

Gemeente Gennepe



Gennepe: veilig en leefbaar!

Gemeentelijk verkeers- en
vervoersplan (GVVP)
Bijlagenrapport



Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Gennepe

Gennepe: veilig en leefbaar!

Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) Bijlagenrapport

Datum	15 oktober 2012
Kenmerk	GNP049/Kmb/0345
Eerste versie	

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Gennep
Titel rapport	Gennep: veilig en leefbaar! Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) Bijlagenrapport
Kenmerk	GNP049/Kmb/0345
Datum publicatie	15 oktober 2012
Projectteam opdrachtgever(s)	De heer A. Knipping
Projectteam Goudappel Coffeng	Mevrouw L. Couwenberg, de heer D. Walraven, de heer B. Klemann

Inhoud

1	Verslagen stadsessie en dorpsessies
2	Fietsnetwerk
3	Theoretische achtergrond fietsnetwerk
4	Beleidskeuzes kwaliteitsnormen fiets
5	Kwaliteitsnormen fietsnetwerk
6	Wandelnetwerk
7	Wegencategorisering
8	Theoretische achtergrond wegcategorisering
9	Essentiële herkenbaarheids kenmerken van wegen infrastructuur
10	Voorkeurskenmerken Gemeente Gennep
11	Inrichtingsprofielen
12	Gewenste buslijnen

Bijlage 1

Verlagen stad- sessie en dorps- sessies

De gemeente Gennep wil een GVVP opstellen dat in zoveel mogelijk opzichten aansluit op de voorkeuren en beleving van de inwoners en belanghebbenden van de gemeente Gennep. En de gemeente wil een GVVP dat aansluit op al eerder vastgestelde regionale ambities. In het nieuwe uitvoeringsprogramma worden maatregelen opgenomen die ook werkelijk leiden tot duurzaam, effectief en gewenst mobiliteitsgedrag. Dat vraagt om een interactieve, open en vraaggerichte aanpak. Samen met alle betrokken partijen bouwen aan het GVVP van Gennep. Vanaf de start van het proces!

Om dit te kunnen doen, zijn verschillende dorpsessies gehouden en een stadsessie. Daarnaast is een klankbordgroepoverleg gehouden, waarbij belangenorganisaties zijn gehoord.

- 11 juni: Dorpsessie Milsbeek
- 19 juni: Dorpsessie Heijen
- 20 juni: Dorpsessie Ottersum en Ven- Zelderheide
- 25 juni: Overleg Klankbordgroep
- 26 juni: Stadsessie Gennep

De verkregen inzichten hebben input geleverd voor een aansprekende visie met concrete speerpunten en opgaven. Nadrukkelijk wordt vermeld dat in het GVVP niet ingegaan wordt op ieder specifiek ingebracht punt. De inbrachten punten zijn vertaald naar een hoger abstractieniveau.

Deze bijlage geeft een verslag van de sessies.

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Gennep

Verslag dorpsessie Milsbeek

11 juni 2012

Datum

19 juli 2012

Kenmerk

GNP049/Kmb

Eerste versie

1 Inleiding

Het huidige beleid van de gemeente Gennep ten aanzien van verkeer en vervoer is vastgelegd in het Integraal Verkeers- en Vervoersplan (IVVP). Dit plan is niet meer actueel. Ook het uitvoeringsprogramma kende een looptijd tot 2010 en is afgerond en uitgevoerd. De gemeente Gennep wil een nieuw gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) opstellen dat invulling geeft aan de wensen en eisen die nu en in de komende tijd gesteld worden aan verkeer en vervoer.

De gemeente Gennep wil een GVVP opstellen dat in zoveel mogelijk opzichten aansluit op de voorkeuren en beleving van de inwoners en belanghebbenden van de gemeente Gennep. Teven wil de gemeente een GVVP dat aansluit op al eerder vastgestelde regionale ambities. In het nieuwe uitvoeringsprogramma worden maatregelen opgenomen die ook werkelijk leiden tot duurzaam, effectief en gewenst mobiliteitsgedrag. Dat vraagt om een interactieve, open en vraaggerichte aanpak. Samen met alle betrokken partijen bouwen aan het GVVP van Gennep. Vanaf de start van het proces!

Tijdens de dorpsessie is gediscussieerd aan de hand van de thema's veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Vertegenwoordigers van belanggroeperingen zijn hiervoor uitgenodigd.

De verkregen inzichten vormen input voor een aansprekende visie met concrete speerpunten en opgaven. Nadrukkelijk wordt vermeld dat in het GVVP niet ingegaan wordt op ieder specifiek ingebracht punt. De ingebrachte punten worden vertaald naar een hoger abstractieniveau. Bijvoorbeeld: veilige fietsvoorzieningen op rotondes, of gemiddelde snelheid in woonwijken. Deze vormen samen met een aantal analyses en de bestaande regionaal en lokaal vastgesteld beleidskaders, de basis voor het op te stellen GVVP en het uitvoeringsprogramma.

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Gennep

Verslag dorpsessie Heijen

19 juni 2012

Datum
Kenmerk
Eerste versie

19 juli 2012
GNP049/Kmb

1 Inleiding

Het huidige beleid van de gemeente Gennep ten aanzien van verkeer en vervoer is vastgelegd in het Integraal Verkeers- en Vervoersplan (IVVP). Dit plan is niet meer actueel. Ook het uitvoeringsprogramma kende een looptijd tot 2010 en is afgerond en uitgevoerd. De gemeente Gennep wil een nieuw gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) opstellen dat invulling geeft aan de wensen en eisen die nu en in de komende tijd gesteld worden aan verkeer en vervoer.

De gemeente Gennep wil een GVVP opstellen dat in zoveel mogelijk opzichten aansluit op de voorkeuren en beleving van de inwoners en belanghebbenden van de gemeente Gennep. En de gemeente wil een GVVP dat aansluit op al eerder vastgestelde regionale ambities. In het nieuwe uitvoeringsprogramma worden maatregelen opgenomen die ook werkelijk leiden tot duurzaam, effectief en gewenst mobiliteitsgedrag. Dat vraagt om een interactieve, open en vraaggerichte aanpak. Samen met alle betrokken partijen bouwen aan het GVVP van Gennep. Vanaf de start van het proces!

Tijdens de stadssessie is gediscussieerd aan de hand van de thema's veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Vertegenwoordigers van belanggroeperingen zijn hiervoor uitgenodigd.

De verkregen inzichten vormen input voor een aansprekende visie met concrete speerpunten en opgaven. Nadrukkelijk wordt vermeld dat in het GVVP niet ingegaan wordt op ieder specifiek ingebracht punt. De ingebrachte punten worden vertaald naar een hoger abstractieniveau. Bijvoorbeeld: veilige fietsvoorzieningen op rotondes, of gemiddelde snelheid in woonwijken. Deze vormen samen met een aantal analyses en de bestaande regionaal en lokaal vastgesteld beleidskaders, de basis voor het op te stellen GVVP en het uitvoeringsprogramma.

Onderstaand een overzicht van de punten die tijdens de avond aan de orde gekomen zijn.

2 Leefbaarheid

- Straatverlichting voor de weg naar Siebengewald (Siebengewaldseweg-Brugfortstraat) is gewenst.
- De aanpassingen aan de Hoofdstraat (aandachtspunt uit het DOP Heije Moijer) zijn positief ontvangen, de Hoofdstraat heeft een aangenaam karakter gekregen met de herinrichting. Er is geen overlast meer van vrachtverkeer, nog wel enigszins van landbouwverkeer.
- Aan de overzijde van de Hoofdstraat is een plan om speelvoorzieningen te realiseren, de betrokkenen op deze avond zien dit plan zitten, wel is een goede oversteekbaarheid gewenst.
- Rondom D'n Heggerank/D'n Toomp wordt een kloppend hart gewenst, ook de zone rondom de kerk. Hierbij is het wenselijk dat er bijvoorbeeld horeca, cafetaria en een terras gevestigd wordt.
- Rondom D'n Toomp is meer parkeergelegenheid gewenst. Een plan was het kermisterrein hiervoor te gebruiken. Dit levert echter weerstand op bij bewoners. Het verplaatsen van speelvoorzieningen zodat parkeerplaatsen gerealiseerd worden is geen optie.
- Prettig voelen door ontmoetingen, winkels, voorzieningen, voorzieningen voor ouderen, maar ook voor jongeren! Heijen vergrijsst sneller, een gezonde bevolkingspiramide wordt gewenst.
- Voorzieningen ten behoeve van elektrische fietsen en auto's zijn gewenst.

3 Bereikbaarheid

- Bereikbaarheid van de nieuwe wijk Smele vindt niet iedereen goed. Het gaat dan om de bereikbaarheid voor fietsers.
- De route via het Schutterspad wordt door fietsers veel gebruikt (scholieren richting Elzendaal college), maar zit vol met gaten en dergelijke. Graag verharderen.
- Op de Hoofdstraat (het gedeelte door het industrieterrein) wordt aan twee zijden van de weg gereden, eigenlijk is aan beide zijden een dubbelzijdig fietspad gewenst.
- De route via het industrieterrein De Brem/De Grens naar Centerparcs Heijderbos is niet logisch. Daarnaast is het gevaarlijk dat zowel vracht- als fietsverkeer van deze route gebruik maakt. Een aparte aansluiting van het Heijderbos op de N271 zou dit probleem kunnen verhelpen.
- Betere OV- verbindingen met Cuijk en Boxmeer zijn gewenst, voor het ziekenhuis, het station en de scholen.
- Rondom D'n Toomp is parkeeroverlast.

4 Veiligheid

- Het kruispunt Hoofdstraat – Hoogveld is een groot knelpunt. Met name de oversteek voor fietsers, de complexiteit en de onoverzichtelijkheid is een knelpunt. Geleiding van vrachtwagens naar het industrieterrein blijft gewenst. Dit knelpunt is veelvuldig besproken tijdens de dorpsessie. Meerdere oplossingsrichtingen worden hierin genoemd. Duidelijk is dat dit het grootste verkeersknelpunt van Heijen is en dat inwoners daarom graag aandacht voor deze locatie willen in het GVVP.
- Nabij de aansluiting van de Hoofdstraat met de N271 (ter hoogte van Hendrix Utd) steken veel fietsers (schuin) over. Dit vindt men gevaarlijk.
- Het kruispunt Hommersumseweg-Brem vormt een gevaarlijk kruispunt.
- De bocht van de Karrevenseweg is te smal voor vrachtverkeer en landbouwverkeer en daarmee gevaarlijk. Met name tijdens de oogsttijd en in combinatie met toeristisch (fiets)verkeer.
- Men ziet graag dat het buitengebied als 60 km/h zone wordt ingericht.

5 Vervolg

In de komende twee maanden worden de resultaten van de avonden, de analyses uit onderzoek en de regionale en lokale beleidskaders vertaald naar een nieuw GVVP met een bijbehorend uitvoeringsprogramma. Te maken keuzes worden onderbouwd en toegelicht. De ambtelijke project- en stuurgroep speelt hierin een rol. Het concept wordt gepresenteerd tijdens een inloopavond in het najaar (vooralsnog staat deze gepland in oktober). Alle inwoners krijgen dan de gelegenheid hun reactie te geven. Deze reacties worden bestudeerd en voor zover mogelijk verwerkt in het plan dat uiteindelijk voor inspraak wordt voorgelegd. Het GVVP met uitvoeringsprogramma wordt samen met de inspraakreacties in het voorjaar van 2013 vastgesteld door de gemeenteraad.

Onderstaand een overzicht van de punten die tijdens de avond aan de orde gekomen zijn.

2 Leefbaarheid

- Ongewenst vrachtverkeer op de Zwarteweg, er moet een alternatieve route komen (rondweg Milsbeek).
- Ongewenst vrachtverkeer op Sprokkelveld / Bloemenstraat. Graag inrichten als 30 km/uur-zone.
- Route vanaf de sportvelden via Zwarteweg is onveilig (2x oversteek nodig over de Zwarteweg om vanuit de kern naar de sportvelden te fietsen). De alternatieve route via de Teelebeekstraat en het Verloren land is niet/onvoldoende verlicht.
- Alternatieve ontsluiting bedrijventerrein Ovenberg op de Rijksweg N271 ter hoogte van het Kanonskamp is de oplossing voor Sprokkelveld.
- Ooit is eenrichtingsverkeer Kerkstraat bedacht, maar negatief bevonden voor economische bereikbaarheid.
- Samenhang woonwijken ten noorden en zuiden van de N271 verbeteren door verbeteren oversteekvoorzieningen N271 (i.r.t. rotonde Zwarteweg, of door realisatie fietsbrug/-tunnel)
- Een duurzame gemeente kan de gemeente zijn door oplaadpunten voor fiets en auto/ door logische routing van verkeer/voorkomen sluipverkeer.
- De gemeente Gennep kan ook een duurzame gemeente zijn door een groene gemeente te zijn, door een plek te bieden waar mensen langdurig met elkaar kunnen samenleven. Enerzijds moeten er meer voorzieningen voor ouderen worden gerealiseerd, anderzijds moeten jongeren gestimuleerd worden om in de gemeente te blijven wonen.
- Parkeren bij de supermarkt is een knelpunt.
- Het ontbreekt op dit moment in Milsbeek aan een kloppend hart. Door veel voorzieningen bij elkaar te situeren, een ontmoetingsplek te creëren voor jong en oud, moet een kloppend hart ontstaan. Hierbij moet ook gedacht worden aan voorzieningen als stallingen en zitjes, het moet een dorpsplein zijn, meer dan alleen het huidige parkeerterrein.
- Geluidsbelasting en uitstoot op de Zwarteweg is een knelpunt.
- Leefbaarheid heeft een sterke relatie met woongenot.
- Onder de leefbaarheid wordt verstaan: 'een heel leven hier kunnen wonen, van de wieg tot het graf.
- De toegankelijkheid (gehandicaptenvoorzieningen) naar de supermarkt moet aandacht krijgen.
- Bij gladheid moet voldoende gestrooid worden.
- Zorg dat de definitie van leefbaarheid scherp gesteld wordt!
- Goed klimaat voor ondernemers creëren.
- Geen vrachtautoparkeren in de kern.

