

Module Gemotoriseerd Verkeer

Inleiding

Modulaire opbouw GVVP

Het Astense GVVP kent een flexibele, modulaire opbouw. Het beleidsplan bestaat uit een kop met de verkeersvisie, een middendeel met uitwerking van de onderdelen van het beleid en een staart met integraal beleid en een maatregelenpakket.

De visie in de kop zet in op duurzame mobiliteit, behoudt van het groene karakter van de gemeente en een duidelijke wegenstructuur. Uitwerking vindt plaats in losse modules, die eenvoudig geactualiseerd kunnen worden. Ook is het op deze manier eenvoudig om modules toe te voegen.

Gemotoriseerd verkeer

Het thema Gemotoriseerd Verkeer heeft in de verkeersvisie van het GVVP een hoge prioriteit gekregen. Uitgangspunt is om het bestaande beleid in basis te handhaven en slechts op details wijzigingen door te voeren. Dit heeft zich vertaald in een geactualiseerde wegcategorisering. Daarin is de hoofdstructuur gelijk gebleven, maar zijn de wegcategorieën anders benoemd om beter aan te sluiten op de landelijke beleidslijn. Dit heeft geen gevolgen voor de feitelijke inrichting op straat.

Situatiebeschrijving

Verkeer ontstaat door activiteiten. Traditioneel is gemotoriseerd verkeer belangrijk en bepalend voor de inrichting van de openbare ruimte. De meeste verplaatsingen worden immers met de auto gemaakt.

Buiten de bebouwde kom

De A67 is een autosnelweg en daarmee stroomweg. Verder zijn alle hoofdwegen buiten de bebouwde kom van Asten in principe gebiedsontsluitingswegen met een maximum snelheid van 80 km/uur:

- N279 (provincie wegbeheerder)
- Heesakkerweg
- Deurneseweg
- gedeelte van Floralaan en Nobisweg tussen Ei van Ommel en komgrens

Alle overige wegen buiten de bebouwde kom van Asten zijn erftoegangsweg, zonaal aangeduid als 60 km/uur-zone. Binnen de erftoegangswegen wordt onderscheid gemaakt in erftoegangswegen type I en type II. De erftoegangswegen type I vormen de hoofdroutes in het buitengebied en hebben een geringe verkeersfunctie. Vaak ligt er langs deze routes een fietsvoorziening.

Hoewel op de wegen buiten de bebouwde kom de snelheidsregimes volgens de wegcategorysering uit het oude GWP zijn doorgevoerd, geldt dit niet voor alle inrichtingskenmerken.

Binnen de bebouwde kom

De hoofdwegen binnen de bebouwde kom zijn ook gebiedsontsluitingsweg. De bijbehorende maximum snelheid is 50 km/uur. Wegen in de verblijfsgebieden zijn erftoegangsweg en hebben een maximum snelheid van 30 km/uur.

In de wegcategorysering in het oude GWP zijn een aantal hoofdwegen aangeduid als erftoegangsweg type I, maar dit zijn voorrangswegen met een maximum snelheid van 50 km/uur. Daar wordt afgeweken van de landelijke richtlijnen.

De centrumring van Asten is een belangrijk onderdeel van de hoofdwegenstructuur van de kern Asten en is eveneens aangeduid als erftoegangsweg type I, veelal met een maximum snelheid van 50 km/uur. Alle overige wegen zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg type II en maken onderdeel uit van 30 km/uur zones.

Ook voor de wegen binnen de bebouwde kom geldt dat de snelheidsregimes volgens de wegcategorysering uit het oude GWP nagenoeg overal zijn doorgevoerd. Maar ook daar sluit de inrichting niet overal aan bij de inrichtingskenmerken.

Beleid

De bestaande wegfuncties zoals vastgelegd in de categorisering van wegen waren vertrekpunt voor de actualisatie van het GWP. De categorisering is dan ook alleen op detailpunten gewijzigd.

