Verkeersveiligheidsplan Brunssum 2010-2020

Gemeente Brunssum veilig op weg



Gemeente Brunssum

december 2010

Verkeersveiligheidsplan Brunssum 2010-2020

Gemeente Brunssum veilig op weg

dossier : AD2275-100-100
registratienummer : MO-MA20100046
versie : 4

Gemeente Brunssum

december 2010

© DHV B.V. Niets uit dit bestek/drukwerk mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. drukwerk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van DHV B.V., noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.
Het kwaliteitssysteem van DHV B.V. is gecertificeerd volgens ISO 9001.

INHOUD BLAD

1	INLEIDING	1
2	BELEIDSVISIE	2
3	VERTREKPUNT 2010	4
3.1	Educatie/voorlichting	4
3.2	Handhaving	5
3.3	Infrastructuur	5
3.4	Organisatie	7
3.5	Objectieve verkeersveiligheid (ongevalanalyse)	7
3.6	Subjectieve verkeersveiligheid (klachtenregistratie)	12
4	UITVOERING	14
4.1	Meerjaren uitvoeringsprogramma	14
4.2	Financiering	18
5	ACTUALISERING	19
6	COLOFON	20

BIJLAGEN

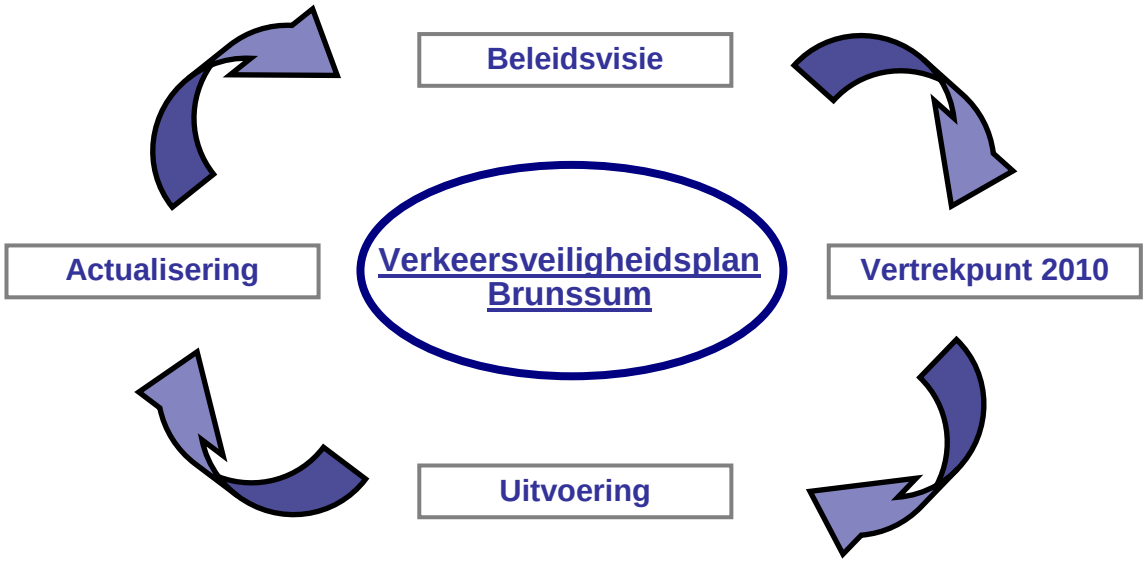
1	Wegcategorisering 2011-2020
2	Duurzaam veilige inrichting van wegen
4	Komgrenzen
5	Afkortingen

1 INLEIDING

In Nederland vallen jaarlijks ongeveer 750 verkeersdoden en 18.000 ziekenhuisgewonden in het wegverkeer. Deze tol voor onze mobiliteit wordt maatschappelijk als veel te hoog ervaren. Rijk, Provincies en gemeenten hebben elk hun eigen mogelijkheden om bij te dragen aan een veiliger verkeer. De mogelijkheden van gemeenten moeten hoog worden aangeslagen. Een groot gedeelte van de verkeersongevallen vindt immers plaats op wegen die in beheer en onderhoud zijn bij de gemeenten.

Ambtelijk en bestuurlijk bestaat daarom behoefte aan een actueel rapport / (web)applicatie, waarin richting wordt gegeven aan het gemeentelijke verkeersveiligheidsbeleid voor de komende jaren. Dit verkeersveiligheidsplan fungeert als een toetsingskader voor toekomstige reconstructie- en nieuwbouwplannen.

In de *Beleidsvisie* staan de actiepunten beschreven waarop men zich de komende jaren wil gaan richten. Voor het vaststellen van deze actiepunten ten aanzien van verkeer en vervoer is het van belang te weten waar de gemeente Brunssum op dit moment staat. In het hoofdstuk *Vertrekpunt 2010* is dit aan de hand van een aantal thema's beschreven. Het hoofdstuk *Uitvoering* bevat een prioritering op basis waarvan een uitvoeringsprogramma met concrete acties (niet-infrastructureel) en maatregelen (infrastructureel) en kostenraming voor de komende vijf jaren is opgesteld. Het hoofdstuk *Actualisering* is een dynamisch hoofdstuk. Dit hoofdstuk geeft een jaarlijkse update van de acties die zijn uitgevoerd en uitgevoerd gaan worden. Hier kunnen ook eventuele wijzigingen in het beleid en/of een beschrijving van een nieuw vertrekpunt worden vastgelegd. Het voordeel hiervan is dat een actualisatie van het beleidsplan over enkele jaren efficiënt kan worden uitgevoerd.



2 BELEIDSVISIE

De gemeente heeft de ambitie haar beleid dusdanig uit te voeren dat de verkeersveiligheid verbetert en dat de komende jaren het aantal dodelijke verkeersongevallen nul blijft (nuloptie). De beleidsvisie omschrijft op welke wijze men de ambitie wil bereiken. De focus ligt hierbij op:

1. **beter toerusten van de weggebruikers tot hun verkeerstaak door middel van verkeerseducatie, handhaving en voorlichting;**
2. **realiseren van een "duurzaam veilig verkeerssysteem", het terugdringen van het aantal en de ernst van de verkeersongevallen en het terugdringen van de gevoelens van onveiligheid die het verkeer bij bepaalde groepen weggebruikers veroorzaakt.**

De doelstelling in cijfers:
De gemeente Brunssum streeft ernaar, op grond van de verkeersongevallenanalyse, om het aantal ziekenhuisopnames van acht in 2009 terug te dringen naar jaarlijks maximaal vijf in 2020 conform de nationale verkeersveiligheidsdoelstelling. In 2009 hebben zich geen verkeersongevallen met een dodelijke afloop voorgedaan.

Dit wil de gemeente bereiken door zich de komende jaren te gaan richten op onderstaande actiepunten. De inhoud van deze actiepunten is bepaald aan de hand van een inventarisatie van de huidige situatie waarbij is gekeken naar onder andere de ongevallen, klachten, verkeersintensiteiten en de toepassing van de Duurzaam Veilig-visie. Tevens heeft het raadsprogramma 2010-2014, 'Samen Daadkrachtig Vooruit' (http://www.brunssum.nl/dsresource?objectid=38765&getastype=PDF) een belangrijke rol omdat hierin de politieke prioriteit voor de komende jaren is beschreven. De resultaten van de inventarisatie kunt u hier (link naar Vertrekpunt 2010) bekijken.

Actiepunten:

Educatie

- Actief benaderen basisscholen voor het afsluiten van verkeerseducatieconvenanten.
- Aan de hand van het permanente verkeerseducatiebeleid (www.rovl.nl/leren-over-verkeer/levenlang-leren) extra aandacht besteden aan de volgende doelgroepen:
  - bromfietsers (16 en 17 jaar);
  - automobilisten (in de leeftijd van 18-25 jaar en 55+).

Voorlichting

- Structurele publicaties aangaande verkeer, verkeersregels en verkeersveiligheid middels gemeentelijke website en de stadskrant.
- Voorlichting aansluiten bij de landelijke verkeersveiligheidscampagnes en in Parkstadverband.
- Instandhouden verkeersspreekuur en Meldpunt Overlast Brunssum (045-5278686 of via www.brunssum.nl).

Handhaving

- Instandhouden structureel verkeersveiligheidsoverleg omtrent ongevallocaties en handhavingsacties.
- Voortzetten van het meten van verkeersintensiteit en -snelheid op vaste locaties.
- Voortzetten van het meten van de verkeerssnelheid bij klachten.

- Opstellen van een jaarlijks handhavingsplan in samenwerking met de afdeling handhaving en de politie.

Infrastructuur

- Implementeren inrichting van wegen conform Duurzaam Veilig (www.doormetduurzaamveilig.nl) in ontwerp, reconstructies en beheerprogramma.
- Completeren van de wegcategorisering conform Duurzaam Veilig inclusief de Essentiële Herkenbaarheidskenmerken.
- Fietsroutes dienen veilig te zijn; zeker van en naar school.
- Accentueren bebouwde komgrenzen.
- Toepassen uniformiteit in verkeersmaatregelen, maatwerk op openbaar vervoer- en hulpdienstroutes.

Organisatie

- Instandhouden structurele interne overlegstructuur tussen de verschillende disciplines die raakvlakken hebben met verkeer en vervoer ter voorkoming en/of oplossing van potentiële leefbaarheid- en verkeersveiligheidsknelpunten bij uitbreidingen, reconstructies en nieuwe ontwikkelingen.
- Uitvoeren verkeersveiligheidsaudit bij grote ruimtelijke projecten.

3 VERTREKPUNT 2010

Gemeente Brunssum heeft de ambitieuze doelstelling het aantal verkeersdoden en het aantal ziekenhuisopnames terug te dringen van respectievelijk nul en acht naar jaarlijks maximaal nul en vijf in 2020.
Om actiepunten te kunnen benoemen om naar de doelstelling op het gebied van verkeersveiligheid toe te werken, is het van belang te weten waar de gemeente Brunssum op dit moment staat. Hier volgt een beschrijving van de huidige situatie op het gebied van verkeer en vervoer binnen de gemeente Brunssum aan de hand van zeven thema's. Deze thema's zijn: educatie, voorlichting, handhaving, infrastructuur, organisatie, objectieve- en subjectieve veiligheid.