3 Bereikbaarheid

- Bij de oversteek Zwarteweg (rotonde) blijft een sterke wens voor behoud van verkeerslichten ter hoogte van kruispunt N271-Kerkstraat-Sprokkelveld.
- Bereikbaarheid Zwarteweg is een probleem.
- De bereikbaarheid van de Sportvelden (zichtlijnen).
- Voorgestelde rondweg is oplossing, Zwarteweg kan dan ook 30 km/h worden.
- Vanuit Grafwegen race je via Neutraleweg-Holleweg naar beneden naar de Zwarteweg (De overgang van 60 naar 80 is vreemd).

Kerkstraat:

- Achteruitgang scholen is gevaarlijk.
- Te weinig parkeerplaatsen bij de Spar.
- Kruising Langstraat-Kerkstraat is gevaarlijk.

Rijksweg N271:

- Geparkeerde vrachtauto's belemmeren zicht (weekend) vanaf Kortebaun. Oplossing? middenberm of alleen rechtsaf.
- Ter hoogte van Driekronenstraat-Bloemenstraat gebeuren de meeste ongevallen.
- Wanneer er een rotonde komt is deze lastig te maken voor vrachtverkeer.
- Kruising N271-Pastorsdijk-Helweg-Vage Vuurweg is gevaarlijk (oversteken, geen voetpad/op zondag?).
- Oversteken voor kinderen (wordt met rotonde veiliger, strak oversteken zonder vri).

Schuttersplein:

- Functioneert niet als plein.
- Wordt ook niet geparkeerd door bezoekers Spar.
- Combineren met parkeren school (ten behoeve van kinderen uit buitengebied).

Toerisme:

- Milsbeek attractiever als gevolg van toerisme (kans).
- Bewegwijzering (ludiek).
- Fiets- wandelverbinding vanaf Gennepershuis/steenfabriek richting centrum en langs water, parallel aan Bloemenstraat.
- Langs de Oude Maas is een natuurgebied gepland, van daaruit moeten routes richting het centrum worden aangelegd. (Edith Vos wandelroutes).
- Eethuis de Diepen aan de Zwarteweg is belangrijk start-/rustpunt voor wandelaars/fietsers Reichswald, St. Jansberg, Pieterpad en dergelijke.

Openbaar vervoer:

- Noord-zuid is goed.
- Over de Maas: kan beter? ziekenhuis, middelbare scholen Boxmeer.
- Eerder pilot met busje richting Molenhoek, bij gebrek aan gebruik gestopt.

Fietsen:

- Verbinding vanaf Gennepershuis richting Milsbeek.

Ovenberg:

- Geen goede ontsluiting voor vrachtverkeer (bedrijven).

4 Veiligheid

- Het kruispunt Ringbaan – Hondsiepsebaan is onoverzichtelijk.
- De veiligheid naar scholen verdient aandacht (met name de oversteekbaarheid van de N271 van de Ovenberg naar de Kerkstraat).
- Sprokkelveld en Bloemenstraat moeten 30 km/h gebied worden.
- De overzichtelijkheid van de Langstraat is niet goed.
- Er wordt een heldere en duidelijke inrichting van de 30 km/h zone gewenst. Betere herkenning van de weggebruiker van de 30 km/h zone. Herkenbaarheid en aanpassing van gedrag zijn de sleutelfactoren voor succes 30 km/h.
- Het Schuttersplein moet aantrekkelijker worden voor voetgangers.
- Het kruispunt Pottenbakker-Langstraat moet een voorrangskruispunt worden.
- Bij de basisschool de Drie Vijvers is de ingang aan de Kerkstraat niet herkenbaar als schoolingang (fietsenstalling is echter daar). De andere schoolingang is wel als dusdanig herkenbaar.
- Op de Ovenberg is het gewenst zwaar en licht verkeer zoveel mogelijk te scheiden.
- De oversteekbaarheid van zowel de Zwarteweg als de Rijksweg (N271) is niet goed.
- Het vrachtverkeer op de Zwarteweg, in combinatie met de fietsers die daar aanwezig zijn is een knelpunt.
- Op de Rijksweg rijdt men te hard.
- Wanneer het verkeerslicht op de N271 wordt verwijderd, vreest men voor de oversteekbaarheid.
- Het kruispunt Ovenberg/Sprokkelveld is niet duidelijk. De voorrangssituatie vanuit het bedrijventerrein wordt genegeerd. Op het Sprokkelveld zit veel fietsende jeugd.
- Er is een belangrijke fietsrelatie tussen Milsbeek en de recreatiegebieden.
- Het halen en brengen in de Schoolstraat is een knelpunt. Dubbel parkeren, chaos, kinderen op de stoep.
- Er moet toezicht komen en mensen moeten worden aangesproken op hun verkeersgedrag.
- De veiligheid rondom de sportvelden is een knelpunt. Ook de route er naar toe is een punt vanwege de verlichting.
- Hoge struiken die het zicht belemmeren zijn een knelpunt voor de verkeersveiligheid.
- Er zijn meer verkeersbrigadiers gewenst voor de oversteek over de rijksweg.
- Kruispunt N271/ Bloemenstraat/ Driekronenburg is een knelpunt.
- Nieuwe wijk heeft een betere inrichting van de 30 km/h zone.
- Fietsoversteek op gemeentegrens (verkeer naar recreatieplas).

5 Vervolg

In de komende twee maanden worden de resultaten van de avonden, de analyses uit onderzoek en de regionale en lokale beleidskaders vertaald naar een nieuw GVVP met een bijbehorend uitvoeringsprogramma. Te maken keuzes worden onderbouwd en toegelicht. De ambtelijke project- en stuurgroep speelt hierin een rol. Het concept wordt gepresenteerd tijdens een inloopavond in het najaar (vooralsnog staat deze gepland in oktober). Alle inwoners krijgen dan de gelegenheid hun reactie te geven. Deze reacties worden bestudeerd en voor zover mogelijk verwerkt in het plan dat uiteindelijk voor inspraak wordt voorgelegd. Het GVVP met uitvoeringsprogramma wordt samen met de inspraakreacties in het voorjaar van 2013 vastgesteld door de gemeenteraad.

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Gennepe

Verslag dorpsessie Ottersum en Ven- Zelderheide

20 juni 2012

Datum

19 juli 2012

Kenmerk

GNP049/Kmb

Eerste versie

1 Inleiding

Het huidige beleid van de gemeente Gennepe ten aanzien van verkeer en vervoer is vastgelegd in het Integraal Verkeers- en Vervoersplan (IVVP). Dit plan is niet meer actueel. Ook het uitvoeringsprogramma kende een looptijd tot 2010 en is afgerond en uitgevoerd. De gemeente Gennepe wil een nieuw gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) opstellen dat invulling geeft aan de wensen en eisen die nu en in de komende tijd gesteld worden aan verkeer en vervoer.

De gemeente Gennepe wil een GVVP opstellen dat in zoveel mogelijk opzichten aansluit op de voorkeuren en beleving van de inwoners en belanghebbenden van de gemeente Gennepe. Tevens wil de gemeente een GVVP dat aansluit op al eerder vastgestelde regionale ambities. In het nieuwe uitvoeringsprogramma worden maatregelen opgenomen die ook werkelijk leiden tot duurzaam, effectief en gewenst mobiliteitsgedrag. Dat vraagt om een interactieve, open en vraaggerichte aanpak. Samen met alle betrokken partijen bouwen aan het GVVP van Gennepe. Vanaf de start van het proces!

Tijdens de stadssessie is gediscussieerd aan de hand van de thema's veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Vertegenwoordigers van belanggroeperingen zijn hiervoor uitgenodigd.

De verkregen inzichten vormen input voor een aansprekende visie met concrete speerpunten en opgaven. Nadrukkelijk wordt vermeld dat in het GVVP niet ingegaan wordt op ieder specifiek ingebracht punt. De ingebrachte punten worden vertaald naar een hoger abstractieniveau. Bijvoorbeeld: veilige fietsvoorzieningen op rotondes, of gemiddelde snelheid in woonwijken. Deze vormen samen met een aantal analyses en de bestaande regionaal en lokaal vastgesteld beleidskaders, de basis voor het op te stellen GVVP en het uitvoeringsprogramma.

Onderstaand een overzicht van de punten die tijdens de avond aan de orde gekomen zijn.

2 Leefbaarheid

- Over het algemeen zijn de mensen in Ottersum tevreden over de leefbaarheid van het dorp.
- In Ven-Zelderheide wordt een kloppend hart gemist. Men ziet graag dat op het maïsveld nabij de school een kloppend hart wordt ontwikkeld.
- In de Vensestraat wordt op het trottoir geparkeerd.
- De verkeerssituatie rondom de school in Ven-Zelderheide wordt niet als ideaal ervaren. Er zijn te weinig parkeervakken, kruispunt met de Vensestraat is gevaarlijk. Veel ouders komen uit Duitsland. De school wil graag extra paaltjes op de Kerkvonder voor een fysieke afsluiting.
- De verkeersdrempel op de Vensestraat ter hoogte van huisnummer 33b en 33c is een knelpunt.

3 Bereikbaarheid

- LLTB geeft aan dat zij bereid is met haar leden en in samenwerking met de gemeente, bepaalde landbouwroutes te kiezen. De huidige routes worden redelijk tot goed nageleefd door landbouwverkeer. Graag ziet men wel dat deze routes dan ook dusdanig worden ingericht zodat ze geschikt zijn voor landbouwverkeer. Als slecht voorbeeld geeft het LLTB de aansluiting met de Horsestraat én het bosje in de bocht van de Horsestraat.
- De Waldstraat is smal, terwijl deze wel als route richting het achterland van Ven - Zelderheide wordt gebruikt. Het is gewenst dat verkeer eigenlijk de Aaldonksestraat of de Vensestraat kiest. Op de Waldstraat zijn de bloembakken opzij geschoven. Op het kruispunt Waldstraat-Kleefseweg ontbreekt een uitritconstructie. Kan er geen verbod voor vrachtverkeer worden ingesteld op de Waldstraat? Kan de uitritconstructie op de Aaldonksestraat en/of Vensestraat niet worden verwijderd.
- De oversteekbaarheid van de Kleefseweg in Ven-Zelderheide (onder andere ter hoogte van Kerkvonder en Vensestraat) moet verbeterd worden. De gemeente geeft aan dat er wel een duidelijke oversteeklocatie moet zijn.

4 Veiligheid

- Op de vijfsprong in Ottersum (St. Janstraat-Ottersumsweg-Brink-Kleineweg-Boterweg) wordt de middengeleider vaak links voorbij gereden. De uitbuiging zit aan de verkeerde kant.
- De voorzieningen voor voetgangers zijn niet overal op orde.
- In het buitengebied wordt te hard gereden (onder andere Ringbaan, Aaldonksestraat, Hondsiepsebaan, Horsestraat), men ziet graag dat het buitengebied van Ottersum en

Ven- Zelderheide als 60 km/h wordt ingericht, maar dat dit wel gebeurt met een sobere inrichting (zonder al te veel plateau's).

- De Siebengewaldseweg is een gevaarlijke weg. De situatie met de bomen maakt het onoverzichtelijk. Het kruispunt Siebengewaldseweg/Looiseweg is ook een ongevallocatie. Door de gemeente wordt aangegeven dat op de Siebengewaldseweg ook hoge gereden snelheden zijn geconstateerd, met name voor verkeer dat in noordelijke richting rijdt. Aanwezigen geven aan dat het bultje van het Duits lijntje voor motorrijders uitnodigt tot hard rijden.
- Op de Vensestraat wordt te hard gereden. In het kader van de aanstaande rioolvervanging Vensestraat heeft men liever asfaltdrempels dan klinkerdrempels
- De veiligheidssituatie nabij het tankstation richting Duitsland is niet goed. Automobilisten weten niet goed dat ze nabij de aansluiting met het tankstation de snelheid moeten minderen.
- Het kruispunt van de Nijmeegseweg met de Ottersumseweg is een knelpunt. De onoverzichtelijkheid door het grote kruispuntvlak is een knelpunt (het kruispuntvlak kent ook een bredere inrichting dan op andere punten). Op het kruispunt wordt de snelheid ook als hoog ervaren. Met name voor fietsers is het moeilijk om over te steken. Op het terrein van Multimate nabij het kruispunt is sprake van carpooloverlast. De gemeente geeft aan dat dit kruispunt onder provinciaal beheer valt.
- Het dubbelzijdig fietspad langs de Kleefseweg is goed, maar automobilisten uit de zijstraat verwachten niet altijd fietsverkeer uit tweerichtingen wat tot onveilige situaties kan leiden. Voorbeeld hiervan is de Damseveld.
- Het uitzicht is ook slecht op de volgende kruispunten: Kleefseweg-Scheidingsweg, Kleefseweg-Roepaanstraat, Eindstraat-Hogeweg, Looiseweg-Oordseweg.

