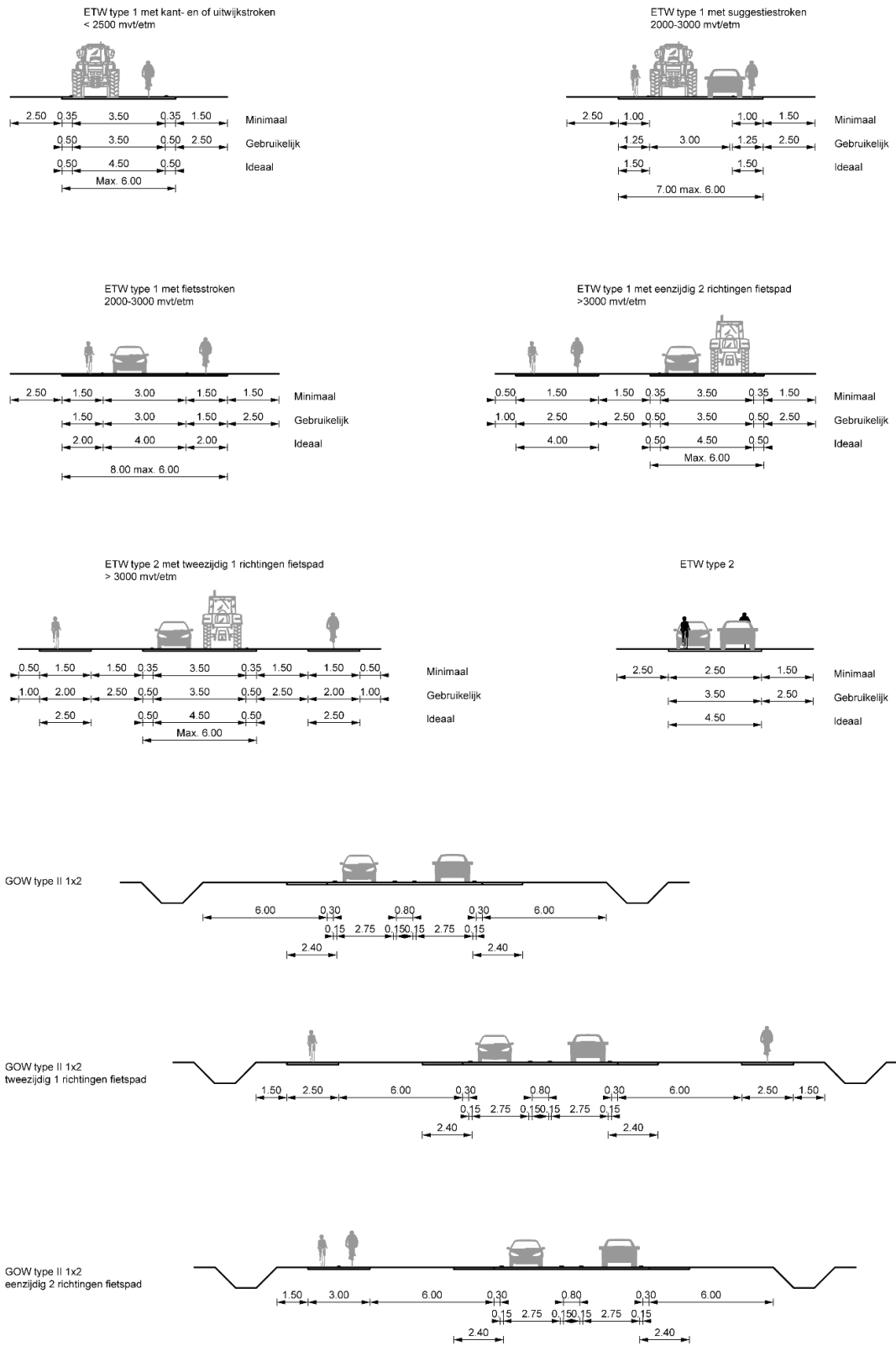
Figuur A: Uitkomsten bijeenkomst met dorpsraden

Bijlage 2

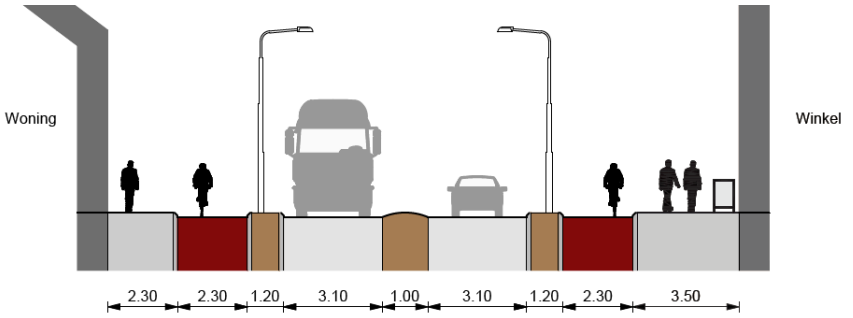
Wegprofielen

Voor elke wegcategorie worden hier een aantal voorbeeldprofielen geschetst, passend bij de situatie in Gemert-Bakel.