3.1 Educatie/voorlichting

Bij het vormgeven van het educatieve beleid haakt de gemeente in op activiteiten van andere overheden en organisaties. Het gaat hierbij om de campagnes van het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid Limburg (ROVL) (www.rovl.nl), Politie (www.politie.nl/limburg-zuid), Veilig Verkeer Nederland (VVN) (www.veiligverkeernederland.nl) en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/verkeersveiligheid/maatregelen-verkeersveiligheid#voorlichtingscampagnes). Deze campagnes zijn breed opgezet met aandacht voor voorlichting, onderwijs en handhaving zoals "rijdt met je hart", de "BOB-actie" en "de scholen zijn weer begonnen".

In 2002 hebben de gezamenlijke regionale- en provinciale organen voor verkeersveiligheid de uitgangspunten voor beleid vastgesteld om te komen tot een succesvolle invoering van Permanente Verkeerseducatie (www.rovl.nl/leren-over-verkeer/levenlang-leren) (PVE). Dit voorziet in een programma met activiteiten in de leeftijdscategorie van 0 tot 100 jaar. Aan de hand van dit programma streeft de gemeente Brunssum ernaar om de verkeersdeelnemer gedurende het hele leven de benodigde kennis, vaardigheden en motivatie bij te brengen voor een veilige deelname aan het verkeer. Onderdeel van het PVE programma is onder andere de Nadere Subsidieregeling VerkeersEducatie (http://www.rovl.nl/leren-over-verkeer/4-12-jaar/subsidie) (NSVE). Deze regeling houdt in dat scholen gelden ontvangen van Provincie en Gemeente voor het op een goede wijze tot stand brengen van verkeerseducatie. Drie van de tien basisscholen in Brunssum doen reeds mee aan deze regeling. Het voortgezet onderwijs in de gemeente (Carbooncollege) neemt niet meer deel aan de NSVE.

Daarnaast geeft de gemeente voorlichting aan de inwoners via de stadskrant en de gemeentelijke website. Daarin worden tevens alle openbare bekendmakingen en andere officiële mededelingen gepubliceerd.
Ter bevordering van de verkeersveiligheid in Parkstad hebben de gemeenten en Parkstad Limburg een actieplan verkeersveiligheid opgesteld. Dat actieplan bevat diverse maatregelen voor verkeerseducatie van jongeren en ouderen, verkeershandhaving en communicatie. Onderdeel van dit actieplan is een verbeterde voorlichting over de verkeersregels. Dit gebeurt via publicaties op de gemeentelijke websites die steeds een thema (http://www.brunssum.nl/content.jsp?objectid=16058) behandelen. In Parkstad-verband vindt tevens regelmatig overleg plaats met Veilig Verkeer Nederland omtrent educatie en voorlichting.
Tweewekelijks vindt er een verkeersspreekuur (http://www.brunssum.nl/content.jsp?objectid=16058plaats) waar de burger haar vragen, problemen en/of klachten kan bespreken met de verkeerscoördinator en de politie.

3.2 Handhaving

Handhaving is een belangrijke pijler om de verkeersveiligheid te vergroten. Het bevoegde gezag voor handhaving zijn de politie en de buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA) in dienst bij de gemeente.

Politie
De politieverkeerstaak is te verdelen in een *repressieve* en een *preventieve taak*.
De ***repressieve*** verkeerstaak van de Politieregio Zuid is in het korpsbeleid vastgelegd en is gericht op de aanpak van verkeersonveiligheid. De Politieregio Zuid heeft zogenaamde handhavingteams gericht op het controleren van verkeer. De speerpunten actie van de politie heet HelmGRAS: helm, gordel, roodlicht negatie, alcohol en snelheidcontroles.

De aanpak van deze speerpunten wordt lokaal uitgevoerd. Dit houdt in dat per basiseenheid handhavingactiviteiten ten aanzien van deze speerpunten plaatsvinden. Deze activiteiten worden in het beleidsplan van de basiseenheid vastgelegd. Hieronder vallen ook de snelheidscontroles die worden uitgevoerd in gemeente Brunssum.

Door deze regionale handhavingteams is er voor de basiseenheden meer ruimte om te reageren op lokale verkeersgerelateerde klachten.

Vanuit de **preventieve verkeerstaak** heeft de medewerker verkeer van de gemeente Brunssum structureel overleg met de politie tijdens het tweewekelijkse verkeersspreekuur. De medewerker verkeer kan enige sturing geven aan de locaties en de aandachtspunten van handhaving. Daarbij worden ernstige ongevallen indien wenselijk nader besproken.

Gemeente
Handhaving op foutparkeren vindt momenteel door de gemeente plaats (BOA) waarbij naast de controle van de parkeerschijfzone (blauwe zone) ook controle van foutparkeren plaatsvindt. Met deze taken zijn drie personen belast.

De gemeente beschikt over apparatuur om snelheids- en intensiteitmetingen te verrichten. Deze apparatuur wordt met name gebruikt als monitoring van het verkeersaanbod en om klachten van bewoners over te hard rijden te onderzoeken.

3.3 Infrastructuur

De wegcategorisering van Parkstad, conform Duurzaam Veilig (link naar bijlage 2), is vastgelegd in het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan 2007-2020 (http://www.parkstad-limburg.nl/index.cfm/parkstad-limburg/wat-doet-parktstad-limburg/programma-s/ruimte-en-mobiliteit/mobiliteit) (RVVP) en is door de gemeente Brunssum grotendeels uitgevoerd. Slechts op enkele wegen is in nauw overleg met de hulpdiensten en als gevolg van het vrachtverkeer hiervan afgeweken.
Conform de Duurzaam Veilig visie zijn de 60 km/uur-zones buiten de bebouwde kom reeds uitgevoerd. Daarnaast zijn binnen de bebouwde kom alle woonwijken ingericht als zijnde 30 km/uur-zones. De kwaliteit van de reeds ingerichte 30 km/uur-zones is goed. Echter zijn nog niet alle zones ingericht conform de Duurzaam Veilig richtlijnen. Gemeente Brunssum kiest ervoor de verdere completering van de 30 km/uur-zones in de komende jaren op wijkniveau aan te pakken. Klik hier (link naar bijlage 1) voor de wegcategorisering van de gemeente Brunssum.

Op diverse fietsroutes zijn (vrijliggende) fietsvoorzieningen gerealiseerd. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt dient vooral op de school-thuisroutes extra aandacht uit te gaan naar de aanwezigheid van fietsvoorzieningen.

Herkenbaarheid wegcategorieën

Om de wegcategorieën herkenbaar te maken voor de weggebruiker is de gemeente de afgelopen jaren gestart met het aanbrengen van de Essentiële Herkenbaarheidskenmerken (link naar bijlage 3) (EHK) op haar wegennet. Een goed voorbeeld van aangebrachte EHK-markering in Brunssum is de Kennedylaan. In de huidige situatie is circa 15% van de gebiedsontsluitingswegen voorzien van de EHK-markering.



Afbeelding 1: EHK-markering Kennedylaan

Komgrenzen

Het aanbrengen van komgrenzen is een onderdeel van de Duurzaam Veilig Visie. De maatregelen attenderen de weggebruikers op de verkeerssituatie waarin ze verblijven (binnen of buiten de kom) en welke maximum snelheid er geldt. De meeste invalswegen in Brunssum zijn voorzien van een kommaatregel.

Buitenring Parkstad Limburg

De Buitenring Parkstad Limburg (BPL) heeft tot doel de regio Parkstad beter bereikbaar te maken. Initiatiefnemer is de Provincie Limburg, die bij dit project nauw samenwerkt met de regio Parkstad Limburg, de Parkstad-gemeenten Brunssum, Heerlen, Kerkrade, Landgraaf, Nuth en Onderbanken en de gemeente Schinnen. De start van de aanleg staat gepland voor eind 2011 / begin 2012. De planning is dat de Buitenring in 2015 zal opengaan voor het verkeer. De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een aanzienlijke verbetering van de aansluiting van de regio op de (inter)nationaal en (inter)regionaal verbindende wegen. Daardoor verbetert substantieel de afwikkeling van het verkeer. Dat is gunstig voor de bereikbaarheid van Brunssum (als onderdeel van Parkstad) en de verkeersveiligheid in de regio. Daarnaast zal de Buitenring een welkome bijdrage leveren aan de ruimtelijke structuur van Parkstad, de leefbaarheid in de woonkernen, alsook de economische en toeristische ontwikkelingmogelijkheden binnen deze regio.

Specifiek voor de gemeente Brunssum zijn de effecten voor het onderliggende wegennet positief. Zo zal

de intensiteit op veel ontsluitende wegen afnemen. De grootste afname wordt verwacht op de trajecten Trichterweg/Maastrichterstraat, N274 (binnen bebouwde kom), N299 (Emmaweg/Prins Hendriklaan/Rimburgerweg) en Haefland/Veldstraat/Kennedylaan Noord.

Logischerwijs is op de gebiedsontsluitingswegen die aansluiten op de Buitenring rondom deze aansluitingen wel een toename te verwachten in de verkeersintensiteit. Echter deze aansluitingen worden vormgegeven dat geen problemen ontstaan ten aanzien van de doorstroming en de verkeersveiligheid.

3.4 Organisatie

Overlegmomenten
De gemeente Brunssum is opgedeeld in vijf wijken met elk een eigen wijkteam. Bewoners zijn vanuit deze wijkteams actief bezig om knelpunten ten aanzien van onder andere verkeersveiligheid en leefbaarheid samen met de gemeente op te lossen. Bij de gemeente zijn twee wijkmanagers aangewezen die veelvuldig in contact zijn met deze wijkteams. Twee keer per jaar voeren de wijkteams een wijkschouw uit waarbij er een goede vertegenwoordiging is van het college. De samenwerking met de wijkteams wordt door de betrokken partijen als positief ervaren.
Voor het bespreken van belangrijke verkeerszaken is er een structureel overleg tussen ambtenaren en wethouder. Verder heeft de verkeerscoördinator van de gemeente regelmatig contact met de afdeling handhaving, Veolia Transport, WMO raad en bewoners.
In het regionaal mobiliteitsoverleg Parkstad waar Brunssum aan deel neemt, worden zaken als verkeersveiligheidonderwerpen, regionale verkeersstructuur en ontwikkelingen rondom de Binnen- en Buitenring besproken en regionaal opgepakt.

Meldpunt
Voor bewoners heeft de gemeente een Meldpunt Overlast Brunssum 045-5278686 dat vierentwintig uur per dag bereikbaar is en via internet (www.brunssum.nl) kan men te allen tijde meldingen maken.