5 Vervolg

In de komende twee maanden worden de resultaten van de avonden, de analyses uit onderzoek en de regionale en lokale beleidskaders vertaald naar een nieuw GVVP met een bijbehorend uitvoeringsprogramma. Te maken keuzes worden onderbouwd en toegelicht. De ambtelijke project- en stuurgroep speelt hierin een rol. Het concept wordt gepresenteerd tijdens een inloopavond in het najaar (vooralsnog staat deze gepland in oktober). Alle inwoners krijgen dan de gelegenheid hun reactie te geven. Deze reacties worden bestudeerd en voor zover mogelijk verwerkt in het plan dat uiteindelijk voor inspraak wordt voorgelegd. Het GVVP met uitvoeringsprogramma wordt samen met de inspraakreacties in het voorjaar van 2013 vastgesteld door de gemeenteraad.

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Gennepe

Verslag Klankbordgroep

25 juni 2012

Datum

19 juli 2012

Kenmerk

Eerste versie

Aanwezig: VVN, RMO Noord-Limburg, Veolia, MKB, Goudappel Coffeng, Gemeente Gennepe

Afwezig: Provincie Limburg, Politie basiseenheid Gennepe

1 Inleiding

Het huidige beleid van de gemeente Gennepe ten aanzien van verkeer en vervoer is vastgelegd in het Integraal Verkeers- en Vervoersplan (IVVP). Dit plan is niet meer actueel. Ook het uitvoeringsprogramma kende een looptijd tot 2010 en is afgerond en uitgevoerd. De gemeente Gennepe wil een nieuw Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) opstellen dat invulling geeft aan de wensen en eisen die nu en in de komende tijd gesteld worden aan verkeer en vervoer.

De gemeente Gennepe wil een GVVP opstellen dat in zoveel mogelijk opzichten aansluit op de voorkeuren en beleving van de inwoners en belanghebbenden van de gemeente Gennepe. In het nieuwe uitvoeringsprogramma worden maatregelen opgenomen die ook werkelijk leiden tot duurzaam, effectief en gewenst mobiliteitsgedrag. Dat vraagt om een interactieve, open en vraaggerichte aanpak. Samen met alle betrokken partijen bouwen aan het GVVP van Gennepe. Vanaf de start van het proces!

Tijdens het overleg met de klankbordgroep zijn door de diverse belangenorganisaties allerlei punten ingebracht:

Veilig Verkeer Nederland

- Aandachtspunt is landbouwverkeer op de N271 en daarmee geen landbouwverkeer door het centrumgebied van Gennepe.

- Aandacht voor gevaarlijke schoolroutes (m.n. naar Elzendaal college).
- Kruispunt Lankerseweg – Schaafsebosweg is een gevaarlijke locatie voor overstekende scholieren. (Kruispunt is onderdeel van project Reconstructie Bromfietspad N271 Heijen-Afferden).
- Gedragsmaatregelen in samenwerking met politie, bijvoorbeeld TSV-project Ottersum/dode hoek project/rode kaarten bij scholen.
- Aandacht nodig voor oversteek De Brink (De Vijfsprong, Ottersum). Het reclamebord van 't Ottertje belemmert het uitzicht.
- Gebruik maken van nieuw loket 'meldpuntveiligverkeer.nl'.
- Veiligheid fietsers op rotondes met als voorbeeld rotonde Weverstraat (fietsers in tweerichtingen).
- Het kruispunt Nijmeegseweg-Niersweg-Niersstraat is een gevaarlijk kruispunt voor met name fietsers.

MKB

- Landbouw N271 niet door centrum.
- Laden en lossen bij de Hema is knelpunt (Zuidoostwal).
- Bushalte Zuid-Oostwal ongelukkige ligging (net in de bocht) (wordt aangepakt in kader van het project Gennep-Centraal).
- Parkeren rondom scholen verdient aandacht (bijv. Ottersum).
- Aantal parkeerplaatsen centrum uitbreiden is positief.
- Fietsers door autoluwe zone/voetgangersgebied is ongewenst (met name bromfietzers zorgen voor overlast).
- Fietsers over de Zuidoostwal niet gewenst, alternatieve routes onderzoeken
- Voertuigen worden steeds stiller, aandacht is daarom nodig bij het ontwerp om kruispunten overzichtelijker te maken.
- Parkeerproblemen in de jaren 60 en 70 wijken (parkeernormen) (bijv Picardie).

RMO-coördinator

- Landbouwverkeer over de N271 afwikkelen.
- Aandacht nodig voor fietsverkeer noord-zuid. Deze fietsroute dient door de kernen van Heijen en Gennep te verlopen i.p.v. langs de Rijksweg N271.
- Dit jaar wordt nog een fietsplan met de regio ontwikkeld.
- Fietsroute door het centrum houden (ontwerp verdient aandacht). Bromfietzers weren uit centrum.
- A73 staat onder druk, daardoor meer verkeer over de N271 (dat is niet gewenst, ook kijken naar resultaat studie Noord-Oost Brabant).
- Ten aanzien van de zandwinning moet er in het GVVP een pleidooi komen of de Groesbeekseweg (Mook) of de Zwarteweg geschikt gemaakt moet worden voor vrachtverkeer. Er moet minimaal één goede route zijn tussen de N271 en Groesbeek.
- Fietsenstallingen voorzien van oplaadpunten voor elektrische fietsen.
- De vraag is of je ook voor auto's moet inzetten op meer oplaadpunten.
- Prioriteit aangeven ten aanzien van de in de strategische visie genoemde fietsbruggen. Maak een keuze!
- Recreatie fietsen: Stichting Promotie Noord-Limburg.

Veolia

- Lijn 83 is een concessiegrensoverschrijdende lijn (twee vervoerders in Limburg Veolia, in Stadsregio Arnhem/Nijmegen Brein), belangrijkste voorziening, met een hoge bezetting.
- Veel scholen in Boxmeer, Cuijk en Nijmegen, ziekenhuis in Boxmeer en Nijmegen. Aandacht nodig voor verbindingen naar Boxmeer en Cuijk.
- Knelpunten op busroutes in Heijen zijn de obstakels op de Hoofdstraat.
- Knelpunten op busroutes in Gennep zijn: de krappe Zuidoostwal, het kruispunt Nijmeegsweg-Niersweg-Niersstraat, het kruispunt Zandstraat-Zuidoostwal-Zuidwal.
- In de nieuwe concessie inzetten op één lijn voor lijn 83 op de route van Venlo naar Nijmegen (dus niet knippen in bijvoorbeeld Gennep).
- Aandachtspunt zijn de haltes (landelijke en provinciale regelgeving als uitgangspunt), ditzelfde geldt voor toegankelijkheid (de meeste haltes in Gennep zijn al toegankelijk gemaakt).
- Regiotaxi als vraagafhankelijk vervoer.
- Sociale veiligheid bushaltes verdient aandacht (onder andere openbare verlichting).
- In de nieuwe concessie 2016 inzetten op behoud basisvoorzieningsniveau (onder andere behoud belbus Ven Zelderheide).
- Wat zijn wensen ten aanzien van bestemmingen Brabant (Boxmeer en Cuijk)? Het proces van deze concessieverlening is gestart, via Provincie of buurgemeenten dient de noodzaak van het in stand houden Boxmeer – Gennep te worden aangekaart.

Vraag is of er behoefte is aan een verbinding naar Station Mook-Molenhoek en Vliegveld Weeze (wellicht beter koppelen aan een NS-station). Heeft de politiek van Gennep financiële middelen over om een OV-verbinding mogelijk te maken naar deze locaties?

2 Vervolg

In de komende twee maanden worden de resultaten van de avonden, de analyses uit onderzoek en de regionale en locale beleidskaders vertaald naar een nieuw GVVP met een bijbehorend uitvoeringsprogramma. Te maken keuzes worden onderbouwd en toegelicht. De ambtelijke project- en stuurgroep speelt hierin een rol. Het concept wordt gepresenteerd tijdens een inloopavond in het najaar (vooralsnog staat deze gepland in oktober). Alle inwoners krijgen dan de gelegenheid hun reactie te geven. Deze reacties worden bestudeerd en voor zover mogelijk verwerkt in het plan dat uiteindelijk voor inspraak wordt voorgelegd. Het GVVP met uitvoeringsprogramma wordt samen met de inspraakreacties in het voorjaar van 2013 vastgesteld door de gemeenteraad.

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Gennepe

Verslag Stadssessie Gennepe

26 juni 2012

Datum
Kenmerk
Eerste versie

19 juli 2012
GNP049/Kmb

1 Inleiding

Het huidige beleid van de gemeente Gennepe ten aanzien van verkeer en vervoer is vastgelegd in het Integraal Verkeers- en Vervoersplan (IVVP). Dit plan is niet meer actueel. Ook het uitvoeringsprogramma kende een looptijd tot 2010 en is afgerond en uitgevoerd. De gemeente Gennepe wil een nieuw gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) opstellen dat invulling geeft aan de wensen en eisen die nu en in de komende tijd gesteld worden aan verkeer en vervoer.

De gemeente Gennepe wil een GVVP opstellen dat in zoveel mogelijk opzichten aansluit op de voorkeuren en beleving van de inwoners en belanghebbenden van de gemeente Gennepe. Tevens wil de gemeente een GVVP dat aansluit op al eerder vastgestelde regionale ambities. In het nieuwe uitvoeringsprogramma worden maatregelen opgenomen die ook werkelijk leiden tot duurzaam, effectief en gewenst mobiliteitsgedrag. Dat vraagt om een interactieve, open en vraaggerichte aanpak. Samen met alle betrokken partijen bouwen aan het GVVP van Gennepe. Vanaf de start van het proces!

Tijdens de stadssessie is gediscussieerd aan de hand van de thema's veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Vertegenwoordigers van belanggroeperingen zijn hiervoor uitgenodigd.

De verkregen inzichten vormen input voor een aansprekende visie met concrete speerpunten en opgaven. Nadrukkelijk wordt vermeld dat in het GVVP niet ingegaan wordt op ieder specifiek ingebracht punt. De ingebrachte punten worden vertaald naar een hoger abstractieniveau. Bijvoorbeeld: veilige fietsvoorzieningen op rotondes, of gemiddelde snelheid in woonwijken. Deze vormen samen met een aantal analyses en de bestaande regionaal en lokaal vastgesteld beleidskaders, de basis voor het op te stellen GVVP en het uitvoeringsprogramma.

Onderstaand een overzicht van de punten die tijdens de avond aan de orde zijn gekomen.

2 Leefbaarheid

- Voor fietsers is de leefbaarheid op de doorgaande route (o.a. Spoorstraat) niet goed.
- Er dienen betere fietsverbindingen te komen tussen de kernen/wijken en toeristische gebieden, zoals Gennepershuis, Niersdijk, Heijense bossen. De routes moeten veiliger.
- De (brom)fietsers in het centrumgebied zorgen voor overlast.
- Het laden en lossen op de Spoorstraat en Zandstraat is een knelpunt. Vergroten van laad- en losplaatsen wordt als oplossing genoemd.
- De handhaving in de blauwe zone is niet goed.
- De verkeers- en parkeersstromen dienen beter gereguleerd te worden.
- Parkeren is goed geregeld (als het gaat om de toegankelijkheid van terreinen).
- Parkeervoorziening Melkstraatje wordt onvoldoende gebruikt.
- Smalle parkeerplaatsen op Willem Boyeweg, spiegels worden er regelmatig afgere-den
- Laatste deel van Willem Boyeweg is niet heringericht, nu ook mooi maken.
- Aandacht voor definitieve inrichting Rijssenbeeklaan (snelheidsremmend).
- Fietsers worden in 30 km/u gebieden 'gebruikt' als snelheidsremmers.
- Waarom geen geschieden fietspaden meer?
- Door het centrumplan (Gennep-Centraal) ontstaat sluipverkeer en komt de economische bereikbaarheid volgens aanwezigen in het geding. Met een goed alternatief voor de route over het parkeerterrein Martinushof is het wel bespreekbaar.
- Voorrangsregels zijn gewijzigd, worden niet altijd consequent toegepast, leidt tot verwarring.
- Elektrische fiets aantrekkelijker maken door aanleg oplaadpunten.
- Niersdijk goede fietsroute maken.
- Er moet een geschikte locatie voor carpoolers (Ottersum en Gennep) komen!
- Trottoirs in het centrum zijn onaangenaam voor minder validen (opstapjes) met name tussen markt en Bruna.
- Er dienen meer bankjes worden geplaatst op de routes naar het centrumgebied, zodat ouderen onderweg even kunnen rusten.
- Zebrapaden liggen vaak vlak in bocht.
- Er moet meer handhaving plaatsvinden (oneigenlijk gebruik van bijvoorbeeld fiets- en voetpaden tijdens evenementen).
- In zuid problemen met betrekking tot te hoge snelheden en parkeren (te maken met 'gedrag' van bewoners).
- Hekken op Stiemensweg ter hoogte van woningen verstandelijk gehandicapten onveilig.
- inrichting Zandstraat en Lavendelstraat zijn goede voorbeeld.

