

Adviesnota aan de raad

Raadsvergadering: 16 maart 2017
Agendanummer:
Team: OB
Zaaknr: 1629-2017

Onderwerp: Categoriseringsplan wegennet

Aan de raad

Inleiding

De wegenstructuur heeft zich door de jaren heen ontwikkeld. Enerzijds als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen, anderzijds omdat de vraag naar mobiliteit door de jaren heen is gewijzigd. Deze beweging staat niet stil: de wegenstructuur in en rondom Gemert-Bakel zal zich ook de komende jaren blijven ontwikkelen. Het Categoriseringsplan wegennet speelt in op de regionale Bereikbaarheidsagenda en de wijzigingen die op de wegen rondom de gemeente gaan plaatsvinden.

Beslispunten

1. Kennis te nemen van de rapportage: advies Dr. de Quayweg 60km/u;
2. Het Categoriseringsplan wegennet vast te stellen met uitzondering van de Dr. de Quayweg;
3. Voor de Dr. de Quayweg te kiezen voor het huidige profiel met een eenzijdig fietspad dat voldoende breed is voor 2-richtingen en een snelheidsregiem van 80km/u.

Dit onderwerp komt aan de orde in:

Commissie economie en sport d.d. 22 februari 2017

Dit onderwerp is aan de orde geweest in:

Commissie economie en sport d.d. 30 maart 2016, 22 juni 2016, 19 oktober 2016 en 11 januari 2017.

Samenhang met eerdere besluiten en/of beleidsprogramma / raadsprogramma

Met het categoriseringsplan wordt aangesloten bij de visie van het bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant. Het akkoord zet in op robuuste wegen aan de randen van Zuidoost-Brabant, met goede aansluitingen (inprikkers) en bundeling van het autoverkeer op prioritaire routes. Het categoriseringsplan maakt ook een duidelijke keuze door de belangrijkste routes, die met het hoogste gebruik (intensiteiten), als zodanig te behouden en de minder belangrijke routes af te waarden. Daarmee worden sluiproutes ontmoedigd en wordt de kwaliteit van de leefomgeving verbeterd. Een volgende stap is om in het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoer Plan het Daily Urban system verder vorm te geven.

Beoogd effect

De wegencategorisering moet toekomstbestendig zijn om een goede basis te kunnen zijn voor het op te stellen Gemeentelijk Verkeer- en Vervoer Plan (GVVP) en het te actualiseren wegenbeheerplan. Daarnaast biedt het categoriseringsplan een handvat om de juiste keuzes te maken bij het eventueel overdragen van provinciale wegen richting de gemeente en bij het afwaarderen van wegen als gevolg van de realisatie van de Noord-Om.

Duurzaamheid

Het inrichten van het wegennet conform de normen van Duurzaam Veilig. Doel van Duurzaam Veilig is om de verkeersveiligheid te vergroten en het aantal (dodelijke) verkeersongelukken te laten dalen.

Argumenten

1.1 Voor de Dr. de Quayweg is een apart traject gevolgd waarbij belanghebbenden en de directe omgeving zijn betrokken. De resultaten hiervan zijn verwerkt in de rapportage "advies Dr. de Quayweg". Het advies van buro Accent is om te kiezen voor een regiem van 60 km/u met een eenzijdig fietspad van 3.5 meter.

Het college heeft op 27 september 2016 besloten om voor de Dr. de Quayweg een apart traject te volgen waarin de wensen en belangen van de omgeving meegewogen worden. Dit traject is gevolgd en het advies en rapport vindt u in de bijlage.