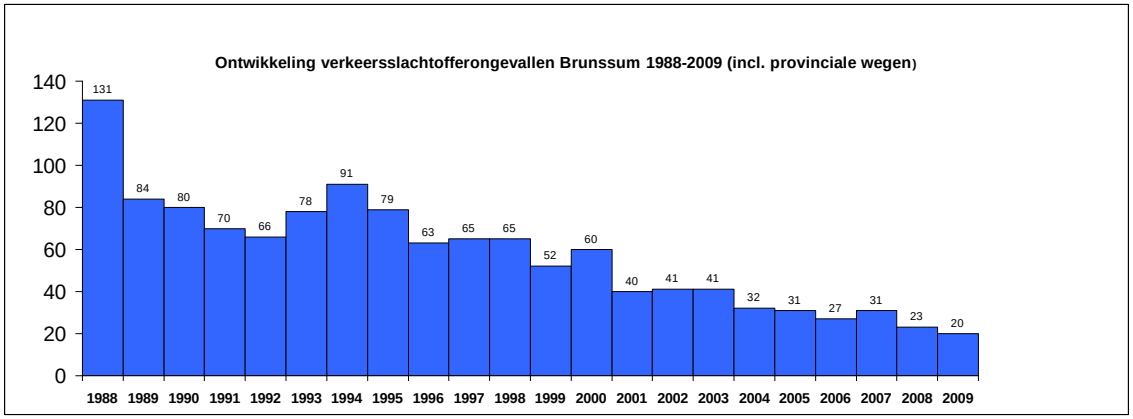
Integrale aanpak
Verkeer kent veel aspecten, waarvan verkeersveiligheid een hele belangrijke is. Verkeersveiligheid is niet alleen een zaak tussen verkeerscoördinator, politie/handhaving en openbaar vervoer (Veolia). Binnen de dienst Beleid & Strategie stelt men een samenhangend beleid op ten aanzien van aspecten zoals ruimtelijke ordening, milieu en verkeerscirculatie.
Uitbreidingen en/of nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (masterplannen) worden momenteel reeds verkeerskundig getoetst op bereikbaarheid, verkeersveiligheid, doorstroming en milieu. Verkeer maakt onderdeel uit van de dienst Projecten zodat de integrale aanpak van projecten is gewaarborgd.
Bij de afdeling Vergunningen is verkeersveiligheid een belangrijk thema (met name bij evenementen). Verkeersveiligheid speelt dus op veel fronten in de organisatie.

3.5 Objectieve verkeersveiligheid (ongevalanalyse)

Belangrijk onderdeel van het VVP is de analyse van de objectieve verkeersveiligheid, aan de hand van ongevalcijfers. Allereerst is gekeken naar de trend (relatieve stijging / daling) in het aantal verkeersslachtoffers. Hierbij is uitsluitend gekeken naar ongevallen met ziekenhuisopnamen en/of dodelijke slachtoffers tot gevolg. Dit is niet alleen gedaan omdat dit soort ongevallen ernstig zijn en dus prioriteit hebben bij het voorkomen. Ook is hiervoor gekozen omdat ongevallen waarbij geen slachtoffers vallen (uitsluitend materiële schade) niet altijd zijn geregistreerd en de gegevens hierover dus

onbetrouwbaar zijn om te gebruiken in de analyse.

Trendanalyse
Om een trend te kunnen ontdekken in het aantal verkeersslachtofferongevallen is een analyse gemaakt. Voor de trendanalyse is gebruik gemaakt van de door de Dienst Verkeer & Scheepvaart geregistreerde ongevallengegevens van 2000 tot en met 2009 en van de bij de gemeente bekende cijfers van voor 2000.



Afbeelding 2: trend in het aantal verkeersslachtofferongevallen in de gemeente Brunssum

Er is de afgelopen tien jaar een licht dalende trend waarneembaar in het aantal verkeersslachtofferongevallen in de gemeente Brunssum. Het aantal verkeersdoden schommelt tussen de nul en drie per drie jaar. De dalende trend wordt veroorzaakt door een afname in het aantal ziekenhuisopnames.

De nationale verkeersveiligheidsdoelstellingen voor 2010 uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid is -30% doden en -7,5% ziekenhuisgewonden ten opzichte van 2002. Als we deze doelstelling vertalen naar de situatie in Brunssum dan valt hieruit af te leiden dat de doelstelling ten aanzien van het aantal verkeersdoden is in 2009 al behaald. In 2002 waren er nul verkeersdoden en in 2009 ook.

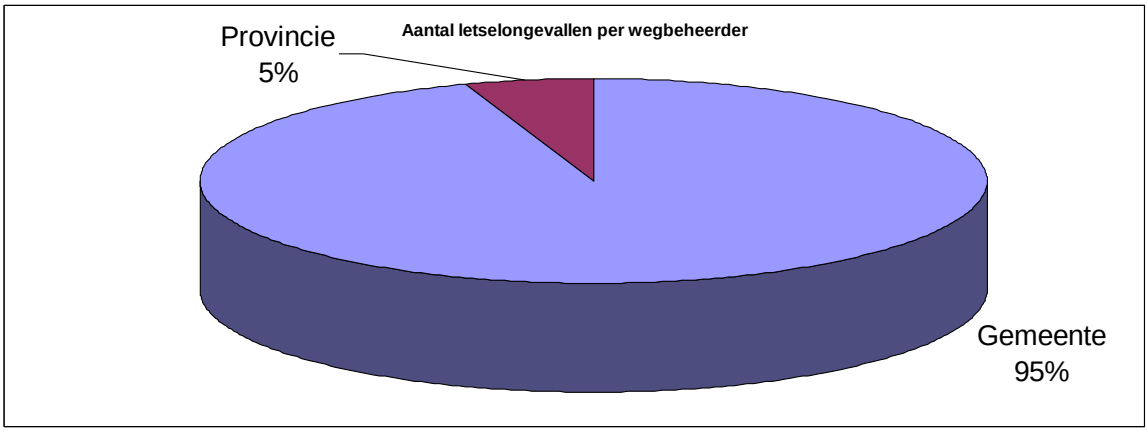
De doelstelling aangaande het aantal ziekenhuisgewonden is in 2009 nog niet behaald. In 2002 zijn er acht ernstige verkeersslachtoffers geregistreerd en in 2009 tien. Een afname van 7,5% ten opzichte van 2002 betekent een afname van één dus maximaal zeven ziekenhuisgewonden in 2010. Een afname van minimaal drie ziekenhuisgewonden is dus gewenst om de doelstelling te behalen.

De landelijke doelstellingen voor 2020 (-55% doden ten opzichte van 2002 en -34% ziekenhuisgewonden ten opzichte van 2002) worden in de gemeente Brunssum wat betreft de dodelijke slachtoffers ook al behaald maar wel pas één jaar (nul verkeersdoden in 2009, doelstelling voor 2020 is maximaal nul doden). Voor het aantal ziekenhuisgewonden is de doelstelling van 2020 nog niet behaald (tien ziekenhuisopnames in 2009, doelstelling voor 2020 is maximaal vijf ziekenhuisopnames).
Men dient rekening te houden met het feit dat het totale aantal verkeersdoden en ziekenhuisopnames per jaar schommelt. Hierbij is ieder slachtoffer er een teveel en daarom is het van belang de daling van slachtoffers door te zetten en te streven naar structureel lagere cijfers!

Voor de overige analyses is gebruik gemaakt van de ongevalgegevens van 2005 t/m 2009.

Analyse ongevallen per wegbeheerder 2005 - 2009

Van alle slachtofferongevallen binnen de gemeente Brunssum vindt vijf procent plaats op wegen in beheer van de Provincie (de N274, de N276 en de N299). De overige ongevallen vinden plaats op wegen in beheer van de gemeente.



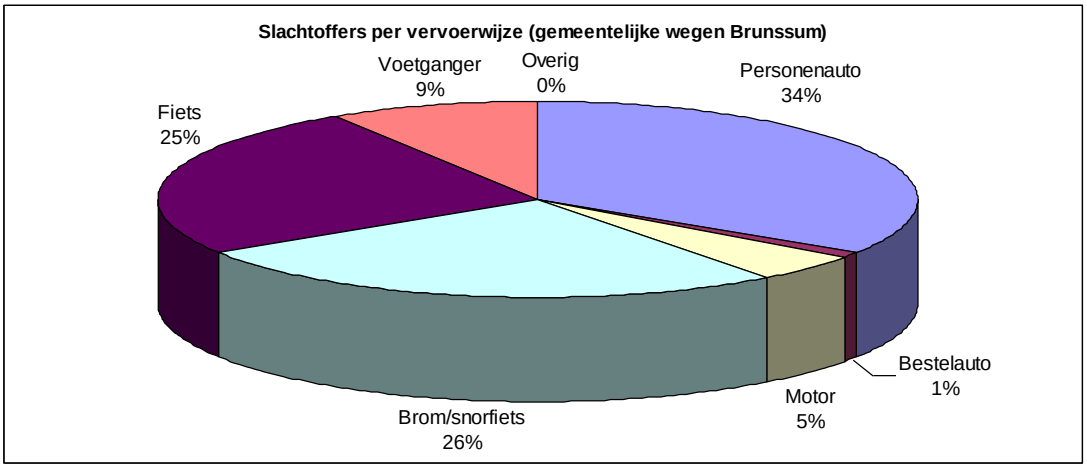
Afbeelding 3: slachtofferongevallen ingedeeld naar wegbeheerder 2005 - 2009

Omdat de gemeente geen directe invloed heeft op de verkeersveiligheid op wegen die niet binnen gemeentelijke beheer vallen, wordt in het volgende deel van de ongevalanalyse uitsluitend gekeken naar ongevallen die hebben plaatsgevonden op gemeentelijke wegen. Op de gemeentelijke wegen hebben zich in vijf jaar 125 letselongevallen voorgedaan.

Analyse slachtoffers per vervoerwijze

In Afbeelding 4 is de uitsplitsing te zien van het aantal slachtoffers in Brunssum per vervoerwijze. Deze laat zien dat het aandeel langzaam verkeer (voetgangers, brom/snorfietsers en fietsers) 60% van het totale aantal slachtoffers bedraagt.