Buiten de bebouwde kom

De A67, de verbinding met de regio, is stroomweg. De provinciale wegen zijn belangrijke gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom. Hier wordt het verkeer verzameld om het verder af te wikkelen naar het hoofdwegennet. Ook de Heesakkerweg, Deurneseweg en gedeeltes van de Nobisweg en Floralaan zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom.

De overige wegen buiten de bebouwde kom zijn gecategoriseerd als erftoegangswegen type 1 of type 2. Voor beide categorieën geldt een snelheidsregime van 60 km/uur, de inrichting verschilt echter per categorie.

Erftoegangswegen type 1 krijgen buiten de bebouwde kom bij voorkeur een vrijliggende fietsvoorziening. Wanneer de ruimte hiervoor niet beschikbaar is, worden erftoegangswegen type 1 buiten de bebouwde kom, in ieder geval voorzien van fiets(suggestie)stroken. Op regionale routes waren deze bij voorkeur in rood uitgevoerd.

Binnen de bebouwde kom

In de nieuwe wegcategorisering wordt binnen de bebouwde kom onderscheid gemaakt in gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur) en erftoegangswegen type 1 en type 2 (30 km/uur). Hiermee wordt beter aangesloten op de landelijke richtlijnen. Dit betekent een wijziging ten opzichte van de oude wegcategorisering, waarin de erftoegangswegen type 1 een snelheidsregime van 50 km/uur kenden.

Gebiedsontsluitingswegen krijgen een dubbele as-markering wanneer er vrijliggende fietspaden zijn en onder de voorwaarde dat de wegbreedte dit toelaat. Op locaties waar de beschikbare ruimte vrijliggende fietspaden niet toelaat zijn fiets(suggestie)stroken ook toegestaan, dit is op diverse locaties al doorgevoerd. Op de rijbaan wordt dan geen dubbele as-markering aangebracht.

Voor de bebouwde kom van Asten betekent dit dat de radialen naar het centrum en de grote centrumring, de route Beatrixlaan-Heerbaan-Industrieweg-Lienderweg-Voordeldonk, gecategoriseerd worden als gebiedsontsluitingsweg.

Een categorisering van gebiedsontsluitingsweg past niet bij de ligging en inrichting van de centrumring om het winkelgebied. De centrumring wordt daarom gecategoriseerd als erftoegangsweg type 1. De centrumring verbindt de wijken met het centrum.

Erftoegangswegen type 1 worden binnen de bebouwde kom voorzien van een fiets(suggestie)strook.

Erftoegangswegen type 2 krijgen geen markering, ook geen kantmarkering. Dit geldt voor erftoegangswegen type 2 binnen en buiten de bebouwde kom. Het ontbreken van markering maakt duidelijk dat deze wegen bedoeld zijn om aanliggende percelen en erven te ontsluiten. Verblijven heeft hier prioriteit.

Het volgende onderscheid wordt nu gemaakt:

- Stroomweg (A67): 120 km/uur
- Gebiedsontsluitingswegen (GOW):
 - buiten de bebouwde kom 80 km/uur
 - binnen de bebouwde kom 50 km/uur
- Erftoegangswegen type 1 (ETW1):
 - buiten de bebouwde kom 60 km/uur
 - binnen de bebouwde kom 30 km/uur
- Erftoegangswegen type 2 (ETW2):
 - buiten de bebouwde kom 60 km/uur
 - binnen de bebouwde kom 30 km/uur

De geografische vertaling naar de categorisering van het wegennet staat in figuur 1.



figuur 1: Bijgestelde wegcategorisering gemeente Asten

Inrichtingsrichtlijnen per functie

Door per wegfunctie inrichtingsrichtlijnen vast te stellen, wordt duidelijk waar welke inrichting van de wegen van toepassing is, zie tabel 1.