Er wordt al jaren om een aanpassing van het fietspad Lochterweg en Dr. de Quayweg gevraagd. Het fietspad is erg smal en er is veel overlast van opdrukkende boomwortels. De bewoners hebben de verwachting dat na het besluit over de wegencategorisering de Dr. de Quayweg en het fietspad aangepakt gaat worden. Bij de wegcategorisering is nog geen rekening gehouden met het realiseren en upgraden van bestaande fietspaden. Dit wordt meegenomen in het opstellen van een nieuw Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan. Dit plan wordt na de wegcategorisering opgepakt. Voor het fietspad Dr. de Quayweg wordt vooruitlopend hierop gekozen om dit robuust en toekomstbestendig (geschikt voor o.a. e-bikes) uit te voeren en dit mee te nemen met de reconstructie. Dit loopt samen met de steeds meer aanvaarde en gewenste denk- en werkwijze om mobiliteit niet afzonderlijk te bezien langs de lijn van verschillende modaliteiten zoals openbaar vervoer, auto, fiets en voetganger, maar meer in samenhang met elkaar.

2.1 De aanpak volgens Duurzaam Veilig levert aantoonbaar een daling van het aantal verkeersdoden op. De wegencategorisering is zodanig gekozen dat functie, vormgeving en gebruik met elkaar in balans zijn.

Vanaf de jaren 50 in de 20^{ste} eeuw neemt het autobezit en autogebruik in Nederland jaarlijks toe. De auto verloor in die periode zijn exclusieve karakter en werd een volksbezit. Met de toename van het autogebruik steeg ook het aantal verkeersongevallen en verkeersdoden. Begin jaren 70 zijn we in Nederland gestart met het aanpakken van de verkeersonveiligheid door bijvoorbeeld het invoeren van de helm- en gordelplicht. Dit heeft tot medio jaren 90 geleid tot een sterke afname van het aantal verkeersdoden.

In de jaren 90 zag men het aantal verkeersdoden weer langzaam oplopen. De gezamenlijke gemeenten hebben daarom destijds een convenant getekend om samen tot een veiliger en herkenbaarder wegennet te komen: Duurzaam Veilig. De aanpak volgens de uitgangspunten van Duurzaam Veilig heeft ervoor gezorgd dat het aantal verkeersdoden verder is gedaald. Gemert-Bakel heeft in 1997 dit convenant ook ondertekend.

2.2 Duurzaam Veilig wordt binnen heel Nederland en dus ook binnen de Peelregio als standaard gehanteerd.

Uniformiteit vergroot de verkeersveiligheid voor de gebruikers. Als weggebruiker moet je aan de hand van de inrichting kunnen weten op wat voor type weg je rijdt en welke snelheid je dan mag rijden. Door middel van de wegbreedte, markering en inrichtingsmaatregelen (bijv. verkeersplateau's) wordt dit, met ondersteuning van verkeersborden, duidelijk gemaakt.

De aanpak volgens Duurzaam Veilig richt zich op vier invalshoeken: infrastructuur, mobiliteit, ruimtelijke ordening en de mens (gedrag). In deze visie op de wegenstructuur wordt invulling gegeven aan de invalshoek 'infrastructuur'. Het wegennet moet zodanig zijn ingedeeld en ingericht dat functie, vormgeving en gebruik met elkaar in balans zijn. Per route is een analyse op basis van deze invalshoeken gemaakt.

2.3 Er is aansluiting met de visie op wegencategorisering en het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan van de provincie Noord-Brabant. Het Categoriseringsplan wegennet is voor wat betreft de Oploseweg en de Ripsestraat in de Rips aangepast ten opzichte van het plan zoals dit voorlag in de commissie van oktober 2016. De keuze voor de Dr. de Quayweg wijkt hiervan af.

In 2001 heeft de Provincie Noord-Brabant een visie op de wegencategorisering opgesteld. Deze visie geeft een beeld van de gewenste functies van de wegen in Noord-Brabant. Daarmee wordt de bereikbaarheid binnen de provincie helder en worden verkeerstromen naar de wegen geleid die daar geschikt voor zijn. Dit levert een positief effect op voor leefbaarheid. Het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan sluit daar op aan.