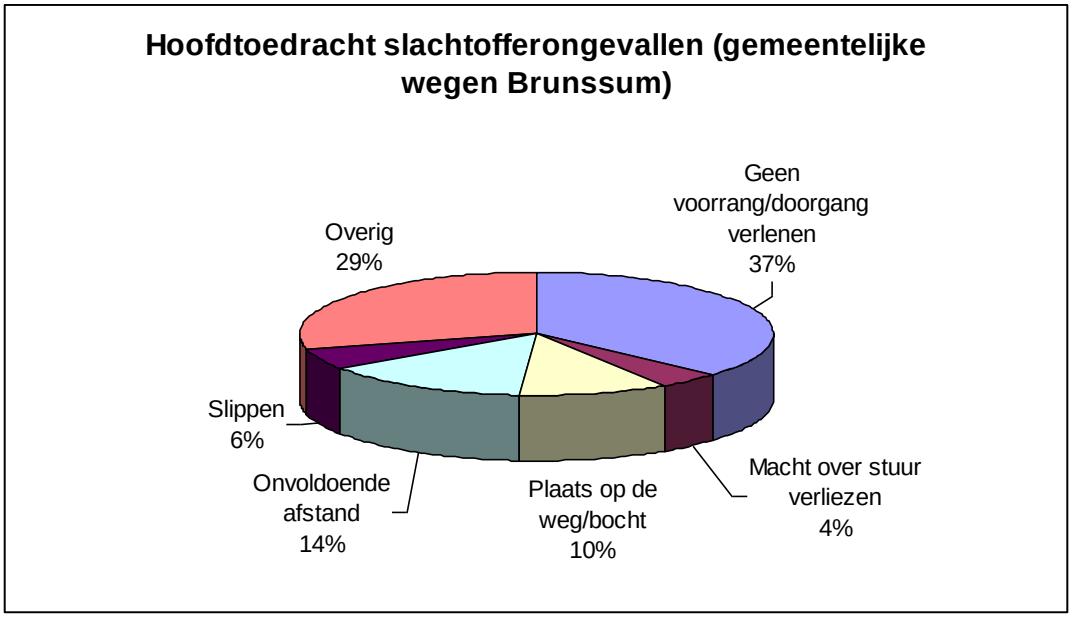
In vergelijking met alle gemeentelijke wegen in Limburg valt op dat onder fietsers zes procent minder ongevallen plaatsvinden en bij personenauto's juist zes procent meer. Verder zijn er geen opvallende verschillen voor de gemeentelijke wegen in Brunssum in vergelijking tot alle gemeentelijke wegen in Limburg.



Afbeelding 4: slachtoffers per vervoerswijze 2005 - 2009

Analyse toedracht top 5

Van alle slachtofferongevallen op gemeentelijke wegen is een 'toedrachtlijst top 5' gemaakt. Dit is een lijst van de meest voorkomende oorzaken van een slachtofferongeval. De top 5 ziet er als volgt uit:



Afbeelding 5: hoofdtoedracht slachtofferongevallen

Uit de top 5 blijkt duidelijk dat 'geen voorrang verlenen' de belangrijkste oorzaak van slachtofferongevallen is op de gemeentelijke wegen in Brunssum. Dit komt overeen met de top 5 voor alle gemeentelijke wegen in Limburg, waar 'geen voorrang verlenen' met 30% eveneens bovenaan de top 5 staat. Vaak heeft dit te maken met inschattingsfouten of onoplettendheid van de weggebruiker. Opvallend is het percentage ongevallen met als toedracht 'onvoldoende afstand'. Deze is 14%, terwijl dit voor geheel Limburg slechts 7% is.

Ongevallocaties in Brunssum

Jaarlijks wordt door de verkeerscoördinator een verkeersveiligheidsanalyse opgesteld. Op enkele locaties heeft dit geleid tot het uitvoeren van extra maatregelen om ongevallen te voorkomen.
Deze kaart (link bijlage 3) geeft weer op welke plaatsen binnen de gemeente Brunssum in de jaren 2005 t/m 2009 slachtofferongevallen hebben plaatsgevonden.

Op de kaart is te zien dat er geen 'black spots' zijn in de gemeente Brunssum. Een 'black spot' is een wegvak of kruispunt waar in een periode van drie aaneengesloten jaren zes of meer slachtofferongevallen hebben plaatsgevonden. Binnen de gemeente Brunssum zijn dergelijke 'black spots' niet (meer) aanwezig. De laatste jaren is het ongevallenbeeld erg diffuus en zijn oplossingen niet zozeer direct infrastructureel op te lossen zoals vaak bij black spot op kruispuntniveau wel het geval was. Het gaat nu vaker om ongevallen die een mogelijk gevolg zijn van de inrichting van een wegvak of onduidelijkheid/onoplettendheid bij de weggebruiker.

De locaties met meeste slachtofferongevallen in de gemeente zien er als volgt uit:

1. Haefland (wegvak): na aanleg BPL verwachte daling in intensiteit en ongevallen
2. Past. Savelbergstraat - Wilhelminastraat (kruispunt)

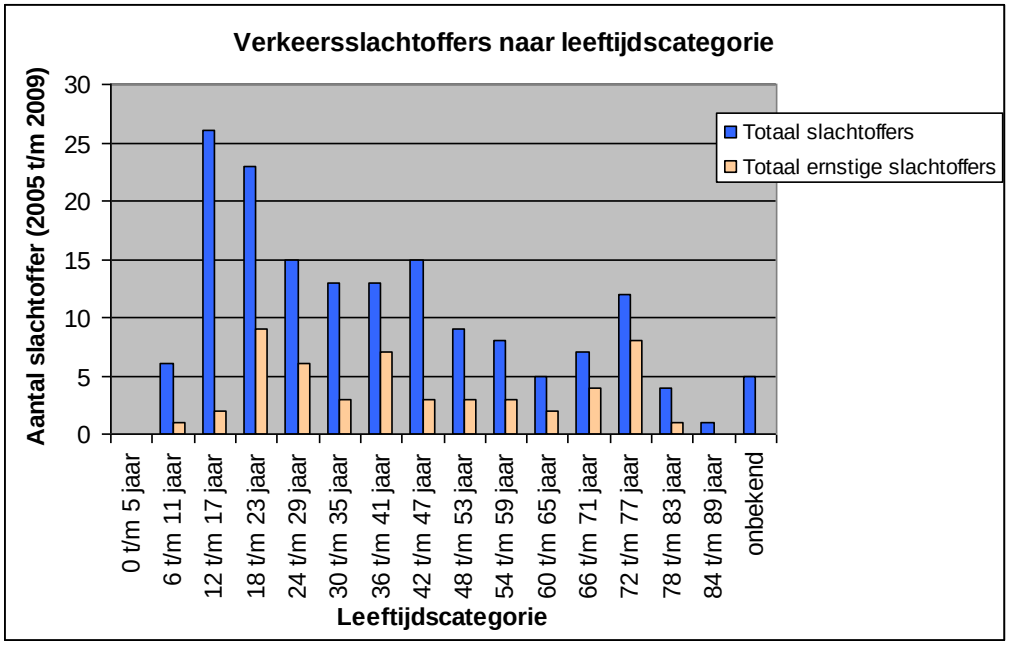
Het aantal ongevallen op het wegvak Haefland zal na aanleg van de BPL een daling in intensiteit kennen. Dit heeft mogelijk tot gevolg dat het aantal ongevallen afneemt. Het wegvak blijft een punt van aandacht tijdens de jaarlijkse ongevalanalyse de komende jaren.

De ongevallen die gebeuren op het kruispunt Past. Savelbergstraat - Wilhelminastraat zullen nader geanalyseerd moeten worden waarna bekeken wordt of verbetering van de situatie mogelijk is.

Analyse slachtoffers per leeftijdscategorie

In Afbeelding 3 is per leeftijdscategorie het totale aantal (ernstige) slachtofferongevallen weergegeven. Hieruit volgt dat vooral de categorieën 12 t/m 17 jaar, 18 t/m 24 jaar en 72 t/m 77 jaar 'slecht' scoren. Diepgaander onderzoek toont aan dat in de categorie 12 t/m 17 jaar het overgrote deel van de ernstige slachtofferongevallen valt onder de 16 en 17 jarigen. Het merendeel van deze slachtoffers zijn bromfietsers.

In de leeftijdscategorie 18 t/m 24 jaar zijn het vooral de beginnende autobestuurders die relatief vaak bij een letselongeval zijn betrokken. Mensen in de leeftijd van 72 t/m 77 jaar behoren tot de groep kwetsbare verkeersdeelnemers. Deze mensen zijn kwetsbaarder in het verkeer en betrokken bij een ongeval is de kans op letsel dan ook relatief groot.



Afbeelding 6: verkeersslachtoffers naar leeftijdscategorie

3.6 Subjectieve verkeersveiligheid (klachtenregistratie)

Er zijn op dit moment geen subjectief verkeersonveilige klachten bekend van dusdanige en algemene omvang die in dit beleidsplan kunnen worden opgenomen.

Parkstadmonitor
In opdracht van Parkstad Limburg is de Parkstadmonitor (http://parkstad-limburg.buurtmonitor.nl/) gerealiseerd. De Parkstadmonitor is bestemd voor u als bewoner of toekomstige bewoner. Het is ook bedoeld voor ondernemers, raadsleden, ambtenaren, scholieren en onderzoeksbureaus. Eigenlijk voor iedereen die geïnteresseerd is in de regio Parkstad Limburg. Veel van de cijfers zijn te raadplegen tot op buurtniveau en zijn beschikbaar voor meerdere jaren. De meest recente gegevens uit het onderzoek dateren uit 2007.

In het burgeronderzoek zijn vragen gesteld over het onderwerp verkeer, waarbij het met name gaat om het verkeer in het algemeen en om een aantal specifiekere verkeersvoorzieningen in de directe woonomgeving.
Om de algemene tevredenheid over het verkeer in de directe woonomgeving te indiceren is de mensen in het burgeronderzoek gevraagd de verkeerssituatie in de buurt door middel van een rapportcijfer van 1 t/m 10 te beoordelen. Tabel 1 geeft de algemene waardering voor het verkeer in de buurt aan de hand van deze rapportcijfers voor 2001-2007 weer.