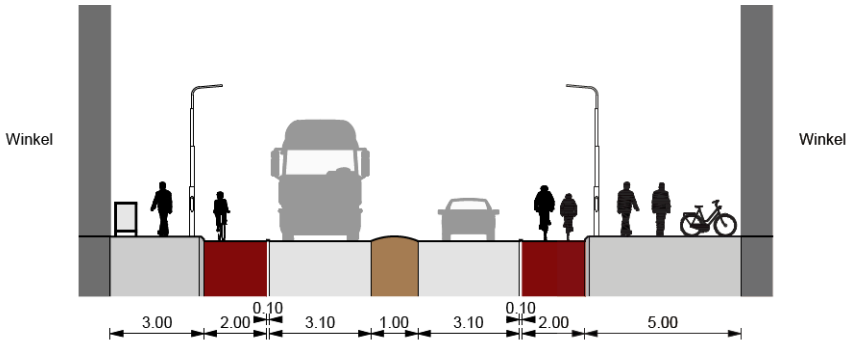
Figuur B geeft voorbeelden van wegprofielen voor gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen buiten de bebouwde kom. Figuur C toont een aantal mogelijkheden voor wegen binnen de bebouwde kom.



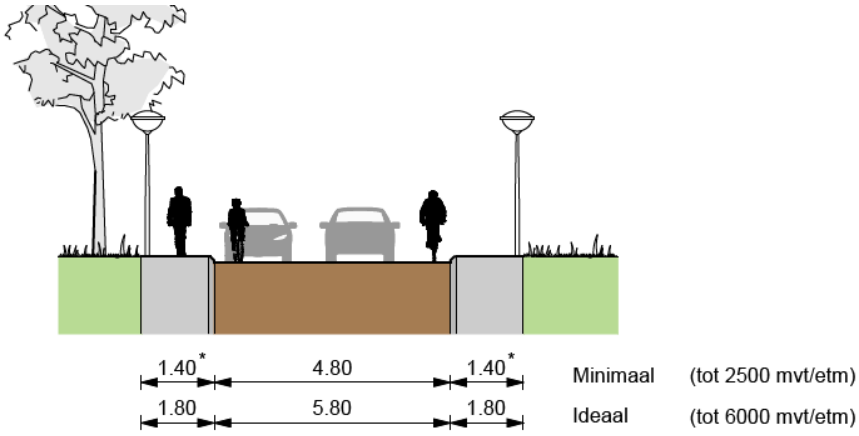
Figuur B: Voorbeelden wegprofielen voor GOW en ETW buiten de bebouwde kom



GOW bibeko – 50 km/u met vrijliggend eenrichtingfietspad



GOW bibeko – 50 km/u met fietsstroken



ETW bibeko – 30 km/u met fietsstroken

Figuur C: Voorbeelden wegprofielen voor GOW en ETW binnen de bebouwde kom

Vestiging Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven
T (040) 235 25 00
F (040) 235 25 55

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
Goudappel
Coffeng

Aanpassing advies d.d. 11 januari 2017

In augustus 2016 hebben wij het categoriseringsplan opgeleverd voor het wegennet in Gemert-Bakel. De route Oploo-De Rips-Milheeze-Deurne is hierin gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met een maximum snelheid van 80 km/uur. Dit vanwege de regionale functie, het karakter van de route (directheid) en de aanwezigheid van een busroute.

Bovenstaande onderbouwing geldt voor het gedeelte tussen De Rips en Deurne. Bij nader inzien gaat de onderbouwing echter niet helemaal op voor het gedeelte tussen Oploo en De Rips. Dit wegvak heeft geen regionale functie omdat het verkeer via de N272 en de N277 wordt geleid. Daarnaast is de doorgaande weg door Oploo recent afgewaardeerd naar 30 km/uur en is de gemeente Sint Anthonis voornemens om de Deurneseweg af te waarderen naar 60 km/uur.

Dit leidt ertoe dat het logisch is om ook het Gemertse gedeelte (tussen De Rips en de gemeentegrens) aan te duiden als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (60 km/uur). Een logisch gevolg is dat het gedeelte door De Rips kan worden afgewaardeerd naar 30 km/uur. Onderstaand kaartje geeft de nieuwe situatie weer.

Carlo Bernards, Goudappel Coffeng