3 Bereikbaarheid

- Aandacht voor fietsroutes.
- In voetgangersgebied voetgangers en fietsers scheiden.
- Fiets over de dijk, Niersdijk.
- Bereikbaarheid scholen. Teveel auto's, ontmoedigen en faciliteren.
- Verbinding bolwerk – Picardie is van minder belang.
- Brug over Niers (Siebengewaldseweg) is te smal voor fietsers en auto's.
- Toeristen dienen in het centrumgebied beter gestuurd te worden door middel van bewegwijzering/parkeerroute.

4 Veiligheid

- De snelheid rondom de basisscholen in Gennep wordt als een knelpunt ervaren.
- Op de route Spoorstraat – Zandstraat is te weinig ruimte voor fietsers. Met name als er geparkeerde vrachtauto's staan wordt dit als een knelpunt ervaren. In ieder geval is het gezamenlijk gebruik van fietsers en auto's op de noord- zuid route niet ideaal te noemen.
- Laden en lossen op de Zandstraat en Spoorstraat is een knelpunt. Dit geldt ook binnen de voetgangerszone.
- Pinnende automobilisten vormen een knelpunt op het kruispunt Zandstraat-Brugstraat.
- De snelheid op de Willem Boyeweg.
- De nieuwe parkeerplaats nabij het Elzendaalcollege wordt intensief gebruikt, vraag is echter of dit voor een verkeersveiligere situatie zorgt.
- In Gennep heerst een gedragsprobleem, de auto wordt nog te vaak gebruikt.
- De Prinses Margrietstraat is 50 km/h, gewenst is dat deze ook onderdeel van de 30 km/h zone wordt, het maakt immers onderdeel uit van een woonwijk.
- Het kruispunt Willem Boyeweg – Brabantweg is een knelpunt. De draai van en naar de Willem Boyeweg is voor autoverkeer lastig te maken. Daarnaast wordt de route Willem Boyeweg – Emmastraat veel gebruikt door fietsers naar het centrum van Gennep. Op het kruispunt steken dus ook veel fietsers over.
- De rotonde Brabantweg – Weverstraat is een gevaarlijk punt. Het dubbelzijdig fietspad wordt vaak door automobilisten over het hoofd gezien
- De rotonde Brabantweg – Spoorstraat is een gevaarlijk punt. Op alle oversteeken zijn fietsers uit beide richtingen te verwachten, terwijl op de rotonde fietsers eigenlijk rechtsom moeten fietsen.
- De toegang tot het Europaplein wordt als onduidelijk ervaren. Fietsers voetgangers en automobilisten mengen zich. De bakkerij laad- en lost op deze doorsteek. Deze doorsteek is een knelpunt op dinsdag (marktdag).
- De versmalling op het Picardie wordt als een knelpunt ervaren omdat men verkeer van de tegemoetkomende richting niet kan overzien.
- Op de schoolroutes naar de basisscholen zijn nog diverse gevaarlijk oversteeklocaties (met name Picardie en Prinses Margrietstraat). De basisscholen hebben hiervoor kaartmateriaal meegegeven.

- Geopteerde oplossing parkeerverbod ter hoogte van fysiotherapie op de Picardie.
- Veel fietsers vanuit Heijen en Wellerlooi steken over de Heijenseweg over nabij de Stiemensweg. Deze oversteek is onoverzichtelijk. Voor automobilisten is niet duidelijk waar fietsers oversteken.
- Willem Boyeweg (industrieterrein) ook graag 30 km/h zone.
- Op de 2^e Dwarsweg (bedrijventerrein de Heij) vormen de geparkeerde auto's op het trottoir een knelpunt. Dit is gevaarlijk voor de schoolgaande kinderen van/naar basisschool De Ratel.
- Niersweg is voor fietsers onveilig.
- Kruispunt Niersstraat – Nijmeegseweg is onoverzichtelijk. De verkeerssituatie wordt als complex ervaren, voor zowel fietsers als automobilisten ontstaat onduidelijkheid over de voorrangssituatie en daarmee een gevoel van onveiligheid.
- Er zijn twijfels over het verkeersluw maken van de Zuidoostwal en Brugstraat in het kader van Gennep- Centraal. Het autoluw maken is wellicht goed voor de leefbaarheid van het betreffende kruispunt, maar veroorzaakt problemen elders. Zorg voor een goed alternatief.
- Men vraagt zich af of een route via het parkeerterrein Martinushof of via De Doelen veiliger is. De huidige situatie is daarbij niet ideaal volgens aanwezigen.
- Kan er een parkeerverbod worden ingesteld op De Doelen tussen de Maasstraat en het parkeerterrein Ellen Hoffmannplein?
- Er is angst voor een toename van het verkeer door de Vogelbuurt als gevolg van het autoluw maken van de Zuidoostwal en Brugstraat. Te weinig zicht op aantal kruisingen door te hoge heggen.
- Slecht zicht op fietsers vanuit Moutstraat.
- De snelheid op de Stiemensweg is te hoog, ondanks reconstructie. Dit leidt tot problemen met de oversteekbaarheid.

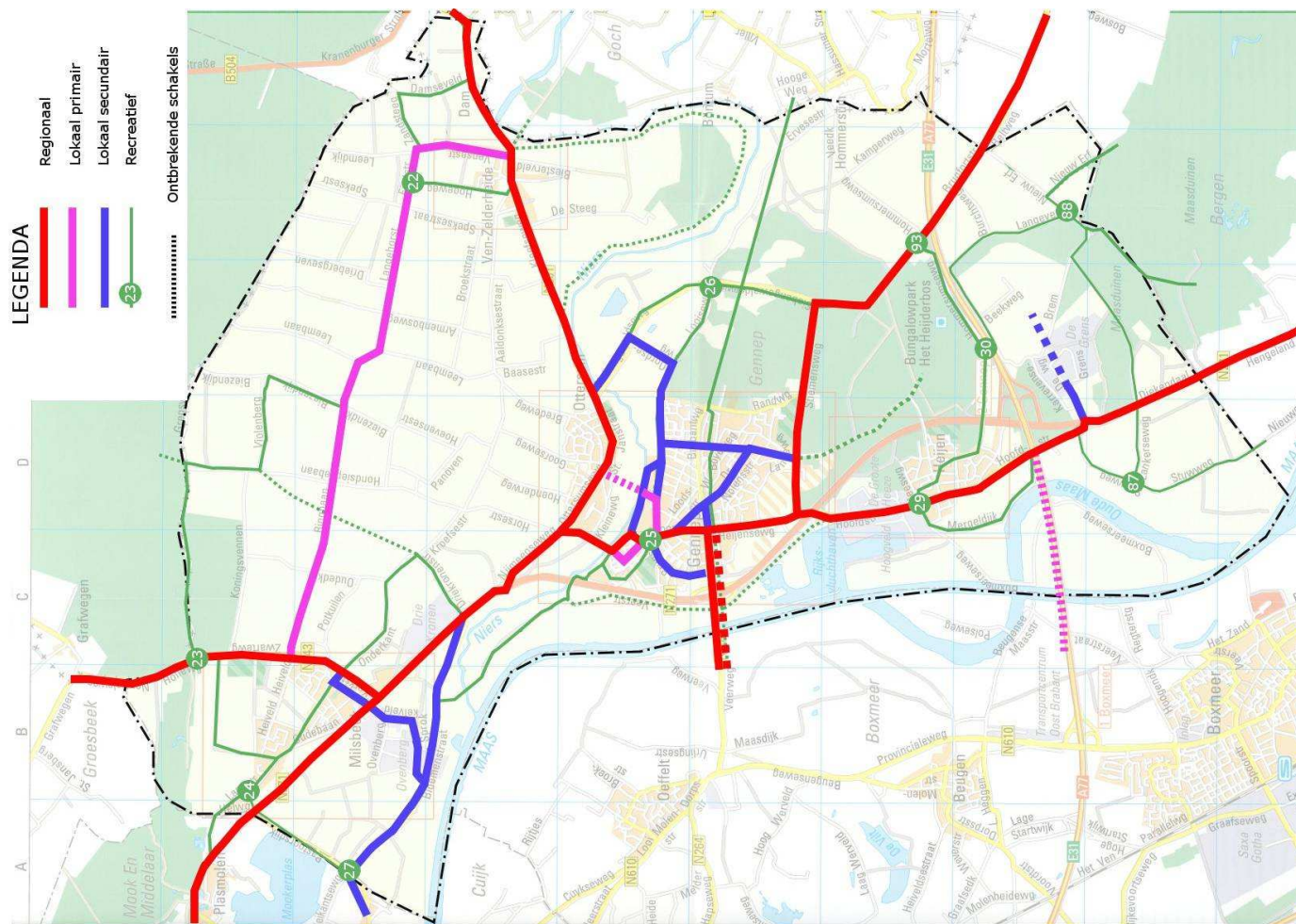
5 Vervolg

In de komende twee maanden worden de resultaten van de avonden, de analyses uit onderzoek en de regionale en lokale beleidskaders vertaald naar een nieuw GVVP met een bijbehorend uitvoeringsprogramma. Te maken keuzes worden onderbouwd en toegelicht. De ambtelijke project- en stuurgroep speelt hierin een rol. Het concept wordt gepresenteerd tijdens een inloopavond in het najaar (vooralsnog staat deze gepland in oktober). Alle inwoners krijgen dan de gelegenheid hun reactie te geven. Deze reacties worden bestudeerd en voor zover mogelijk verwerkt in het plan dat uiteindelijk voor inspraak wordt voorgelegd. Het GVVP met uitvoeringsprogramma wordt samen met de inspraakreacties in het voorjaar van 2013 vastgesteld door de gemeenteraad.