Het Categoriseringsplan wegen voor Gemert-Bakel is in overeenstemming gebracht met de provinciale wegencategorisering. Daarbij is een aanpassing doorgevoerd voor de Ripsestraat en de Oploseweg in De Rips. De wijziging en de onderbouwing daarvoor is toegevoegd aan het Categoriseringsplan.

2.4 De wegencategorisering is het kader voor de komende jaren. De feitelijke afwaarderingen vinden gefaseerd plaats.

De uitvoering is meestal gekoppeld aan het onderhoudsprogramma van de wegen. Als een weg op de planning staat zal vooraf een verkeersbesluit genomen moeten worden over het al dan niet afwaarderen. Hierover zal dan een collegebesluit genomen worden.

De Komweg, Vondellaan, Boekelseweg, Lodderdijk, St. Annastraat en Willem de Haasstraat blijven binnen de bebouwde kom gebiedsontsluitingswegen. De inrichting moet echter zodanig worden dat het centrum bereikbaar blijft maar de route niet aantrekkelijk is voor het doorgaande verkeer. Daarvoor wordt immers de route via de Zuid-Om, de Oost-Om en de Noord-Om gerealiseerd. Bij een herinrichting moeten maatregelen worden genomen om de daadwerkelijke doorrij snelheid meer richting 30 km/uur te krijgen dan 50 km/uur. De routes zijn niet opgenomen in het beheerplan wegen. De eventuele reconstructies die in verband met de aanleg van de Noord-Om benodigd zijn zullen apart voorgelegd worden.

2.5 Bij een profiel 60km/u is een vrijliggend fietspad en eventuele voorrang mogelijk.

Dit wordt per situatie bekeken en de verwachting is dat bij de wegen die afgewaardeerd worden het vrijliggend fietspad gehandhaafd wordt.

3.1 Vanuit de dorpen De Mortel en De Rips is de roep om handhaving van 80km/uur voor de Dr. de Quayweg (route 6) duidelijk te horen. Men wil echter geen 80 km/u duurzaam veilig profiel.

De route De Mortel – N277 bestaat uit de wegen Lochterweg en Dr. de Quayweg. Tijdens de bijeenkomst in het kader van de wegencategorisering met de dorpsraden is door hen aangegeven om de weg als 80km/uur ingericht te houden met een goed fietspad. De argumenten hiervoor zijn dat deze weg de verbinding vormt tussen de dorpen Elsendorp, De Rips en De Mortel.

Het verkeersmodel, dat uit gaat van huidige gemeten intensiteiten en verwachtingen naar de toekomst, toont in 2030 relatief lage verkeersintensiteiten aan. Namelijk circa 2.900. Dit in vergelijking tot 6.000-8.000 motorvoertuigen die een gebiedsontsluitingsweg rechtvaardigen. Op basis van deze verkeersintensiteiten is een categorisering als erftoegangsweg (duurzaam veilig 60) gerechtvaardigd. De aanwezigheid van wild vormt hier vanuit verkeersveiligheid een extra reden om de route af te waarderen. Bij de inrichting van de weg zullen de aanwonenden en bedrijven die veelvuldig gebruik van deze weg maken betrokken worden. Dit om een zo groot mogelijk draagvlak voor de inrichting te realiseren.

Door de stuurgroep De Mortel is een brief gestuurd om de verkeersveiligheid in De Mortel aan te kaarten. De belangrijkste aandachtspunten uit deze brief zijn:

- Handhaven 80km/h Dr. de Quayweg
- Verbeteren verkeersveiligheid Leemskuilenweg
- Verkeersveiligheid en zicht op kruising Lochterweg, St. Antoniusstraat, Molenweg.

Door de Dr. de Quayweg af te waarderen naar 60 km/uur, komt er minder verkeer op deze weg, wat ook leidt tot afname van de verkeersintensiteit op de Leemskuilenweg (minder sluipverkeer) en verbetering van de verkeersveiligheid..