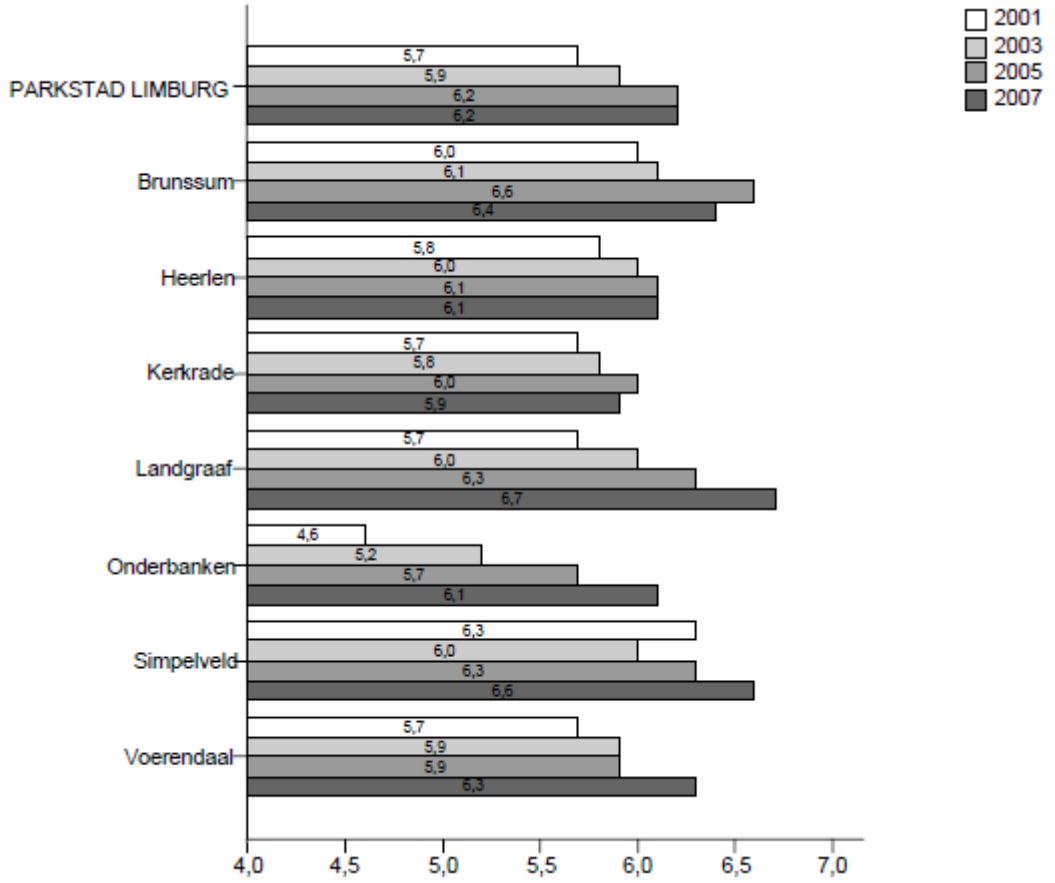
	2001	2003	2005	2007
PARKSTAD LIMBURG	6,1	6,1	6,2	6,3
Brunssum	6,2	6,3	6,4	6,4
Heerlen	6,1	6,2	6,2	6,4
Kerkrade	6,1	6,2	6,1	6,2
Landgraaf	6,1	6,0	6,2	6,4
Onderbanken	5,8	5,8	6,1	6,3
Simpelveld	6,4	6,2	6,5	6,5
Voerendaal	6,2	6,2	6,2	6,3

Tabel 1: rapportcijfer verkeerssituatie in de buurt (algemeen)

In 2007 waarderen de inwoners van Parkstad Limburg de verkeerssituatie in hun buurt met een 6,3; een voldoende dus. Het rapportcijfer van de gemeente Brunssum is de laatste jaren gestegen en ligt net boven het Parkstadgemiddelde.

De tevredenheid over het verkeer in de buurt is ook meer in detail onderzocht. Dit is gebeurd door de inwoners in het burgeronderzoek te vragen in welke mate ze tevreden zijn over de volgende specifieke aspecten van verkeer in de eigen buurt:

- verkeersdrukte op wegen en straten;
- verkeerssnelheid op wegen en straten;
- parkeergelegenheid;
- trottoirs en voetpaden;
- oversteekplaatsen voetgangers;
- veiligheid schoolroutes;
- fietsvoorzieningen;
- busverbindingen;
- voorrangsregelingen.



Afbeelding 7: rapportcijfer verkeerssituatie in de buurt (specifieke aspecten)

De resultaten in Afbeelding 3 laten voor Parkstad Limburg een stijging zien in de tevredenheid over het verkeer in de buurt (van 5.7 in 2001, naar 6.2 in 2007). Brunssum scoort wederom beter dan het Parkstad-gemiddelde. Echter, tussen 2005 en 2007 heeft een lichte daling plaatsgevonden.

4 UITVOERING

4.1 Meerjaren uitvoeringsprogramma

Bijgaand treft u het Meerjaren UitvoeringsProgramma (MUP) 2011 - 2015 voor de gemeente Brunssum aan. Het MUP is onderverdeeld in ACTIES (niet infrastructureel) en MAATREGELEN (infrastructureel). Genoemde investeringsbedragen zijn indicatief, exclusief BTW en zonder rekening te houden met eventuele subsidiemogelijkheden. De maatregelen en acties in het MUP zijn geprioriteerd teneinde de doelstelling zo effectief mogelijk te kunnen realiseren.

Voor de prioritering is de volgende indeling gehanteerd:

Prioriteit	Doel
1	Verbeteren verkeersveiligheid voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers)
2	Verbeteren verkeersveiligheid in het algemeen
3	Instandhouden en uitbreiden van educatie, voorlichting en handhaving

Bij de prioritering hebben de volgende overwegingen een belangrijke rol gespeeld:

1. Integrale benadering
Gekozen is voor een benadering waarbij alle invalshoeken aandacht krijgen. Dit betekent dat niet alleen infrastructurele maatregelen worden voorgesteld, maar bijvoorbeeld ook activiteiten op het gebied van educatie.

2. Budget
Voor alle genoemde projecten zal in de begroting budget moeten worden opgenomen. De genoemde kosten gaan uit van een globale raming en zijn exclusief BTW en interne uurbesteding. Externe ondersteuning ten behoeve van onderzoek en planvoorbereiding is wel meegenomen.

3. Meeliften met infrastructurele maatregelen
Indien wegen of kruispunten binnen afzienbare tijd zullen worden gereconstrueerd, bijvoorbeeld in het kader van onderhoud en vervanging van riolering en/of het uitvoeren van groot onderhoud van de wegen, is dat moment bij uitstek om ook verbeteringen aan te brengen ten behoeve van de verkeersveiligheid.

4. Nieuwe plannen
Naast de hiervoor genoemde overwegingen is bij de fasering zoveel mogelijk rekening gehouden met andere ontwikkelingen, waaronder nieuwbouw- en uitbreidingsplannen.

5. Gebiedsgerichte aanpak
Het Meerjaren UitvoeringsProgramma 2011 – 2015 is zodanig uitgewerkt dat, afhankelijk van het onderwerp, de gebiedsgerichte aanpak voorop staat. Met andere woorden, het heeft de voorkeur om gehele (logische) gebieden/kernen op een uniforme wijze en in één fase in te richten.

Toelichting
Hoe tot enkele acties en maatregelen (benoemd in het MUP) gekomen is, is toegelicht in de bijlagen.

ACTIES

Prioriteit	Actie	Uitvoeren in	Kosten
1	In samenwerking met basisscholen alle school-thuisroutes (ook naar voortgezet onderwijs) in kaart brengen en bepalen op welke punten deze routes verkeersveiliger gemaakt kunnen worden	2011	€6.000
1	Toetsen van bestaande fiets- en voetgangersvoorzieningen aan technische eisen uit publicatie 230 van het CROW (ontwerpwijzer fietsverkeer)	2012	€4.000
2	Onderzoek naar ongevallocatie (aanleiding en verbetering) • kruispunt Pastoor Savelbergstraat - Wilhelminastraat	2011	€1.000
2	Uitvoeren wijkschouw in samenwerking met de vijf wijkteams	2x per jaar	n.v.t.
2	Instandhouden structurele verkeersoverleggen met resp. wethouder en politie	tweewekelijks	n.v.t.
2	Opzetten integrale projectoverlegstructuur bij nieuwe projecten en ontwikkelingen	2010	n.v.t.
2	Opstellen uniform verkeersmaatregelen-pakket	2013	€5.000
2	Onderzoek naar benodigde infrastructurele aanpassingen in relatie tot verkeersintensiteiten na aanleg BPL en beheerprogramma	2014	€5.000
2	Verplaatsen van de busroute Bexdellestraat/Gouverneurstraat naar nieuw aan te leggen gebiedsontsluitingsweg (GOW) Op den Trichter	2012	n.v.t.
3	Instandhouden verkeersspreekuur en meldpunt	continu	n.v.t.
3	Verkeersveiligheid gerelateerd onderwerp publiceren via de gemeentelijke website en de stadskrant	10x per jaar	n.v.t.
3	Instandhouden van de verkeerseducatie (middels NSVE) op basisscholen	continu	n.v.t.
3	Uitbreiding NSVE-convenanten	continu	n.v.t.
3	Extra aandacht verkeerseducatie bromfietsers (16 en 17 jaar)	jaarlijks	€2.500
3	Opzetten educatietrajecten jonge automobilisten (in de leeftijd van 18-25 jaar)	jaarlijks	€2.000
3	Organiseren rijvaardigheidsritten voor automobilisten (in de leeftijd van 55+)	jaarlijks	€2.500
3	Voortzetting van monitoring verkeersintensiteit en -snelheid	continu	n.v.t.

ACTIES

Prioriteit	Actie	Uitvoeren in	Kosten
3	In samenwerking met de afdeling handhaving en de politie een handhavingsplan opstellen	jaarlijks	n.v.t.
3	Up-to-date houden informatieverstrekking gemeentelijke website ten aanzien van verkeer en vervoer	jaarlijks	n.v.t.