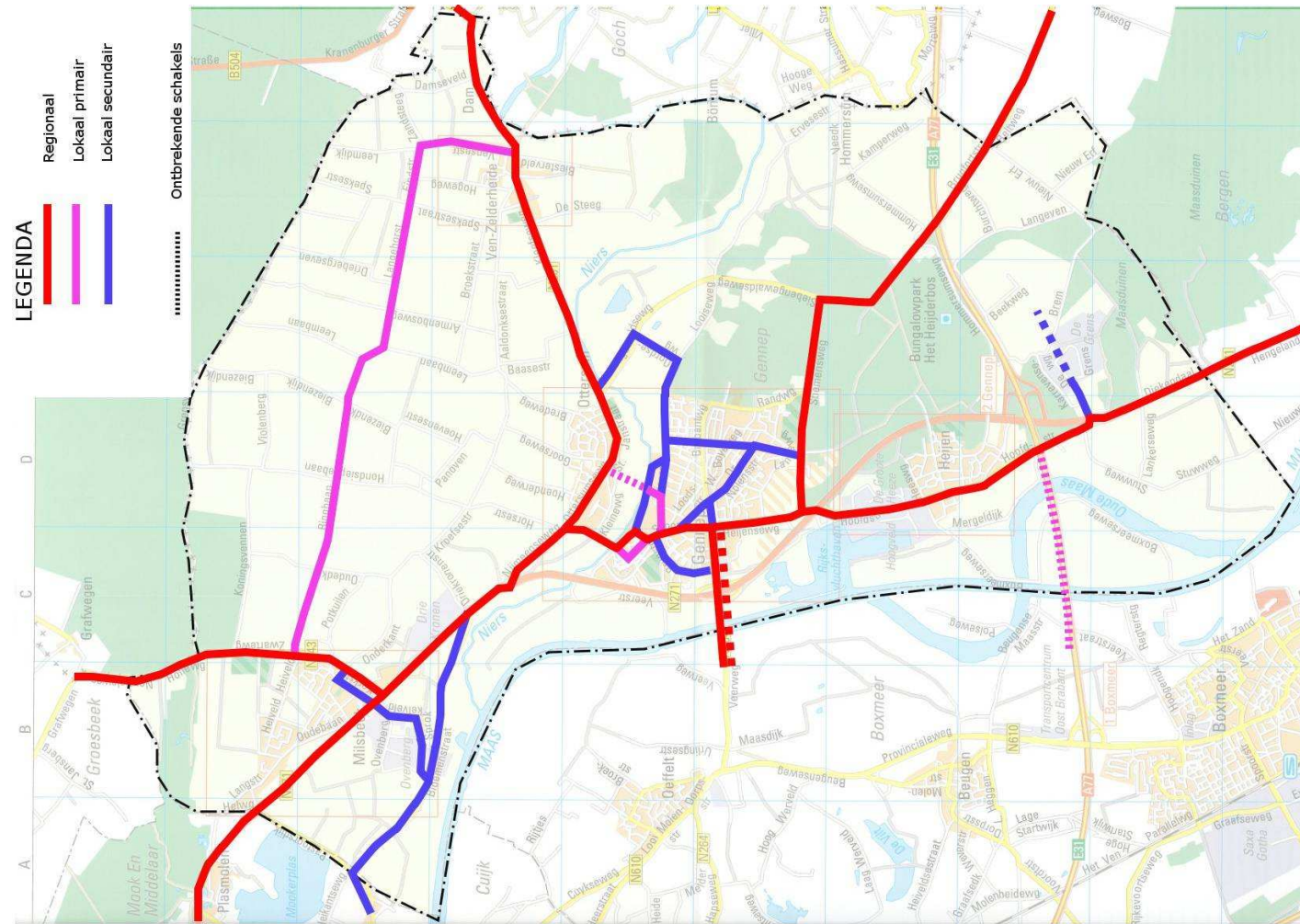
Bijlage 2

Fietsnetwerk

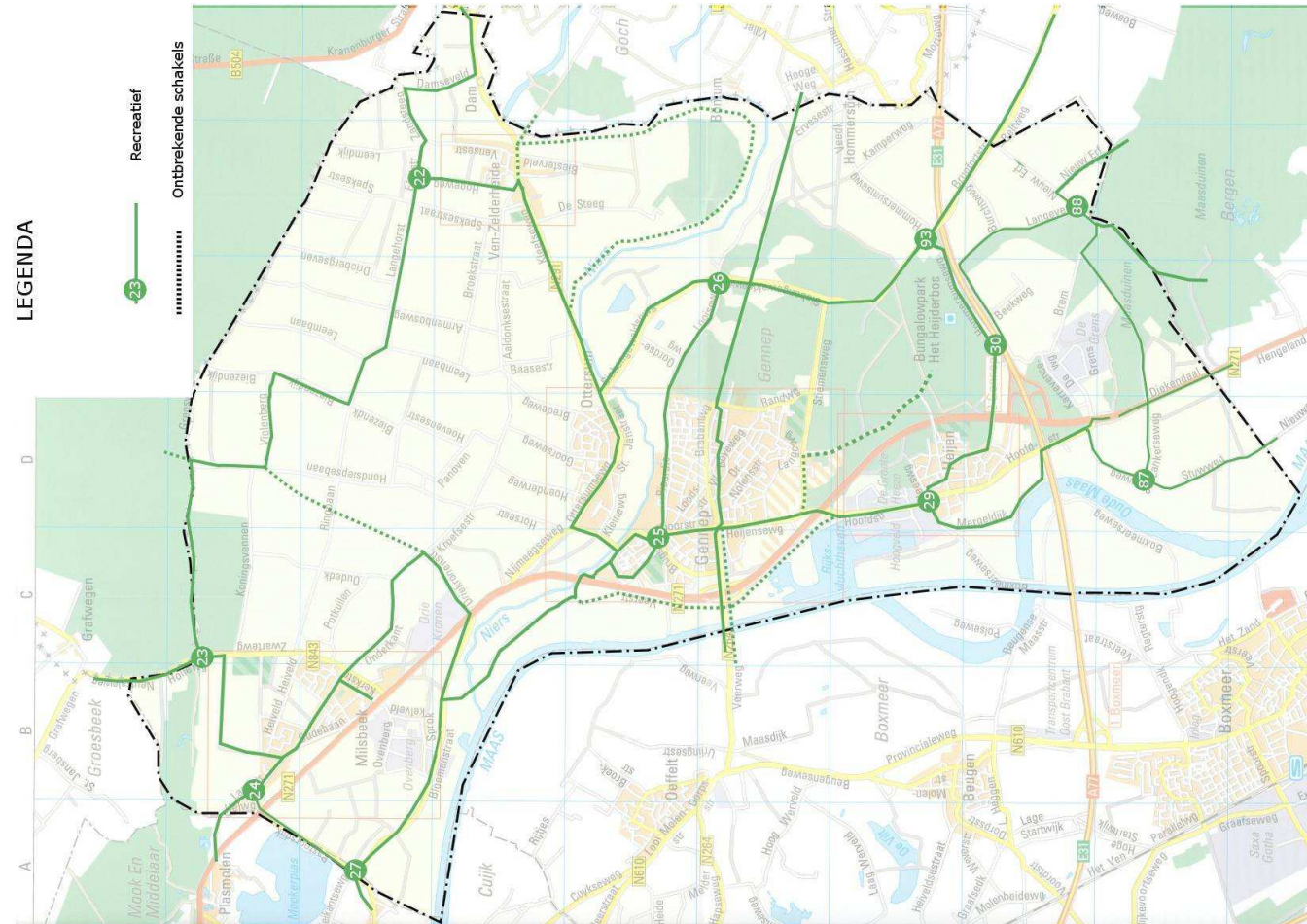
Utilitair en recreatief netwerk



Utilitair netwerk



Recreatief netwerk



Bijlage 3

Theoretische achtergrond fietsnetwerk

Rekening houdend met de fietsbestemmingslocaties, ruimtelijke structuur en het aanwezige netwerk is het fietsnetwerk opgesteld. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen het utilitaire fietsnetwerk en het recreatieve fietsnetwerk. Beide netwerken overlappen elkaar op bepaalde wegvakken en kruispunten. In het fietsnetwerk voor de gemeente Genneep is onderscheid gemaakt in:

- regionale fietsroutes (provinciaal en RMO netwerk);
- lokaal primaire fietsroutes;
- lokaal secundaire en recreatieve fietsroutes.

Regionale en lokaal primaire fietsroutes

Het regionale utilitaire fietsnetwerk dat wordt opgesteld door de regio RMO Noord- Limburg vormt de basis voor het gemeentelijke fietsnetwerk. De regionale en lokaal primaire fietsroutes vormen de hoofdroutes van het fietsnetwerk. De hoofdroutes van het fietsnetwerk worden voornamelijk gebruikt door utilitaire fietsers die gevoelig zijn voor omrijafstanden en tijdverlies. De vormgeving moet daarom binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk vrijliggend (fysiek geschieden van de rijbaan voor het autoverkeer) of solitair zijn om de fietsers comfort en een veilige omgeving te bieden. Buiten de bebouwde kom zijn in verband met de verkeersveiligheid vooral vrijliggende voorzieningen gewenst. Dit geldt met name voor die trajecten waar veel fietsers rijden.

Het regionale en lokaal primaire fietsnetwerk verbindt de kernen Genneep, Milsbeek, Heijen, Ven-Zelderheide met elkaar en vormt de verbinding vanuit de kernen met kernen in de buurgemeenten, zoals Mook, Middelaar, Bergen, Boxmeer en de kernen in de Duitse buurgemeenten.

Lokaal secundaire fietsroutes

Het lokaal secundaire fietsnetwerk bevat de fietsroutes die enkel een lokale wijkgerichte functie hebben. Deze routes hebben als functie fietsers vanuit de wijken naar het primaire fietsnetwerk te leiden en biedt de verbinding tot de 'deur' van de belangrijke bestemmingslocaties voor de fiets. De belangrijkste school- thuisroutes moeten hier ook onder vallen.

Recreatieve fietsroutes

Het toeristisch-recreatieve netwerk maakt binnen de bebouwde kom onderdeel uit van bovengenoemde netwerken. Buiten de bebouwde kom heeft het recreatieve netwerk veelal een eigen netwerk dat gestoeld is op het recreatief fietsknooppuntensysteem. Binnen dit recreatieve fietsnetwerk fietsen mensen via genummerde (wit-groene) borden van knooppunt naar knooppunt. De routes zijn uitgezet over de beste, vaak autovrije, fietspaden, die in twee richtingen zijn bewegwijzerd. Op basis van knooppunten is een groot netwerk voor de regio gevormd. Het toeristisch-recreatieve netwerk is in de fietsstructuur geïntegreerd. Hierbij wordt ook getracht aan te sluiten op het Duitse netwerk. Naast het bestaande recreatieve fietsknooppuntensysteem is de afgelopen de fietsverbinding het Duits lijntje gerealiseerd op Genneeps grondgebied. Deze route dient qua bewegwijzering nog te worden verbeterd in overleg met de Duitse en Brabantse buurgemeenten. Verder zijn er op toeristische- recreatief gebied een aantal fietsroutes in ontwikkeling, zoals een fietsroute langs de Maas, een fietsroute door de Heijense bossen, een fietsroute langs de Zelderse Driessen, een fietsroute over de Hamsebrug en een fietsroute in het Lob van Genneep. Deze fietsroutes zijn als ontbrekende schakels opgenomen op het fietsnetwerk van de gemeente Genneep (zie bijlage 2)

Bijlage 4

Beleidskeuzes kwaliteitsnormen fiets

Bij het opstellen van de kwaliteitsnormen voor de fiets zijn de volgende (beleids)keuzes gemaakt:

- In het beoordelingskader wordt in eerste instantie een onderscheid gemaakt in de ligging van de fietsroute binnen en buiten de bebouwde kom. Dat is logisch, gelet op de verschillende ruimtelijke, infrastructurale en verkeerskundige verschillen tussen die twee situaties.
- In beide situaties (zie tabellen in bijlage 5) is uitgegaan van de hoofdeisen die aan fietsinfrastructuur worden gesteld, comfort, veiligheid, samenhang en directheid. Daarnaast speelt ook het aspect van 'aantrekkelijkheid'. De mate van aantrekkelijkheid krijgt deels vorm door de wijze waarop de genoemde vier aspecten invulling krijgen, maar ook in kwalitatieve zin door de keuze van routes langs wegen en door gebieden. Hierbij wordt zoveel mogelijk integratie met het landschap nagestreefd.
- In het beoordelingskader wordt daarnaast een onderscheid gemaakt in kwaliteitsnormen voor regionale/lokaal primaire fietsroutes en lokaal secundaire fietsroutes.
- Om ook het recreatieve fietsnetwerk een kwaliteitsimpuls te geven gelden hiervoor dezelfde kwaliteitsnormen als voor het lokaal secundaire fietsnetwerk. De kwaliteit van recreatieve fietsroutes wordt niet alleen door technische inrichtingskenmerken bepaald maar ook door omgevingskenmerken. Zo kan bij een fietspad langs zandpaden bijvoorbeeld gekozen worden voor behoud van het huidige kwaliteitsniveau om zodoende ook de ruimtelijke kwaliteit (zoals bomenrijen en singels) op niveau te houden.
- De kwaliteitsnormen gelden voor zowel nieuwe als bestaande situaties.
- Voor het gehele fietsnetwerk geldt dat op 30 km/h-wegen geen aparte fietsvoorzieningen worden getroffen. De 30 km/h-inrichting

moet idealiter reeds een goede en verkeersveilige basis bieden voor fietsers. Een uitzondering hierop vormen erftoegangswegen type I welke veelal een hogere intensiteit kennen dan de overige erftoegangswegen (woonstraten). Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en comfort voor de fietsers zijn aanvullende fietsvoorzieningen op dergelijke wegen gewenst.

- De kwaliteitsnormen gelden als voorkeursnormen. Dat wil zeggen dat gestreefd wordt naar het realiseren van een fietsnetwerk dat voldoet aan deze voorkeursnormen. Daar waar de voorkeursnormen echter niet realiseerbaar zijn (bijvoorbeeld vanwege ligging kabels en leidingen, landschappelijke waarden, monumentale bomenrijen, et cetera) kan hierbij bij uitzondering beargumenteerd van worden afgeweken.

Om het fietsgebruik in de gemeente Gennep te verhogen is een kwaliteitsprong nodig in het fietsnetwerk. De daarvoor benodigde (fysieke) ingrepen moeten in beeld gebracht worden door een toetsing uit te voeren van het huidige kwaliteitsniveau. Voor alle situaties waarbij de fietsroute wel in het netwerk is opgenomen maar niet aan de kwaliteitsnormen wordt voldaan, is sprake van een knelpunt. Maatregelen zijn nodig om de fietsroute op het gewenste kwaliteitsniveau te brengen.