Functie	Snelheid (km/uur)	Breedte (meter)	As markering	Kant markering	Verharding	Fiets- voorziening	Parkeren	Voet- gangers
Buiten de bebouwde kom								
GOW	80	11,40	dubbel	onderbroken	Gesloten verharding	gescheiden	n.v.t.	n.v.t.
ETW type 1	60	4,50-6,20	geen	onderbroken	elementen of gesloten verharding	gescheiden of fietsstrook	n.v.t.	Berm of fietsvoor- ziening
ETW type 2	60	maatwerk	geen	geen	elementen of gesloten verharding	n.v.t.	n.v.t.	rijbaan
Binnen de bebouwde kom								
GOW	50	6,35-7,85	dubbel	trottoirband of markering	gesloten verharding	gescheiden of fiets (suggestie) strook	n.v.t. of in langs parkeer vakken	n.v.t. of op trottoir
ETW type 1	30	maatwerk	geen	suggestie- strook	elementen	Fiets (suggestie) strook	n.v.t. of in langs parkeer vakken	Trottoir
ETW type 2	30	maatwerk	geen	geen	elementen	geen	Rijbaan of parkeer vakken	Trottoir of rijbaan

tabel 1: inrichtingsrichtlijnen per wegfunctie (bron: CROW)

Door de wegen in te richten conform de wegfunctie en rekening houdend met de inrichtingsrichtlijnen ontstaat een duidelijk wegbeeld. Het geeft aan waar verkeer prioriteit heeft en waar verblijven prioriteit heeft. Die duidelijkheid zorgt tevens voor een verbetering van de verkeersveiligheid, omdat de snelheid omlaag gaat en fietsers duidelijker een eigen plek op de weg krijgen.

Toetsingskader

Er zijn erftoegangswegen waar de verblijfsfunctie onder druk staat. Denk daarbij aan de doorgaande wegen tussen de kernen onderling of binnen de kernen als er sprake is van doorgaand verkeer. Het actief betrekken van (vertegenwoordigers van) bewoners bij de aanpak van een leefbaarheidsknelpunt en de eventuele uitwerking van verkeersmaatregelen helpt daarbij.

Om dit werkbaar en meetbaar te maken, wordt een toetsingskader voorgesteld voor wegen binnen de bebouwde kom. Dat gaat uit van snelheden en intensiteit van het gemotoriseerd verkeer, zoals tabel 2 laat zien. Dat biedt een goed instrument en hulpmiddel voor de objectivering van leefbaarheidsknelpunten. Het heeft niet de functie van een stroomschema waar een ja of nee uitkomt, maar geeft een beleidsmatig vertrekpunt voor de discussie en afweging. De norm is dan ook geen harde grens, maar geeft een indicatie of een leefbaarheidsprobleem aan de orde zou kunnen zijn.

Indicator leefbaarheid	Norm
Snelheid gemotoriseerd verkeer op wegen binnen de kom: - ETW's wanneer de V85 hoger is dan: - op GOW's bij een hogere V85 dan	40 km/uur 55 km/uur
Intensiteiten op erftoegangswegen binnen de kom: - intensiteit ETW I - intensiteit ETW II - percentage vrachtverkeer	< 6.000 mvt/etmaal < 4.000 mvt/etm maximaal 10%

tabel 2: toetsingskader leefbaarheidsknelpunt wegen binnen de bebouwde kom

Oplossingen van vastgestelde knelpunten worden in overleg met de omgeving of vertegenwoordigers daarvan besproken. Na afstemming en wederzijds begrip worden de maatregelen pas uitgevoerd. Dit kunnen fysieke maatregelen zijn, maar ook maatregelen gericht op gedragsbeïnvloeding.

Beleidskeuzes

Vanuit het thema gemotoriseerd verkeer zijn de volgende beleidskeuzes geformuleerd:

- De wegcategorisering wordt op onderdelen aangepast om beter aan te sluiten bij de beleving van de weggebruiker.
- Voor het doorvoeren van verkeersmaatregelen op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom waar de verblijfsfunctie onder druk staat, wordt gebruik gemaakt van een toetsingskader.