MAATREGELEN

Prioriteit	Maatregel	Uitvoeren in	Kosten
1	Aanpassen bestaande voet-/fietsvoorzieningen aan technische eisen uit publicatie 230 van het CROW (ontwerpwijzer fietsverkeer)	2012-2015	PM
2	Aanbrengen turborotonde Prins Hendriklaan / Rimburgerweg	2012	in begroting opgenomen
2	Aanbrengen nieuwe GOW Op den Trichter	2012	in begroting opgenomen
2	Aanbrengen rotonde Maastrichterstraat / Platanendreef	2012	in begroting opgenomen
2	Wegmarkering uit de richtlijn Essentiële Herkenbaarheids-kenmerken toepassen (bijlage 2)	2010-2014	meenemen in regulier onderhoud
	GOW binnen en buiten de kom (dubbele asstreep en 3-3 kantmarkering)		
	ETW binnen de kom (trottoirband of geen markering), buiten de kom (1-3 markering) - verwijderen as- en kantmarkering Waubacherweg en aanbrengen fietssuggestiestroken (1-1 markering)		
2	Aanleggen, aanpassen komgrenzen die nu een ongewenste vormgeving hebben (bijlage 4)		
	Komgrens Waubacherweg icm. fietsoversteek	2012	€20.000
	Komgrens Ganzepool in combinatie met werkzaamheden BPL	2013	€15.000
	Komgrens Hoogenboschweg in combinatie met werkzaamheden BPL	2014	€20.000
2	Naar aanleiding onderzoek effect BPL: • herinrichten Trichterweg	na aanleg BPL	PM
2	Optimaliseren bestaande sobere 30 km/uur-zones		MIP OR
	Wijk Oeloven, ten westen van de Meelovenstraat	2012-2013	
	Drempels / kruispuntplateaus in de Muziekbuurt	2013-2014	
2	Instellen / uitbreiden 60 km/uur-zone	2012	€600
	Bebording (60-zone) aanpassen Nieuwenhagenerweg (Toeristenweg)		

MAATREGELEN

Prioriteit	Maatregel	Uitvoeren in	Kosten
2	Instellen / uitbreiden 30 km/uur-zone (bijlage 1)		
	Bebording plaatsen Loogstraat (zijstraat huisnr 23)	2011	€400
	Bebording plaatsen Pijler (op kruispunten Emmaweg)	2011	€1.000
	Bebording plaatsen Watermolen	2011	€400
	Reconstructie Bexdellestraat / Gouverneurstraat inrichten conform ETW type 2	2012	In begroting opgenomen
	Vijverlaan inrichten conform GOW incl. fietsvoorzieningen	Masterplan Centrum	Masterplan Centrum
	Reconstructie Platanendreef inrichten conform ETW type 2	2012	In begroting opgenomen

4.2 Financiering

De brede doeluitkering (BDU) verkeer en vervoer is een financiële bijdrage die provincies en stadsregio's jaarlijks ontvangen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor de uitvoering van het verkeer- en vervoerbeleid op lokaal en regionaal niveau. Gemeente Brunssum kan Parkstad Limburg verzoeken om een financiële bijdrage voor lokale en regionale projecten.

De BDU wordt via Parkstad Limburg verdeeld over de projecten binnen de gemeenten. Projecten moeten voldoen aan de criteria van het Regionaal Verkeer- en Vervoersplan. Het Parkstadbestuur stelt de verdeling vast. De BDU Infrastructuur is voor de "Buitenring-gemeenten" fors verlaagd, omdat jaarlijks een aanzienlijk bedrag in reserve wordt gezet voor het project "Aanleg Buitenring". Het resterende bedrag wordt verdeeld over de best in het RVVP passende plannen. Ook kunnen onderdelen van projecten in aanmerking komen voor BDU-bijdragen in het kader van fietsverkeer, goederenvervoer.

Kortom: Tot heden heeft Brunssum altijd wel een bedrag in de orde van grootte van €70.000,- tot €80.000,- ontvangen. Voor 2011 is een bedrag van circa €70.000,- toegekend voor de rotonde Maastrichterstraat (BDU verkeersveiligheid/infra) en fietsvoorzieningen GOW Op den Trichter (BDU fietsvoorzieningen).

5 ACTUALISERING

Dit hoofdstuk is dynamisch en dient om gedurende de looptijd van het VVP te gebruiken om de huidige stand van zaken van het beleid aan te duiden. Zo kan het jaaroverzicht van het MUP hier geplaatst worden waarin aangegeven wordt wat reeds is uitgevoerd en wat komende jaar uitgevoerd gaat worden.

Het in dit verkeersveiligheidsplan opgenomen MUP heeft betrekking op de jaren 2011 t/m 2015. Na deze periode wordt een nieuw vertrekpunt 2015 opgesteld. door het jaarlijks actualiseren van de stand van zaken maakt dit een actualisatie van het beleid in de toekomst eenvoudig uitvoerbaar.

Beleidsvisie	Vertrekpunt 2010	Uitvoering	Actualisering

6 COLOFON

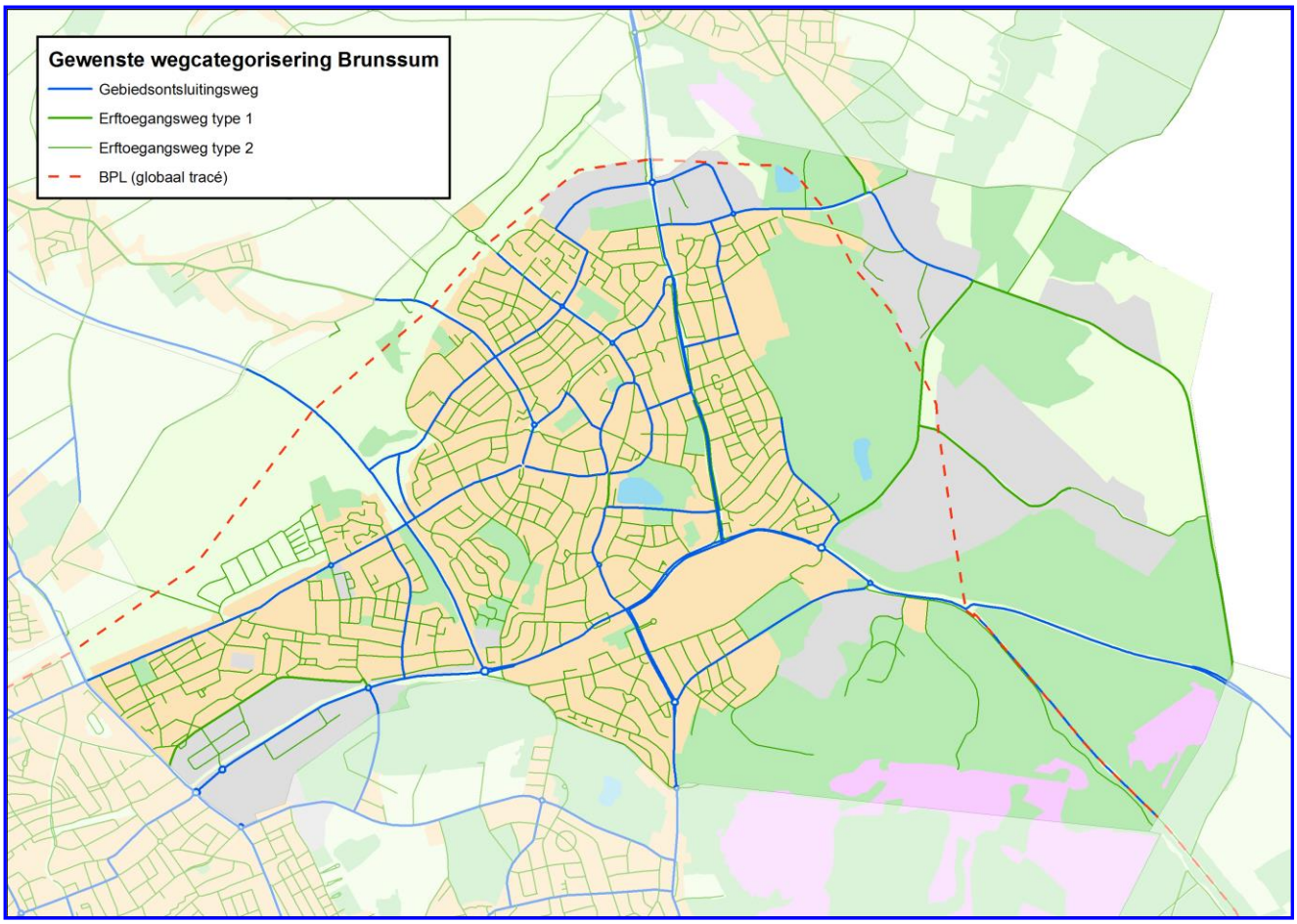
Opdrachtgever	:	Gemeente Brunssum
Project	:	Verkeersveiligheidsplan Brunssum 2010-2020
Dossier	:	AD2275-100-100
Omvang rapport	:	20 pagina's
Auteur	:	ing B.J. van Kruisbergen
Interne controle	:	ing D.M.E.Bekkers
Projectleider	:	ing. D. Bekkers
Projectmanager	:	drs. ing. A.W.H. Erhardt
Datum	:	7 december 2010
Naam/Paraaf	:	



DHV B.V.
Ruimte en Mobiliteit
Horsterweg 18/A
6199 AC Maastricht Airport
Postbus 302
6199 ZN Maastricht Airport
T (043) 329 48 48
F (043) 329 48 99

www.dhv.nl

BIJLAGE 1 Wegcategorisering 2011-2020


Gewenste wegcategorisering Brunssum
Gebiedsontsluitingsweg
Erftoegangsweg type 1
Erftoegangsweg type 2
BPL (globaal tracé)

bijlage 1

Onderbouwing keuze wegcategorie-indeling

Voor de gewenste wegcategorisering zijn er ten opzichte van de vastgestelde wegcategorisering in het Beleidsplan verkeersveiligheid, februari 2003 enkele verschillen, zo is er gekozen voor:

- Ganzepool
  - Erftoegangsweg: maximumsnelheid is reeds aangepast naar 60 km/uur (conform Integrale Wegcategorisering van de provincie).
- Waubacherweg
  - Erftoegangsweg: maximumsnelheid is reeds aangepast naar 60 km/uur (conform Integrale Wegcategorisering van de provincie).
- Molenvaart
  - Gebiedsontsluitingsweg: maximumsnelheid is reeds 50 km/uur (weg heeft een ontsluitende functie voor het bedrijventerrein).
- Heidestraat
  - Gebiedsontsluitingsweg: maximumsnelheid is reeds 50 km/uur (vanwege wegbreedte, intensiteit fiets- en autoverkeer is een erftoegangsweg met bijbehorende weginrichting niet wenselijk).

Nog niet alle wegen zijn ingericht conform de wegcategorisering in het Beleidsplan verkeersveiligheid, februari 2003 en/of de nieuwe gewenste wegcategorisering. In de tekst hieronder zijn voor enkele wegen de keuzes beschreven voor de toewijzing aan een bepaalde wegcategorie.