Bijlage 5

Kwaliteitsnormen fietsnetwerk

Bron: Goudappel Coffeng, op basis van richtlijnen ontwerpwijzer fiets
(CROW)

hoofdeis net- werk	criteria	regionale en lokaal primaire fietsroutes	lokaal secundaire en recreatieve fietsroutes
comfort	verharding	<ul style="list-style-type: none"> ■ asfalt (met voorkeur voor rood asfalt) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ voorkeur voor gesloten verharding
	maatvoering	<ul style="list-style-type: none"> ■ erftoegangsweg (ETW) - 30 km/h <ul style="list-style-type: none"> - fietsstraat kan goede oplossing zijn ■ erftoegangsweg (ETW) type I - 30 km/h <ul style="list-style-type: none"> - fiets(suggestie)strook $\geq 1,50$ meter ■ gebiedsontsluitingsweg (GOW) - 50 km/h <ul style="list-style-type: none"> - fietsstrook: $\geq 2,00$ meter - eenrichting: $\geq 2,50$ meter - tweerichtingen: $\geq 3,50$ meter ■ solitaire fietspaden¹ <ul style="list-style-type: none"> - solitair zonder bromfiets: $\geq 3,50$ meter in tweerichtingen - solitair met bromfiets: $\geq 4,00$ meter in tweerichtingen 	<ul style="list-style-type: none"> ■ erftoegangsweg (ETW) - 30 km/h <ul style="list-style-type: none"> - fietsstraat kan goede oplossing zijn ■ erftoegangsweg (ETW) type I - 30 km/h <ul style="list-style-type: none"> - fiets(suggestie)strook $\geq 1,50$ meter ■ gebiedsontsluitingsweg (GOW) - 50 km/h <ul style="list-style-type: none"> - fietsstrook: $\geq 1,50$ meter - eenrichting: $\geq 2,00$ meter) - tweerichtingen: $\geq 3,00$ meter ■ solitaire fietspaden <ul style="list-style-type: none"> - solitair zonder bromfiets: $\geq 3,50$ meter in tweerichtingen - solitair met bromfiets: $\geq 4,00$ meter in tweerichtingen
	verlichting	<ul style="list-style-type: none"> ■ solitaire fietspaden ■ belangrijke oversteeklocaties ■ verlichting conform IBOR –openbare verlichting 	<ul style="list-style-type: none"> ■ solitaire fietspaden ■ belangrijke oversteeklocaties ■ verlichting conform IBOR –openbare verlichting
	bewegwijzering	<ul style="list-style-type: none"> ■ op kruispunten in het hoofdwegennet en kruispunten van regionale en lokaal primaire fietsroutes 	<ul style="list-style-type: none"> ■ op kruispunten in het hoofdwegennet
veiligheid	voorrangsregeling	<ul style="list-style-type: none"> ■ bij rotondes: fietser in voorrang ■ bij verkeerslichten: fiets conflictvrij (voorkeur voor toepassing wachttijdvoorspeller) ■ in 30 km/h-gebieden: fiets in de voorrang en bij kruising tussen fietspaden: solitair fietspad in de voorrang 	<ul style="list-style-type: none"> ■ bij rotondes: fietser in voorrang ■ bij verkeerslichten: fiets conflictvrij (voorkeur voor toepassing wachttijdvoorspeller) ■ in 30 km/h-gebieden: bij kruising tussen fietspaden: solitair fietspad in de voorrang
	autoparkeervakken	<ul style="list-style-type: none"> ■ schrikruimte $\geq 0,50$m toepassen bij langspaarkeervakken en haaksparkeren. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ voorkeur schrikruimte $\geq 0,50$m. toepassen bij langspaarkeervakken en haaksparkeren.
samenhang	compleetheid	<ul style="list-style-type: none"> ■ aanleggen ontbrekende schakels 	<ul style="list-style-type: none"> ■ aanleggen ontbrekende schakels
directheid	omrijdfactor in afstand	<ul style="list-style-type: none"> ■ maximaal 1,25 	<ul style="list-style-type: none"> ■ maximaal 1,40
	wachttijd	<ul style="list-style-type: none"> ■ maximaal 60 seconden bij verkeerslichten waar mogelijk inclusief fietscoördinatie, wachttijdvoorspellers en regensensoren 	<ul style="list-style-type: none"> ■ maximaal 90 seconden bij verkeerslichten waar mogelijk inclusief fietscoördinatie
	obstakelvrije zone	<ul style="list-style-type: none"> ■ incidentele obstakels: minimaal 0,30 meter ■ gesloten obstakels: minimaal 0,60 meter 	<ul style="list-style-type: none"> ■ incidentele obstakels: minimaal 0,30 meter ■ gesloten obstakels: minimaal 0,60 meter

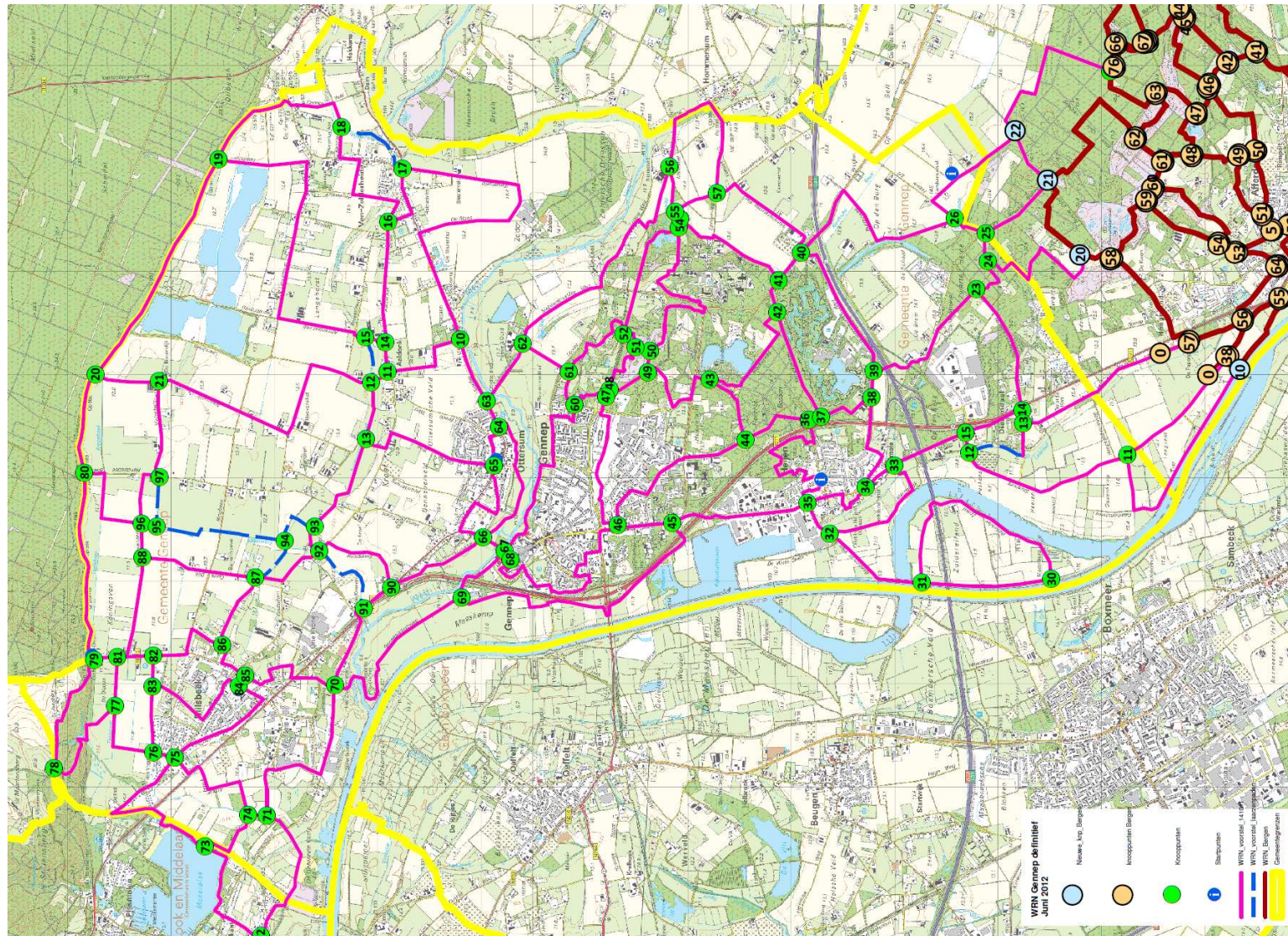
Optimale kwaliteitsnormen fietsnetwerk binnen de bebouwde kom

hoofdeis net- werk	criteria	regionale en lokaal primaire fietsroutes	lokaal secundaire en recreatieve fietsroutes
comfort	verharding	<ul style="list-style-type: none"> ■ asfalt (met voorkeur voor rood asfalt) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ voorkeur voor gesloten verharding
	maatvoering	<ul style="list-style-type: none"> ■ erftoegangsweg (ETW) type I - 60 km/h <ul style="list-style-type: none"> - fietsstrook: $\geq 2,00$ meter - vrijliggend eenrichting: $\geq 2,50$ meter - vrijliggend tweerichtingen: $\geq 3,50$ meter ■ erftoegangsweg (ETW) type II - 60 km/h <ul style="list-style-type: none"> - fietsstrook: $\geq 1,50$ meter ■ gebiedsontsluitingsweg (GOW) - 80 km/h <ul style="list-style-type: none"> - vrijliggend eenrichting: $\geq 2,50$ meter - vrijliggend tweerichtingen: $\geq 3,50$ meter - parallelweg (fietsstraat kan goede oplossing zijn) ■ solitaire fietspaden <ul style="list-style-type: none"> - solitair: $\geq 3,50$ meter in tweerichtingen 	<ul style="list-style-type: none"> ■ erftoegangsweg (ETW) type I en II- 60 km/h <ul style="list-style-type: none"> - fiets(suggestie)strook $\geq 1,50$ meter - vrijliggend eenrichting: $\geq 2,00$ meter - vrijliggend tweerichtingen: $\geq 3,00$ meter ■ gebiedsontsluitingsweg (GOW) - 80 km/h <ul style="list-style-type: none"> - eenrichting: $\geq 2,00$ meter - tweerichtingen: $\geq 3,00$ meter - parallelweg (fietsstraat kan goede oplossing zijn) ■ solitaire fietspaden <ul style="list-style-type: none"> - solitair: $\geq 3,50$ meter in tweerichtingen
	verlichting	<ul style="list-style-type: none"> ■ een- en tweerichtingsfietspaden ■ belangrijke oversteeklocaties ■ verlichting conform IBOR -openbare verlichting 	<ul style="list-style-type: none"> ■ tweerichtingsfietspaden ■ verlichting conform IBOR -openbare verlichting
	bewegwijzering	<ul style="list-style-type: none"> ■ op kruispunten van hoofdwegen 	<ul style="list-style-type: none"> ■ op kruispunten van hoofdwegen
veiligheid	voorrangsregeling	<ul style="list-style-type: none"> ■ bij rotondes: fietser uit voorrang bij verkeerslichten: fiets conflictvrij op 60 km/h-wegen: fiets in de voorrang 	<ul style="list-style-type: none"> ■ bij rotondes: fietser uit voorrang bij verkeerslichten: fiets conflictvrij
samenhang	compleetheid	aanleggen ontbrekende schakels	aanleggen ontbrekende schakels
directheid	omrijdfactor in afstand	maximaal 1,25	maximaal 1,40
	wachttijd	maximaal 60 sec bij verkeerslichten waar mogelijk inclusief fietscoördinatie en regensensoren	maximaal 90 sec bij verkeerslichten
	obstakelvrije zone	incidentele obstakels: minimaal 0,30 meter gesloten obstakels: minimaal 0,60 meter	incidentele obstakels: minimaal 0,30 meter gesloten obstakels: minimaal 0,60 meter

Optimale kwaliteitsnormen fietsnetwerk buiten de bebouwde kom

Bijlage 6

Wandelnetwerk

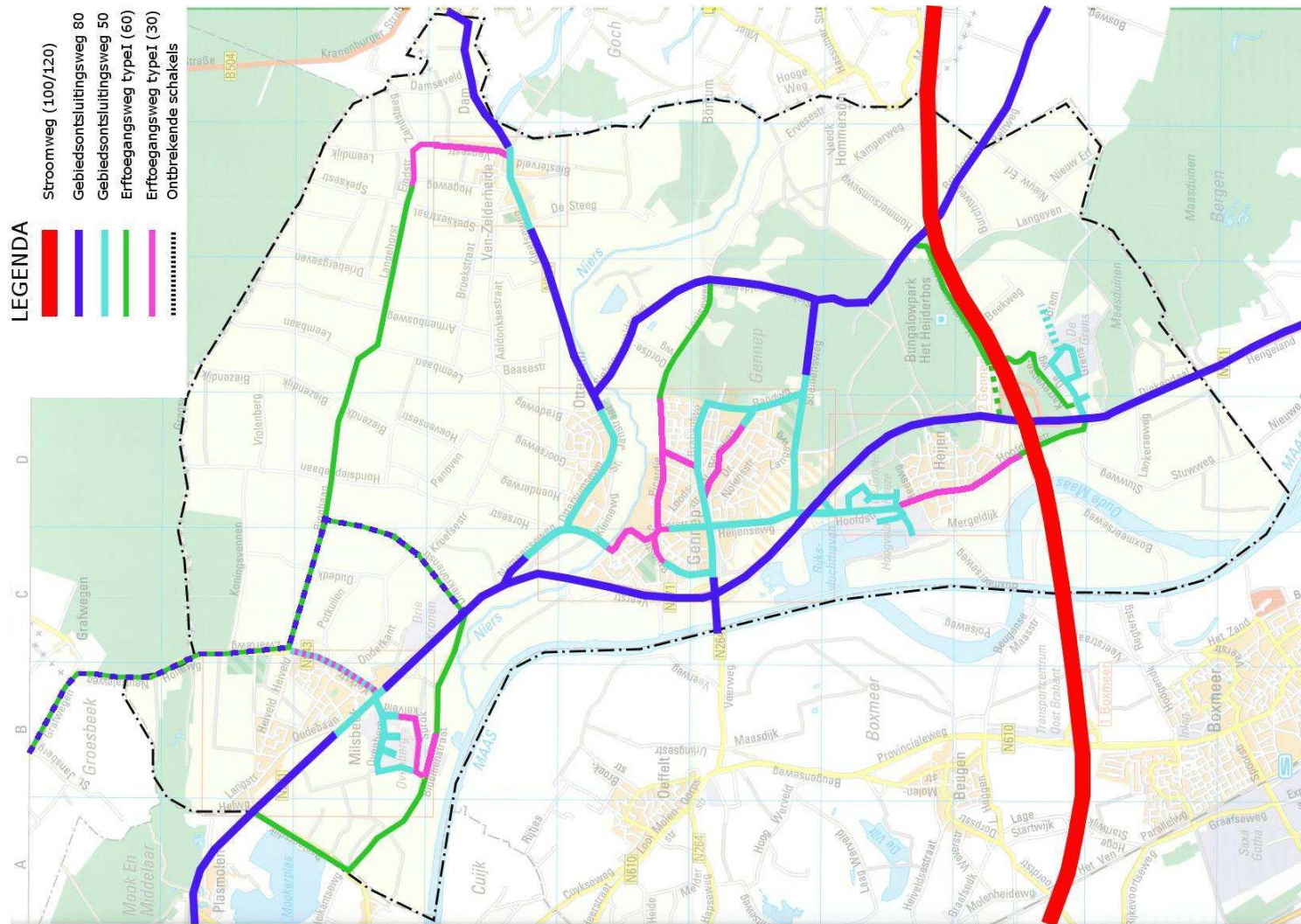


Bijlage 7

Wegen- categorisering



Wegencategorisering IVVP 2005 (oude wegcategorisering)