Het afwaarderen van de Dr. de Quayweg heeft geen negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van De Mortel. De genoemde verkeersveiligheidspunten worden door de vak-afdeling behandeld.

Ook dorpsoverleg De Rips heeft een brief gestuurd over hun wensen ten aanzien van de wegcategorisering. De belangrijkste aandachtspunten uit deze brief zijn:

- een goede ontsluiting naar Deurne, Gemert, Venray en Oploo/St. Anthonis
- gevaarlijke situaties bij een 60km weg met fietsers op de rijbaan
- aanrijdtijd van ambulances verslechtert
- landbouwverkeer op smalle wegen in combinatie met fietsers
- zorg over afwaardering van de Oploseweg en Deurneseweg tussen De Rips en Oploo

De Rips blijft goed ontsloten door de directe ligging aan de N277. De route richting Deurne blijft 80 km per uur. De gemeente St. Anthonis wil de Deurneseweg afwaarderen om minder sluipverkeer door haar kernen te krijgen. Er is een goed alternatief om naar Boxmeer te komen, nl via de N272 en N277. Zeker sinds de kom in Oploo is afgewaardeerd naar 30km/uur vormt de route naar Boxmeer via de provinciale wegen een goed alternatief.

Bij een profiel 60km/u is een vrijliggend fietspad en eventuele voorrang mogelijk. Dit wordt per situatie bekeken en de verwachting is dat bij de wegen die afgewaardeerd worden het vrijliggend fietspad gehandhaafd wordt. Daarmee voorkom je ook de confrontatie landbouwverkeer – fietsers. Voor Gemert-Bakel komt er een nieuwe ambulancepost waardoor de aanrijdtijden korter zullen worden. De aandachtspunten vanuit het dorp De Rips worden meegenomen bij de concrete uitwerking van de uitvoeringsplannen.

Kanttekeningen

2.1 Pas na aanleg van de Noord-Om kunnen de effecten van deze weg op de Groenesteeg en de Handelsesteeg gemeten worden.

Door de aanleg van de Noord-Om kunnen er wijzigingen optreden op de omliggende erftoegangswegen. In de huidige situatie blijkt sprake te zijn van sluipverkeer op de Groenesteeg en Handelsesteeg. Voorgesteld wordt om de situatie vooraf en nadien te monitoren. Pas wanneer blijkt dat teveel (sluip)verkeer van deze wegen gebruik blijft maken, kunnen maatregelen overwogen worden om het gebruik te ontmoedigen en de verkeersveiligheid te verhogen.

2.2 Het categoriseringsplan adviseert om de route Gemert-Erp (N616) af te waarderen naar 60 km/u. Dit wijkt af van het op 21 april 2016 door de raad genomen besluit om een snelheid van 80 km/u te handhaven. De raad heeft echter nog geen besluit genomen over overname van de N616 van de provincie.

De provincie heeft de N616 in haar Provinciale Verkeer- en Vervoer Plan als 60km-weg benoemd. Gezien de relatief lage huidige en toekomstige verkeersintensiteiten, de door Veghel toegekende functie aan de N616, het convenant Duurzaam Veilig en het gegeven dat er sprake is van kruisend fietsverkeer is het advies de weg t.z.t. af te waarderen naar 60.

2.3 Fietsvoorzieningen zijn niet als thema opgenomen in het categoriseringsplan. Dit omdat de keuze daarvoor niet afhankelijk is van de categorisering.

Dit categoriseringsplan gaat niet in op de aanleg en kosten van fietsvoorzieningen. De keuzes ten aanzien van het fietsverkeer worden later gemaakt in het kader van het GVVP.

3.1 Afwaardering van de Dr. de Quayweg naar 60 km/u heeft geen negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van De Mortel, De Rips of Elsendorp.