Hoogenboschweg
In het Beleidsplan verkeersveiligheid, februari 2003 is de Hoogenboschweg gecategoriseerd als zijnde een gebiedsontsluitingsweg. Kenmerkend voor een dergelijke wegcategorie is een maximumsnelheid van 50 km/uur binnen de bebouwde kom en 80 km/uur buiten de bebouwde kom.
De maximumsnelheid voor het weggedeelte binnen de bebouwde kom is in de huidige situatie 50 km/uur. Voor het overige weggedeelte heeft gemeente Brunssum enkele jaren geleden ervoor gekozen de maximumsnelheid te verlagen van 80 km/uur naar 60 km/uur in verband met de gewenste verlaging van de snelheid van met name vrachtverkeer op dit weggedeelte.

De Boschstraat (verlengde van Hoogenboschweg) is ingericht als gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur, aparte fietsvoorzieningen). De bedrijven gelegen aan deze weg worden (voor de ontsluiting) geacht veelal gebruik te maken van de Hoogenboschweg in de richting van de N274.
De Hoogenboschweg maakt onderdeel uit van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer. Een Kwaliteitsnet is een samenhangend en selectief netwerk van verbindingen tussen economische centra waarover goederenvervoer op verantwoorde wijze wordt afgewikkeld. Het Kwaliteitsnet heeft een dusdanige kwaliteit dat het voor vrachtverkeer aantrekkelijk moet zijn zich te verplaatsen over dit netwerk. Hierdoor blijven wegen buiten dit Kwaliteitsnet gevrijwaard van grote stromen vrachtverkeer en de daarmee gepaarde verkeershinder.

Trichterweg
Zowel in de huidige- als de gewenste wegcategorisering is de Trichterweg opgenomen als gebiedsontsluitingsweg. Middels het Parkstad verkeersmodel is het mogelijk de veranderende verkeersstromen door de aanleg van de Buitenring in beeld te brengen. Op basis van dit verkeersmodel is het de verwachting dat de intensiteit op de Trichterweg zal afnemen. Het blijft echter een voorspelling en het is afwachten welke effecten de Buitenring heeft op het verkeer op het (onderliggende) wegennet. Geadviseerd wordt dan ook te wachten met het nemen van (grote) verkeersmaatregelen tot na de aanleg van de Buitenring. De weg is onderdeel van een school-thuisroute en verdient daarom bijzondere

aandacht voor de fietser. Een onderzoek zal dan moeten uitwijzen hoe de Trichterweg het beste kan worden vormgegeven.

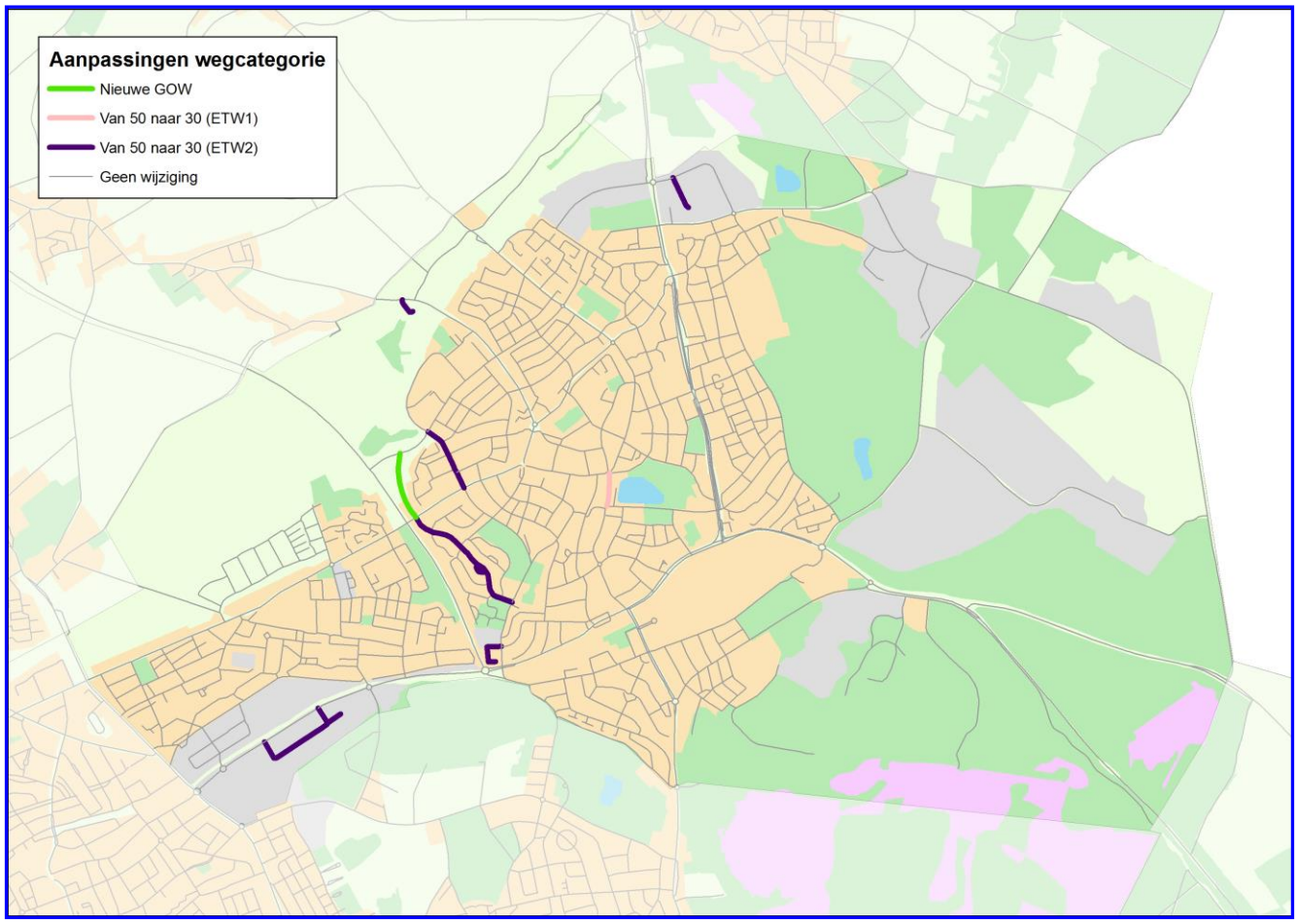
Bexdellestraat / Gouverneurstraat

In de huidige situatie geldt op deze weg een maximumsnelheid van 50 km/uur. Vooralsnog heeft gemeente Brunssum ervoor gekozen deze weg nog niet in te richten als zijnde een erftoegangsweg en daarmee te betrekken binnen de 30 km/uur-zone. Dit komt mede doordat deze weg onderdeel is van het buslijnennetwerk van Veolia.

De gemeente is voornemens in 2011 in het verlengde van de Platanendreef een nieuwe gebiedsontsluitingsweg Op den Trichter aan te leggen. De openbaar vervoerbussen gaan vervolgens gebruik maken van deze nieuwe ontsluiting in plaats van de Bexdellestraat / Gouverneurstraat.

Na het wegvallen van deze busverbinding is het wenselijk de weg in de toekomst in te richten als erftoegangsweg. Bij een volledige reconstructie kan het wegvak dusdanig ingericht worden dat dit aansluit bij een erftoegangsweg, waarbij de kruispuntvormen met de zijstraten worden aangepast (voorrangsregeling/inritconstructies opheffen; rechts krijgt voorrang).

Wegen in te delen aan wegcategorieën 2011-2015



BIJLAGE 2 Duurzaam veilige inrichting van wegen

Erftoegangswegen: 30 en 60 km/uur



30 km/uur

- Geen markering
- Benadrukken verblijfsfunctie
- Geen fietsvoorzieningen
- Parkeren op straat



60 km/uur type 1

- Kantmarkering 1-3 (0,10 m)
- Let op: niet verder dan 0,40 cm van kant weg i.v.m verwarring fietsers
- Fietsvoorzieningen = keuze in overleg afd. verkeer



60 km/uur type 2

- Wegen smaller dan 4,50 m
- Geen markering
- Geen fietsvoorzieningen

Gebiedsontsluitingswegen: 50, 70 en 80 km/uur



50 km/uur of 70 km/uur

- Ononderbroken dubbele asmarkering (0,10 m)
- Bij inhalen onderbroken 9-3
- K antmarkering 3-3 (0,10 m) of trottoirband
- Gescheiden fietsvoorziening
- Parkeren in havens



80 km/uur

- Ononderbroken dubbele asmarkering (0,15 m of 0,10m bij ruimtegebrek)
- Bij inhalen onderbroken 9-3
- Kantmarkering 3-3 (0,15 m)
- Fietspaden verplicht

Stroomwegen: 100 en 120 km/uur



100 km/uur autoweg

- Dubbele asmarkering (0,20 of 0,15 m tussenruimte bij ruimtegebrek)
- Provinciale wegen, groene vulling
- Onderbroken asmarkering in overleg
- Deelstreep tussen 2 rijstroken (0,15 m)
- Ononderbroken kantmarkering (0,20 m)



120 km/uur autosnelweg

- Zie NOA

Te hanteren richtlijnen:
Binnen bebouwde kom: ASVV, CROW pub. 203 EHK 203, LUW
Buiten bebouwde kom: handboek wegontwerp, NOA, CROW pub. 203 EHK, LUW