Bijlage 8

Theoretische achtergrond wegen- categorisering

Conform de landelijke visie Duurzaam Veilig streeft de gemeente Gennepe naar een indeling van de wegenstructuur met een eenduidige, herkenbare vormgeving die is afgestemd op de functie en waarin gevaarlijke conflicten zijn uitgesloten. Wanneer een weg goed herkenbaar is en volgens de juiste uitgangspunten is ingericht, wordt een goede verkeersveiligheid geboden, ook voor wegen waar een hogere rijnsnelheid is toegestaan.

Landelijk worden de volgende drie categorieën wegen onderscheiden met elk een eigen functie:

- **Stromen:** het snel verwerken van het doorgaande verkeer. De kwaliteit van het stromen neemt toe bij meer continuïteit en hogere snelheid (binnen grenzen) van het autoverkeer.
- **Ontsluiten:** het bereikbaar maken van wijken en gebieden. Deze wegen worden gekenmerkt door een hoge mate van uitwisseling. Zij verbinden de verblijfsgebieden met de stroomwegen.
- **Verblijven:** het toegankelijk maken van de erven. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen wegen met een erffunctie en wegen die deels een erffunctie hebben en deels een (beperkte) ontsluitingsfunctie, bijvoorbeeld voor woonbuurten en/of kleine kernen. Op wegen met een erffunctie, ofwel de verblijfsgebieden, staat de verblijfsfunctie centraal. Hier ontmoeten alle verkeersdeelnemers elkaar. Daardoor is het verkeersbeeld onvoorspelbaar, het kan zich snel wijzigen, er zijn potentiële conflicten tussen alle verkeerssoorten. Er moet adequaat, qua afstand en tijd, gereageerd kunnen worden. De snelheid van het verkeer dient hier laag te zijn.

De gedragscomponent van Duurzaam Veilig is uitgebreid met het boek: "Door met Duurzaam Veilig; nationale verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 2005-2020". Dit boek is het vervolg op 'Naar een Duur-

zaam Veilig Wegverkeer'. De visie is aangepast vanwege voortschrijdende inzichten en nieuwe ontwikkelingen.

Aan de basis staan vijf principes:

- **Functionaliteit;** iedere weg wordt ontworpen voor een specifieke functie. Een stroomweg is om verkeer te laten stromen en niet om woonwijken te ontsluiten; een erftoegangsweg is om erven, parkeerplaatsen en dergelijke te bereiken en niet bedoeld voor doorgaand verkeer.
- **Homogeniteit;** de verschillen in massa, richting en snelheid moeten worden beperkt. Bij lage snelheden kunnen auto's en fietsers veilig van dezelfde weg gebruikmaken, maar hogere snelheden zijn alleen veilig als er geen tegenliggers zijn op dezelfde rijbaan, er geen kruisend verkeer is en als motorvoertuigen niet van dezelfde rijbaan gebruikmaken als langzaam verkeer.
- **Herkenbaarheid;** het wegverloop en wegbeeld moet herkenbaar zijn voor de weggebruikers. Het gewenste gedrag van de weggebruikers moet worden ondersteund door het wegontwerp.
- **Vergevingsgezindheid** (van de omgeving en weggebruikers onderling); zorgt ervoor dat wanneer er een onveilige situatie ontstaat, een aanrijding voorkomen wordt ofwel de ernst van het ongeval beperkt blijft, bijvoorbeeld door anticipatie van andere weggebruikers en het weghalen of afschermen van gevaarlijke objecten naast de weg, zoals bomen.
- **Statusonderkenning** (door de verkeersdeelnemers); waarbij het herkennen van een verminderde bekwaamheid tot deelname aan het verkeer, bijvoorbeeld door vermoeidheid of alcoholgebruik, centraal staat.

Wegencategorisering gemeente Gennep

Voor het bepalen van een categorisering worden twee uitgangspunten gehanteerd, namelijk de functie en het gebruik van de weg en haar omgeving. De visie hierbij is dat met name bij de woon-, winkel- en recreatiegebieden de verblijfsfunctie evident is. De wegen in deze gebieden hebben dan ook bij voorkeur een erftoegangsfunctie.

Daarnaast zijn er wegen waarlangs geen specifieke voorzieningen liggen en waaraan in veel mindere mate gewoond wordt. Deze wegen zijn bestemd voor de ontsluiting van de wijken, kernen en bedrijventerreinen. Er zijn wegen die voornamelijk zijn gericht op het bereikbaar maken van de bovenliggende wegenstructuur, van wijken onderling en van voorzieningen waarbij de woon-/verblijfsfunctie duidelijk ondergeschikt is aan de ontsluitingsfunctie. Deze wegen vormen de zogenaamde ontsluitingswegen.

Vanuit het principe van Duurzaam Veilig wordt het volgende principe toegepast:

ligging		binnen	buiten
type weg		bebouwde kom	bebouwde kom
stroomweg		n.v.t.	100/120
gebiedsontsluitingsweg		50	80
erftoegangsweg	Type 1	30	60
	Type 2	30	60

Tabel B4.1: Toekomstige wegencategorisering

Veel wegen die in de oude wegencategorisering van Gennep (zie IVVP) de functie van gebiedsontsluitingsweg hadden, hebben tegenwoordig een andere functie (te denken valt aan de Hoofdstraat te Heijen die inmiddels al aangepast is). In de toekomstige wegencategorisering bestaat een deel van deze voormalige gebiedsontsluitingswegen uit erftoegangswegen. In gebruik is er daarom een klein onderscheid in types erftoegangswegen:

Type 1: relatief zwaar belaste wegen binnen of buiten de bebouwde kom, waar het wensprofiel goed gerealiseerd kan worden. Veelal worden deze gekenmerkt door een relatief hoger gebruik van auto- en vrachtverkeer en/of relatief hoog fietsgebruik.

Type 2: overige ontsluitende wegen met een minder zware belasting, waar concessies aan optimale uitrusting mogen worden gedaan.






Nadat een gewenste functie vanuit de omgeving van de weg is bepaald, moet controle plaatsvinden op het gebruik. Een te hoge verkeersintensiteit tast namelijk te veel het verblijfskarakter aan. Bij een te hoge intensiteit moet bekeken worden of de functie van de weg aangepast moet worden of dat er maatregelen genomen moeten worden om de verkeersintensiteit te verlagen. Als voorkeursgrenswaarde geldt een etmaalintensiteit tot maximaal 6.000 motorvoertuigen voor erftoegangswegen type I binnen de bebouwde kom en maximaal 4.000 motorvoertuigen voor erftoegangswegen type II.

Voor erftoegangswegen buiten de bebouwde kom geldt een etmaalintensiteit tot maximaal 4.000 motorvoertuigen voor erftoegangswegen type II en 6.000 motorvoertuigen voor erftoegangswegen type I.






In de toekomstige wegencategorisering zijn deze functies afgestemd met de te verwachten verkeersintensiteiten voor 2020.

Bijlage 9

Essentiële herkenbaarheids- kenmerken van weginfrastructuur

Essentiële herkenbaarheidskenmerken	Stroomweg		Gebiedsontsluitingsweg			Erftoegangsweg	
	SW120	SW100	GOW80	GOW70	GOW50	ETW60	ETW30
(Zone)bord	ASW-bord 	AW-bord 	Bord n.v.t. (algemene limiet RVV)	Limietbord 	Bord n.v.t. (algemene limiet RVV)	(Zone)bord 	Regime- of (zone)bord 
Kantmarkering	Doorgetrokken markering	Doorgetrokken markering	Onderbroken markering	Onderbroken markering of trottoirband	Onderbroken markering of trottoirband	Geen of onderbroken markering	Geen of onderbroken markering, of trottoirband
Rijrichtingscheiding	Voertuigkering of brede middenberm	Dubbele asstreep met groene 'vulling', voertuigkering of middenberm	Dubbele asstreep of middenberm	Dubbele asstreep of middenberm	Dubbele asstreep of middenberm	Geen	Geen

De categorie GOW 70 km/h komt niet voor in de gemeente Gennepe

	Binnen de bebouwde kom	Buiten de bebouwde kom
Stroomweg	Binnen de bebouwde kom zijn geen stroomwegen	
Gebiedsontsluitingsweg		
Erftoegangsweg		

Bijlage 10

Voorkeurs- kenmerken Gemeente Gennepe

]Voorkeurskenmerken binnen de bebouwde kom

categorie	Gebiedsontsluitingsweg		erftoegangsweg	
wegtype	gebiedsontsluitingsweg met vrijliggend fietspad	gebiedsontsluitingsweg met fietsstrook	erftoegangsweg type I fiets(suggestie)stroken	erftoegangsweg type II
maximalsnelheid	50	50	30	30
intensiteit (voorkeur)	4.000 – 10.000	4.000 – 8.000	< 6.000	< 4.000
vrachtverkeer	matig	matig	weinig	zeer weinig
scheiding rijrichting en asmarkering	Asstrepen (dubbel) of middenberm	geen	geen	geen
rijbaanindeling	1x2 plus fietspad	1 rijbaan met fietsstroken	1 rijbaan, eventueel met fietsstroken	1 rijbaan gemengd verkeer
verhardingsbreedte	Minimaal 5,5m, optimaal 6,30 m en maximaal 7.30m	Minimaal 7,5 (inclusief fietsstroken) en maximaal 8,5m	voorkeur 6,5 m	voorkeur 5,0 m, minimaal 3,5m
Verhardingssoort	Asfalt	Asfalt	Elementen (fietsstrook kan in asfalt uitgevoerd worden)	Elementen
positie fiets (bij bedrijventerreinen moet met maatwerk bekeken worden of dit noodzakelijk is)	fietspad	fietsstrook	rijbaan of Fietsstrook	rijbaan
positie voetganger (bij bedrijventerreinen moet met maatwerk bekeken worden of dit noodzakelijk is)	fietspad	fietsstrook	trottoir	Rijbaan of trottoir
parkeren	niet of in havens	niet of in havens	vakken	Vakken of op rijbaan
bushaltes	Indien mogelijk in havens	Indien mogelijk in havens	Op rijbaan	Op rijbaan
verlichting	middelhoog (6-8m)	middelhoog (6-8m)	laag (3-5m)	laag (3-5m)
Kantmarkering	Onderbroken (3-1, 10 cm breed) of trottoirband	trottoirband	Indien geen fiets(suggestiestrook) kan onderbroken (3-1, 10 cm breed)	nee
kruispunt met GOW	Rotonde of voorrangskruispunt	Rotonde of voorrangskruispunt	voorrangskruispunt en snelheidsbeperking (voorrang voor GOW)	voorrangskruispunt en snelheidsbeperking (voorrang voor GOW)
kruispunt met ETW	voorrangskruispunt en snelheidsbeperking	voorrangskruispunt en snelheidsbeperking	gelijkwaardig en snelheidsbeperking	gelijkwaardig en snelheidsbeperking