De verschillende kernen zijn prima ontsloten door ontsluitingswegen zoals de N272 en de N277. Ook

blijft de verbinding De Mortel - Deurne als 80km/uur gehandhaafd. Daarnaast is bijvoorbeeld de reistijd van de verbinding De Rips-Gemert via de Peeldijk is minder dan 2 minuten (14 vs. 12min.) langzamer. Dit is te verwaarlozen.

3.2 De aanwezigheid van wild (o.a. zwijnen) vormt voor de Dr. de Quayweg vanuit verkeersveiligheid een extra reden om de snelheid te verlagen naar 60km/u.

De provincie Noord-Brabant heeft naar aanleiding van de zwijntafels een gebiedsplan op laten stellen voor de regio's Asten, Gemert-Bakel en Heeze-Leende. Hieruit komt naar voren dat bij beperking van de toegestane snelheid tot 60km/u de bestuurder beter kan reageren en de impact van een botsing minder ernstig wordt. Daarom wordt in het gebiedsplan aanbevolen om de maximumsnelheid op de Dr. de Quayweg te verlagen naar 60km/u.

3.3 Het advies van Accent Adviseurs over afwaardering van de Dr. de Quayweg komt overeen met het eerdere advies van Goudappel Coffeng in het Categoriseringsplan wegennet.

Beide adviesburo's komen tot de conclusie dat afwaardering naar 60 km/uur de beste keuze is voor de Dr. de Quayweg.

3.4 De keuze voor handhaving van het huidige profiel voor de Dr. de Quayweg bij een 80km/u regiem is strijdig met de uitgangspunten voor duurzaam veilig.

Voor een goed duurzaam veilig 80km/u profiel is een wegbreedte vereist van minimaal 7meter. De huidige breedte is circa 5.20 meter. Dit brengt hogere risico's met zich mee op het gebied van verkeersonveiligheid.

3.5 Een weg van 80 km/uur heeft een aanzuigende werking voor verkeer, zeker met de huidige ontwikkelingen op het gebied van navigatiesystemen en zelfrijdende auto's. Dit is voor de Dr. de Quayweg, de Lochterweg, de kom van de Mortel en de Leemskuilenweg ongewenst.

Voor een goede verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid moet je verkeer bundelen en sturen over de wegen die daar geschikt voor zijn. In principe kan verkeer dat de bestemming De Mortel niet heeft via de N272 en N277 gestuurd worden.

Vervallen "oude" regelgeving

De uitwerking van de oude wegcategorisering zoals deze in het VerkeersVeiligheidsPlan Gemert-Bakel is vastgesteld in 2010.

Financiën

In de begroting 2017-2020 is rekening gehouden met structurele extra kapitaallasten voor het voorstel wegcategorisering tot een bedrag van €75.000. Door de verwachte gefaseerde uitvoering van de investeringen (over periode 2017-2022), is dit bedrag voldoende voor de geraamde extra kapitaallasten tot en met 2020.

Vanaf 2021 is voor de dan uit te voeren investeringen een extra dekking van € 3.906 nodig, olopend tot € 18.613 in 2013. Deze bedragen worden onderdeel van de begroting 2018.

Voor de huidige begroting is geen begrotingswijziging nodig.

De verwachte investeringsbedragen zoals opgenomen in de volgende tabel betreffen een grove indicatie. De ramingen worden nog verder uitgewerkt in het nieuwe beheerplan wegen dat later dit jaar aan uw raad wordt aangeboden.