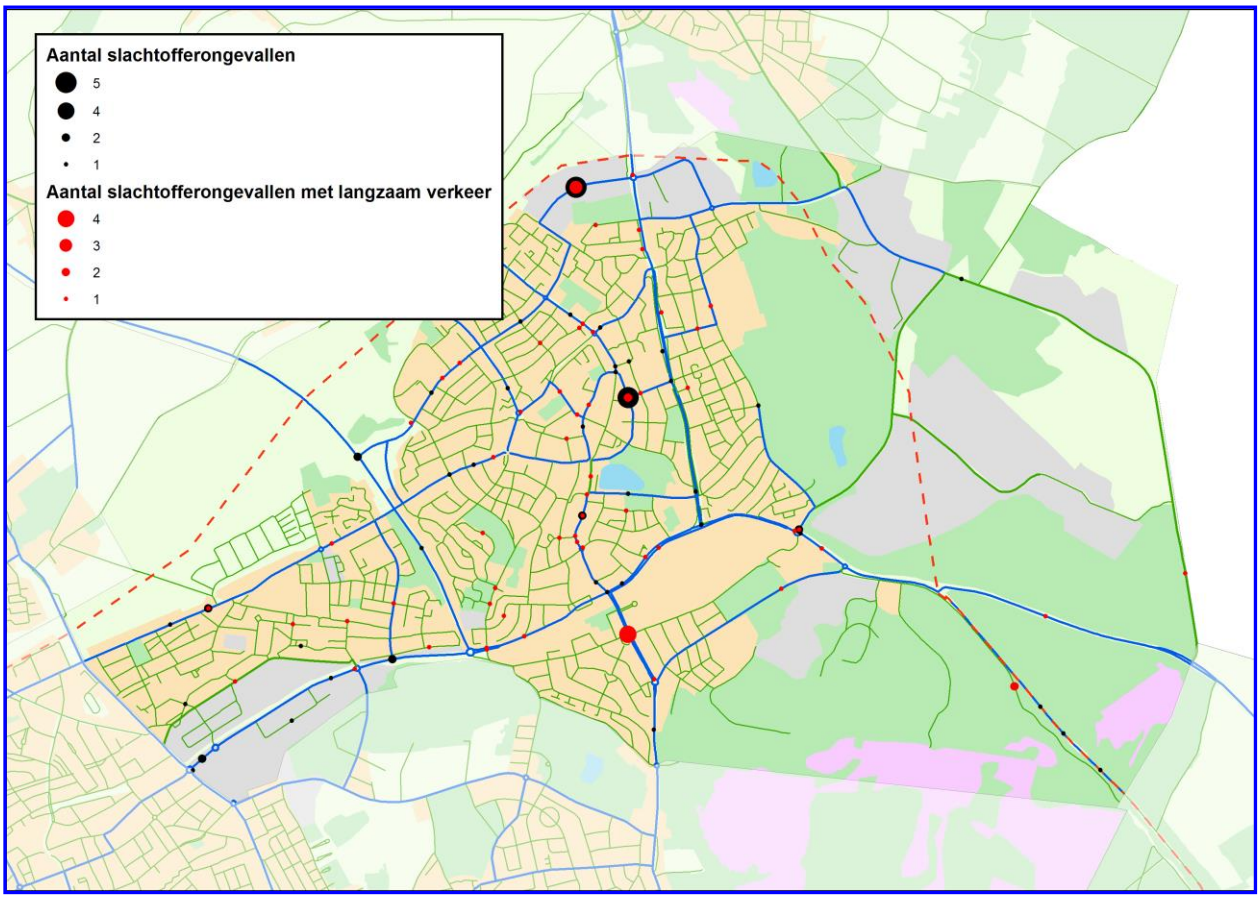
Inrichting binnen de bebouwde kom

Essentiële herkenbaarheidkenmerken	Gebiedsontsluitingsweg GOW	Erftoegangsweg ETW
1. Snelheidsregime	50 km/u of 70 km/u	30 km/u
2. Kantmarkering	Onderbroken (3-3)/trottoirband	Trottoirband of geen markering
3. Rijrichtingscheiding	Dubbele as-streep of middenberm	Nee
Ideaalbeeld (indien mogelijk realiseren)		
4. Fietsvoorziening	Ja, liefst vrijliggend	Nee
5. Parkeren	Bij voorkeur niet, indien noodzakelijk in vakken naast de rijbaan	Ja, liefst op de rijbaan, niet ernaast
6. Drempels/Plateaus	Nee	Mogelijk
7. Voorrangsregeling	Ja	Nee, alle kruispunten gelijkwaardig
8. Kruispunten met GOW	Bij voorkeur rotonde, anders VRI	Voorrangskruispunt, bij voorkeur met uitritconstructie
9. Kruispunt met ETW	Voorrangskruispunt of VRI	Gelijkwaardig kruispunt
Minimale breedte weg	5,88 m bij kantopsluiting, excl. kantmarkering en fietsvoorziening 8,38 m incl. fietssuggestiestroken	> 4,50 m

Inrichting buiten de bebouwde kom

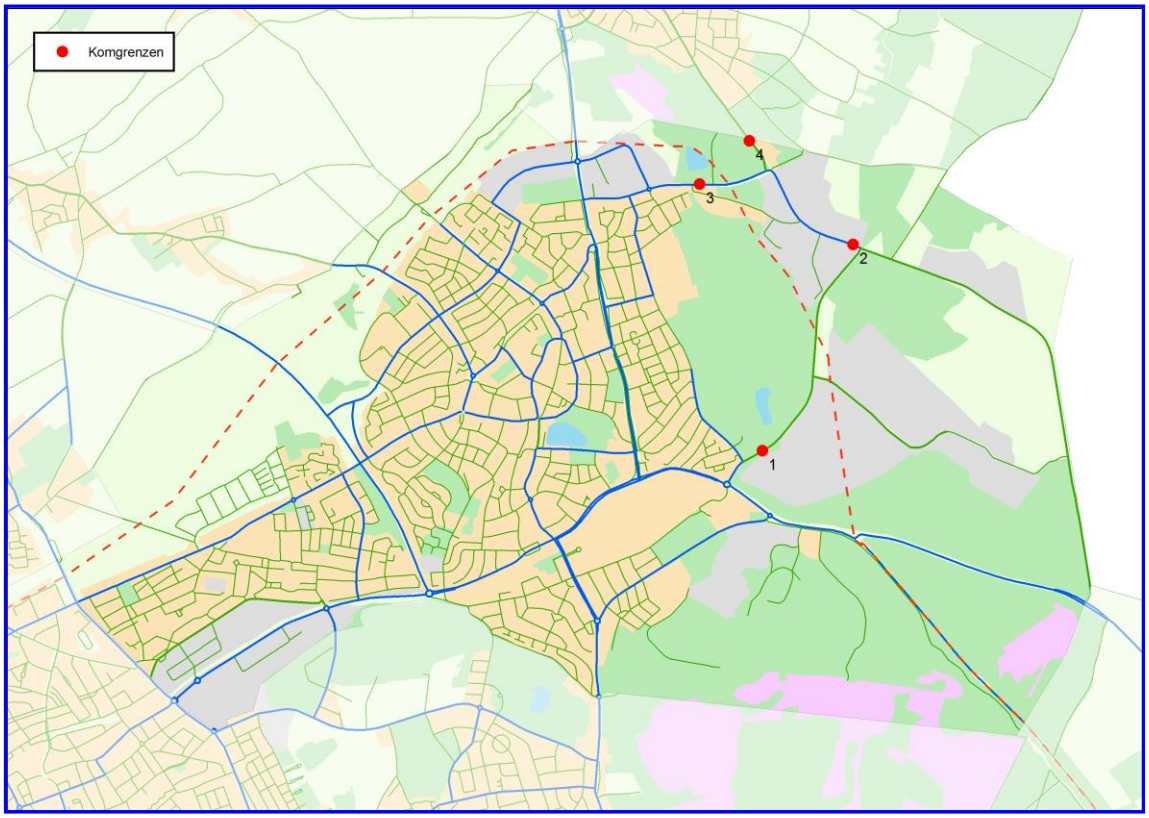
Essentiële herkenbaar-heidkenmerken	Gebiedsontsluitingsweg GOW	Erftoegangsweg ETW
1. Snelheidsregime	80 km/u	60 km/u
2. Kantmarkering	Onderbroken (3-3)	Onderbroken (1-3) of geen markering (afh. van wegbreedte)
3. Rijrichtingscheiding	Dubbele asstreep of middenberm	Nee (alleen in scherpe bochten)
Ideaalbeeld (indien mogelijk realiseren)		
4. Fietsvoorziening	Ja, vrijliggend	Op type I wegen: Mogelijk Op type II wegen: Nee
5. Parkeren	Bij voorkeur niet, indien noodzakelijk in vakken naast de rijbaan	Ja, vakken of op de rijbaan
6. Drempels/Plateaus	Mogelijk voor kruispunten	Mogelijk
7. Voorrangsregeling	Ja	Nee, alle kruispunten gelijkwaardig (ia. bij zeer onoverzichteliike situatie
8. Kruispunten met GOW	Bij voorkeur rotonde, anders VRI of ongelijkvloers	Voorrangskruispunt met poortconstructie
9. Kruispunten met ETW	Voorrangskruispunt of VRI	Gelijkwaardig kruispunt
Minimale breedte weg **Zie richtlijnen**	6,40 m excl. fietsvoorziening. - Fietsvoorziening altijd gescheiden 7,50 m bij nieuwe aanleg	> 4,50 m = type 1 < 4,50 m = type 2 4,50 m excl. fietssuggestiestroken 5,70 m incl. fietssuggestiestroken 6,20 m incl. fietsstroken

BIJLAGE 3 Locaties slachtofferongevallen


Aantal slachtofferongevallen
5
4
2
1
Aantal slachtofferongevallen met langzaam verkeer
4
3
2
1

BIJLAGE 4 Komgrenzen

Locaties aan te passen komgrenzen



1: Ganzepool



Door de komst van de Buitenring zal het routeverloop van de Ganzepool hoogstwaarschijnlijk wijzigen en hiermee ook de kommaatregel. Ten tijde van dit schrijven is het exacte ontwerp van de aansluiting op de Buitenring nog niet definitief waardoor nog geen pasklare kommaatregel kan worden voorgeschreven.
In het kader van de aanleg Buitenring 2015 en ontwikkeling Oostflank adviseren wij een onderzoek te doen naar de rol van de Ganzepool (en komgrens) als toegang tot de Buitenring.

2: Waubacherweg



Onderzoek doen naar een combinatie van een komgrens met fietsoversteek.

3: Hoogenboschweg



De Buitenring zal middels een viaduct over de Hoogenboschweg aangelegd worden. Onderzocht dient te worden of de huidige locatie van de komgrens aangehouden wordt of dat het wenselijk is de komgrens te verplaatsen.

4: Boschstraat



Afstemming met Gemeente Onderbanken over laten samenkomen bebouwde komgrenzen.

BIJLAGE 5 Afkortingen

Afkorting	
BOA	Buitengewoon Opsporings Ambtenaar
DV	Duurzaam Veilig
EHK	Essentiële HerkenbaarheidsKenmerken
ETW	Erftoegangsweg
GOW	Gebiedsontsluitingsweg
LUW	Limburgse Uitgangspunten Wegmarkering
MUP	Meerjaren UitvoeringsProgramma
NSVE	Nadere Subsidieregeling VerkeersEducatie
NOA	Nieuwe Ontwerprichtlijn Autosnelwegen
ROVL	Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg
VVN	Veilig verkeer Nederland