Voorkeurskenmerken buiten de bebouwde kom

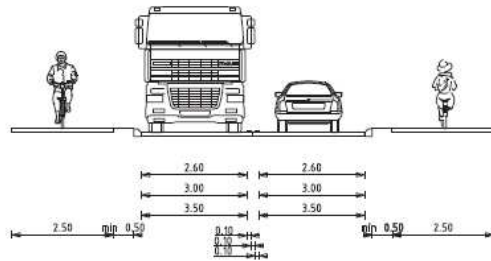
categorie	gebiedsontsluitingsweg	erftoegangsweg	
wegtype	gebiedsontsluitingsweg	erftoegangsweg type I	erftoegangsweg type II
maximumsnelheid	80	60	60
intensiteit (mvt/etm)	4.000 - 20.000	< 6.000	< 4.000
scheiding rijrichting en asmarkering	Middenberm of asstreep (doorgetrokken langs middenberm of dubbel)	geen	geen
rijbaanindeling	2x2 / 1x2	1 rijbaan eventueel met fietsstroken	1 rijbaan gemengd verkeer
verhardingsbreedte	voorkeur 7,5 m	voorkeur 6,5 m	voorkeur 5,0 m (bij eenrichtingsverkeer 3,5m)
verhardingssoort	asfalt	Asfalt	Asfalt
positie voetganger/fiets	Parallelstructuur (vrijliggend fietspad)	fietspad of fietsstrook	rijbaan
parkeren	parallelstructuur	rijbaan	rijbaan
bushaltes	In havens	In havens of op rijbaan	rijbaan
verlichting	bij kruispunten	waar nodig	waar nodig
kantmarkering	Ja (3-1, 15 cm breed)	Ja, indien er geen fietsstroken aanwezig zijn (3-1, 10 cm breed)	nee
kruispunt met GOW	Rotonde of voorrangskruispunt	voorrang voor GOW	voorrang voor GOW
kruispunt met ETW	voorrangskruispunt en snelheidsbeperking	gelijkwaardig en eventueel snelheidsbeperking	gelijkwaardig en eventueel snelheidsbeperking
kruispunt met fietspaden	Ter hoogte van een kruispunt	Gelijkwaardig en snelheidsbeperking	Gelijkwaardig en snelheidsbeperking

Bijlage 11

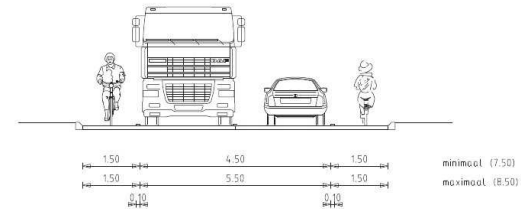
Inrichtings- profielen

In deze bijlage worden de inrichtingsprofielen weergegeven. Dit zijn ideaalprofielen zijn die leidend zijn en waar zo veel mogelijk aan voldaan dient te worden.

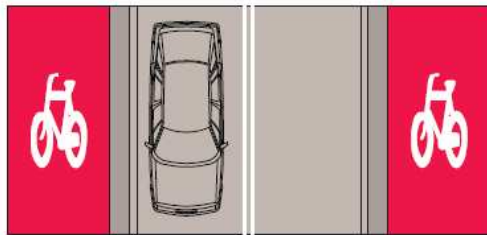
Binnen de bebouwde kom



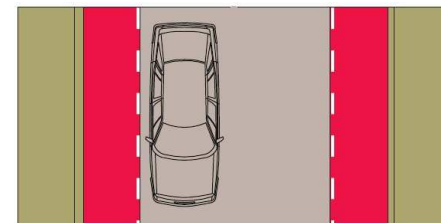
minimaal (5.50)
 aanbevolen/optimaal (6.30)
 maximaal (7.30)



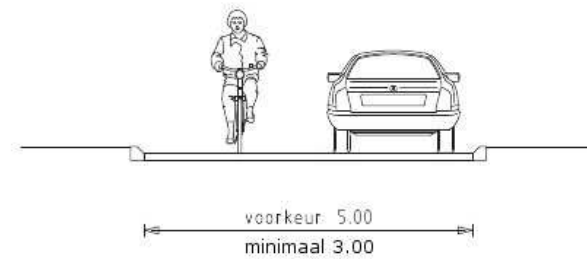
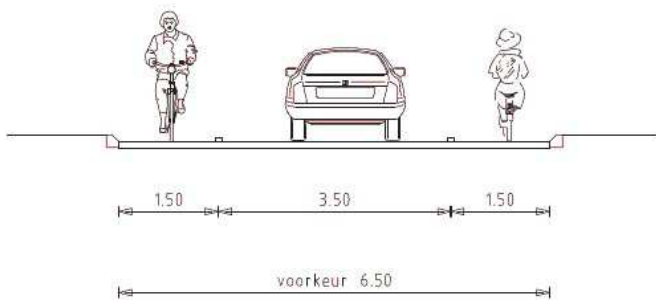
minimaal (7.50)
 maximaal (8.50)



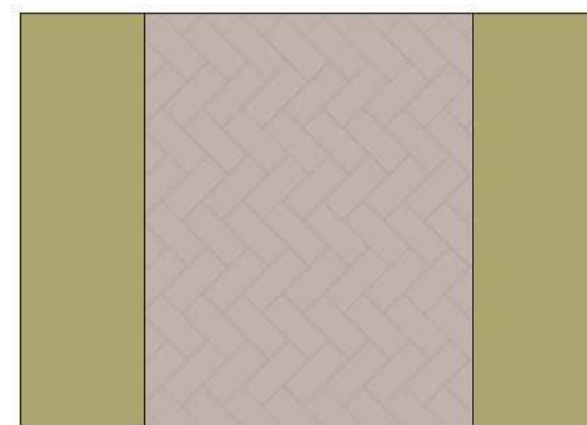
GOW 50 km/h met vrijliggende fietspaden



GOW 50 km/h met fiets(suggestie)stroken

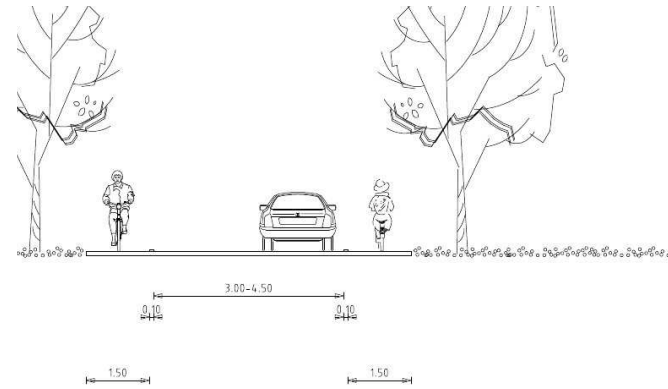
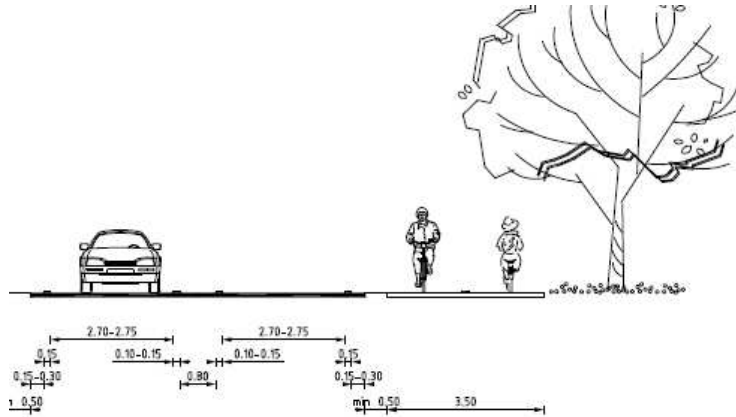


ETW type I, met fiets(suggestie)stroken

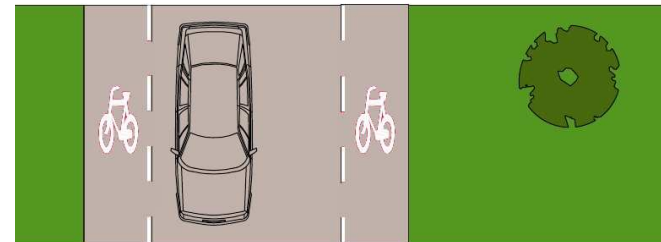


ETW type II

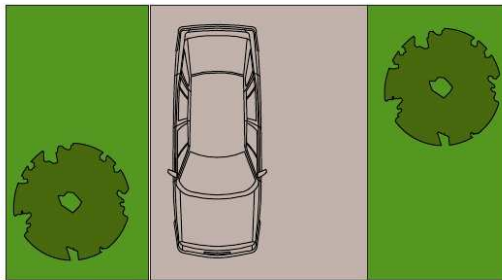
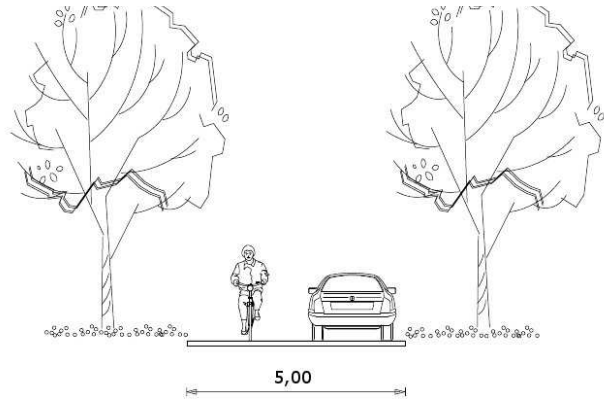
Buiten de bebouwde kom



GOW 80 km/h, vrijliggende fietspaden (in het voorbeeld twee-richtingsfietspad aan één zijde)



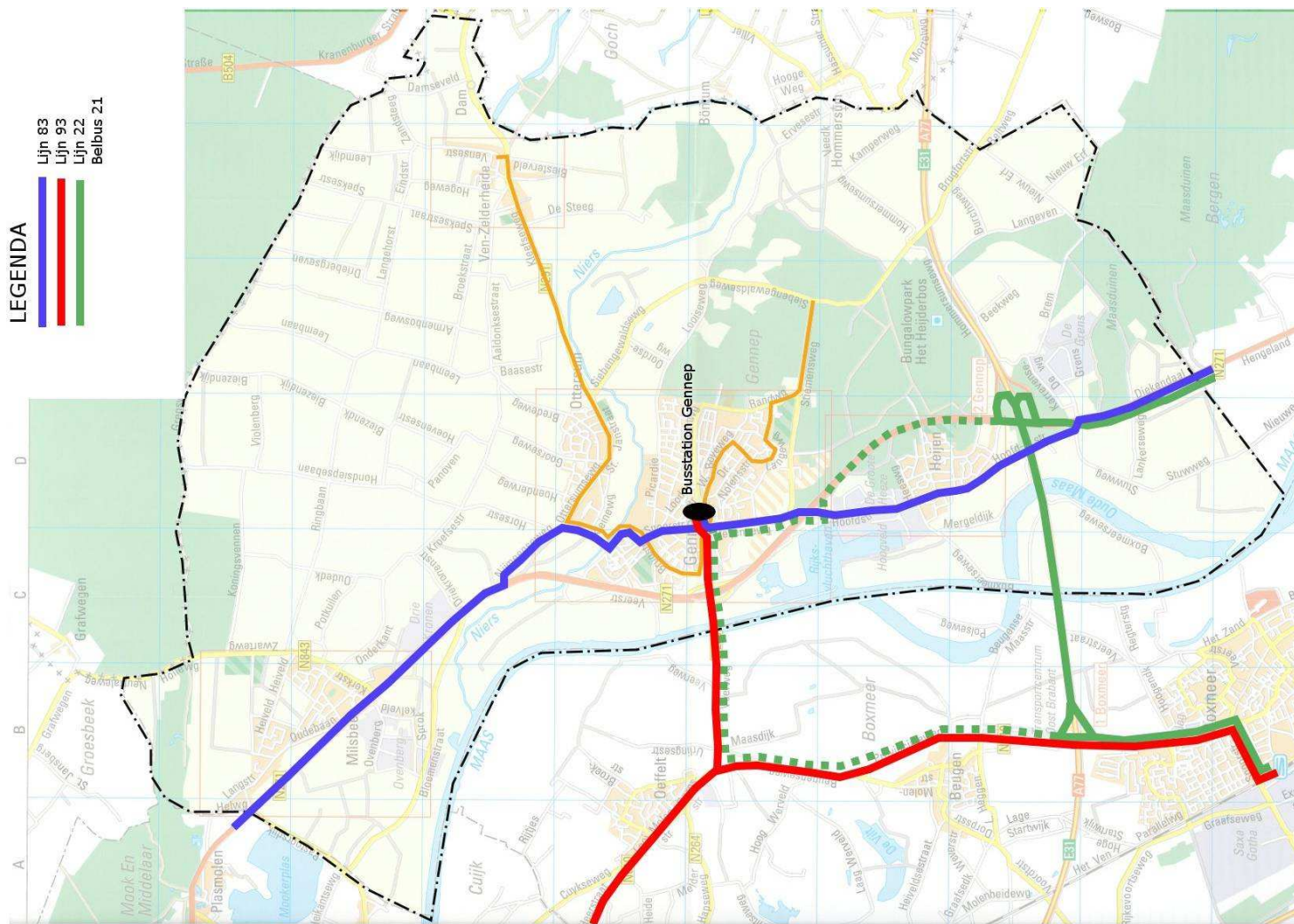
ETW type I 60 km/h met fietsstroken of fietssuggestiestroken (eventueel in rood uitgevoerd)



ETW type II 60 km/h

Bijlage 12

Gewenste buslij- nen



- LEGENDA**
- █ Lijn 83
 - █ Lijn 93
 - █ Lijn 22
 - █ Belbus 21

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