	Route	Investering in beheerplan wegen 2013 (A)	Investering op basis van voorstel (B)	Extra investering (A- B)	Extra (kapitaal) lasten/jaar* na jaar van uitvoering
1	Oploo - De Rips - Milheeze - Deurne	€ 699.000	€ 890.000	€ 191.000	€ 14.707
2	De Mortel - Bakel - Deurne	€ 1.100.000	€ 1.326.000	€ 226.000	€ 17.402
4	Gemert-Handel	€ 459.000	€ 459.000	€ 0	€ 0
5	West-Om	€ 0	€ 55.000	€ 55.000	€ 4.235
6	De Mortel – N277	€ 1.160.000	€ 1.270.000	€ 110.000	€ 8.470
7	Bakel – Aarle-Rixtel	€ 138.000	€ 193.000	€ 55.000	€ 4.235
8	Bakel – Milheeze	€ 0	€ 48.000	€ 48.000	€ 3.696
9	Milheeze-N277	€ 1.305.000	€ 1.305.000	€ 0	€ 0
		€ 4.861.000	€ 5.546.000	€ 685.000	€ 52.745

De investering volgens het voorstel bedraagt € 5.546.000. Ter vergelijking: bij het overall inrichten met Duurzaam Veilig 80 bedraagt de investering minimaal € 6.679.000. Hier zitten de kosten voor grondaankopen, bomkap, verbeteren fietsverbindingen dan nog niet bij, omdat er op meerdere wegen geen ruimte is om het profiel van Duurzaam Veilig 80 aan te leggen. Naar verwachting zal het verschil tussen duurzaam veilig 60 km/u en duurzaam veilig 80 km/u flink hoger uitvallen. Om een beeld te krijgen hoe veel hoger is voor de Dr. de Quayweg een gedetailleerde kosten indicatie gemaakt.

Voor de Dr. de Quayweg zijn de indicatieve kosten inclusief grondverwerving, bomkap en fietspad voor duurzaam veilig 80km/u geraamd op € 3.950.000. Voor de keuze duurzaam veilig 60 km/u zijn de kosten € 2.250.000.

	Route	Investering in beheerplan wegen 2013 (A)	Investering op basis van voorstel (B)	Extra investering (A-B)	Extra (kapitaal) lasten per jaar* vanaf het jaar na uitvoering
3	Gemert-Erp (N616)	**	€ 530.755	€ 530.755	€ 40.868

De weg Gemert-Erp (N616) uit het plan is nog eigendom van de provincie. De provincie betaalt op basis van het voorstel uit het categoriseringsplan een overnamebedrag van € 530.755 aan de gemeente. Bij overname wordt dit bedrag toegevoegd aan de algemene reserve. De extra kapitaalslasten van de investering zijn, zoals aangegeven, opgenomen in de begroting.

Uitvoering

Na vaststelling door de gemeenteraad zal het wegenbeheerplan geactualiseerd worden. Dit beheerplan wordt vervolgens aan het college en gemeenteraad aangeboden. De uitvoering van de wegencategorisering loopt mee met het wegenbeheerplan. Bij vaststelling van het nieuwe wegbeheerplan zullen ook de wegen die nu op de planning gemist worden (o.a. Viltstraat Bakel) toegevoegd worden.

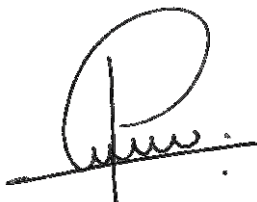
Bijlagen

1. Uitwerking financiën scenario's wegencategorisering
2. Categoriseringsplan wegennet Gemert-Bakel, versie 1 augustus 2016 Goudappel Coffeng
3. Brief stuurgroep De Mortel verkeersveiligheid De Mortel
4. Brief dorpsoverleg De Rips
5. Adviesrapport Dr. de Quayweg
6. Beantwoording vragen commissie
7. Ongevallengegevens
8. Kostenindicatie Dr. de Quayweg

Gemert, 7 februari 2017

het college van burgemeester en wethouders,
de secretaris,

de burgemeester,

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized capital letter 'P' followed by the initials 'A.T.G.' and a horizontal line with a small dot at the end.

A.A.T.G. Jansen MBA

A handwritten signature in black ink, written in a cursive style that reads 'M.S. van Veen'.

ing. M.S. van Veen