



VERKEERSVEILIGHEIDSPLAN

GEMEENTE GEMERT-BAKEL

Opdrachtgever:	Gemeente Gemert-Bakel
Projectnr:	GEM066-0001
Datum:	2 maart 2022

VERKEERSVEILIGHEIDSPLAN

GEMEENTE GEMERT-BAKEL

Opdrachtgever:	Gemeente Gemert-Bakel
Projectnr:	GEM066-0001
Rapportnr:	2.1
Status:	Definitief
Datum:	2 maart 2022

T 088 - 33 66 333
F 088 - 33 66 099
E info@kragten.nl



© 2019 Kragten
Niets uit dit rapport mag worden veeleenvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Kragten. Het is tevens verboden informatie en kennis verwerkt in dit rapport ter beschikking te stellen aan derden of op andere wijze toe te passen dan waaraan in de overeenkomst toestemming wordt verleend.

Opsteller:
BLO 

Verificatie:
GH 

Validatie:
RST 



INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING.....	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Doelstelling.....	5
1.3	Opzet document	5
2	BELEIDSKADER.....	7
2.1	Landelijk beleidskader.....	7
2.1.1	Strategisch Plan Verkeersveiligheid: Veilig van deur tot deur.....	7
2.1.2	DV3 - Visie Duurzaam Veilig Wegverkeer 2018 - 2030	8
2.2	Provinciaal beleid: 'maak van de nul een punt'	8
2.3	Gemeentelijk beleidskader	9
3	TRENDS IN VERKEERSVEILIGHEID	11
4	CIJFERS VERKEERSVEILIGHEID.....	12
4.1	Objectieve verkeersveiligheid	12
4.2	Subjectieve verkeersveiligheid.....	15
4.3	Conclusies objectieve en subjectieve verkeersveiligheid	19
5	RESULTATEN QUICK-SCAN INFRASTRUCTUUR	21
5.1	Algemene opmerkingen.....	22
5.2	Specifieke verkeersonveilige locaties.....	24
5.3	Conclusie quick scan infrastructuur	25
6	RESULTATEN QUICK SCAN GEDRAG	26
6.1	De rol van gedragsbeïnvloeding bij verkeersveiligheid	26
6.2	Aandachtspunten voor gedragsbeïnvloeding	27
6.3	Bestaande maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding	27
6.3.1	Campagnes.....	27
6.3.2	Brabants Verkeersveiligheidslabel (BVL)	28
6.3.3	Dynamische snelheidsindicator	28
6.3.4	Gedragsinterventies	28
6.4	Gebruiker en gedragsbeïnvloeding	29
6.4.1	Gerichte campagnes en maatregelen.....	29
6.4.2	Schooleducatie	30
6.4.3	30km/u toolboxes voor woonwijken.....	30
6.4.4	Algemene snelheidscampagne voor hele gemeente.....	31
6.4.5	Inzet DSL.....	31
6.4.6	Interventies voor haal- en brenggedrag op basisscholen.....	31
6.4.7	Handhaving	32
6.4.8	Overige maatregelen.....	32
6.5	Conclusies quick scan gedrag.....	33
7	UITVOERINGSPROGRAMMA.....	34
7.1	Infrastructuur.....	34
7.2	Gebruiker	36
7.2.1	Voorbereiding en Realisatie	36
7.2.2	Onderzoek.....	36
7.2.3	Ambitie	36
7.3	Organisatie	37

BIJLAGEN

- B1 VRAGENLIJST ENQUÊTE SUBJECTIEVE VERKEERSVEILIGHEID
- B2 RESULTATEN ENQUÊTE SUBJECTIEVE VERKEERSVEILIGHEID
- B3 RESULTATEN QUICK SCAN INFRASTRUCTUUR

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Het verkeersveiligheidsplan van Gemert - Bakel dateert van 2010 en is aan vervanging toe. Het opstellen van een nieuw verkeersveiligheidsplan is actueel geworden door een aantal ontwikkelingen:

- Verkeersveiligheid is de laatste jaren weer meer in de belangstelling komen te staan door de landelijke negatieve ontwikkeling van de verkeersveiligheid.
- De komende jaren gaat de gemeente Gemert - Bakel aan de slag met de herinrichting van een aantal gebiedsontsluitingswegen om doorgaand verkeer door de kern van Gemert terug te dringen.
- De gemeente Gemert - Bakel heeft de laatste jaren veel verzoeken ontvangen om in de wijken verkeersonveilige situaties aan te pakken. Sommige van deze punten zijn aangepakt met minimale investeringen, omdat de gemeente geen geld heeft gereserveerd voor de aanpak van deze knelpunten.
- De hernieuwde aandacht voor verkeersveiligheid als gevolg van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid met een doorvertaling van de landelijke thema's naar het Brabants Verkeersveiligheidsplan 2020 – 2024.

1.2 Doelstelling

De beleidsdoelstelling van de gemeente Gemert - Bakel is het verbeteren van de verkeersveiligheid, met als doel het reduceren van het aantal verkeersslachtoffers. De verkeersveiligheid bestaat enerzijds uit objectieve veiligheid (het werkelijke aantal geregistreerde ongevallen). Anderzijds speelt ook het gevoel van verkeersonveiligheid onder weggebruikers een rol in het beleid, de subjectieve veiligheid. Een onveilig gevoel in het verkeer leidt tot onzeker gedrag in het verkeer, het ontwijken van bepaalde verkeerssituaties of het vermijden van verplaatsingen in zijn algemeenheid. Dit heeft invloed op de bewegingsvrijheid en op het participeren aan het (maatschappelijk) verkeer. Wij zetten daarom in op de volgende tweeledige doelstelling:

1. *Het opnieuw tot stand brengen van een dalende trend in het aantal slachtoffers in het verkeer en het vasthouden van deze dalende trend om daarmee het eindbeeld van 'geen slachtoffers' op langere termijn na te streven.*
2. *Vergroten van het algehele veiligheidsgevoel in het verkeer onder alle weggebruikers binnen de gemeente Gemert - Bakel.*

Om deze doelstellingen te behalen zetten wij ons in op zowel infrastructurele als gedrags-beïnvloedende maatregelen en sterk op samenwerking met de diverse partners en stakeholders om daarmee breed gedragen betrokkenheid en commitment te verkrijgen om samen aan de slag te gaan om de verkeersveiligheid in de gemeente te verbeteren.

1.3 Opzet document

- Hoofdstuk 2: Beschrijft het huidige beleid op het gebied van verkeersveiligheid, zowel op landelijk, provinciaal en gemeentelijk niveau.
- Hoofdstuk 3: Verwoordt de trends die spelen op het gebied van verkeersveiligheid.
- Hoofdstuk 4: Gaat in op de uitgevoerde analyses van objectieve ongevallengegevens en de subjectieve verkeersveiligheid. De belangrijkste bevindingen zijn gepresenteerd tijdens een drietal werksessies waarna een prioritering is gemaakt van thema's en aandachtlocaties.

- Hoofdstuk 5: Analyseert de locaties benoemd in hoofdstuk 4 op het gebied van inrichting en beschrijft de te treffen maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren, in het algemeen en op specifieke locaties.
- Hoofdstuk 6: Analyseert de bestaande maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding die momenteel worden toegepast binnen Gemert – Bakel. Beschrijft aanvullende gedragsacties om de verkeersveiligheid te verbeteren binnen de gemeente.
- Hoofdstuk 7: Presenteert een concreet Uitvoeringsprogramma met heldere acties en maatregelen waar de gemeente samen met haar partners mee aan de slag kan om de gestelde doelen ten aanzien van verkeersveiligheid te halen.

2 BELEIDSKADER

Het gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid is verweven met het landelijke en provinciaal beleid. Juist deze afstemming tussen de verschillende niveaus en het leren van elkaar is een krachtig middel voor een verkeersveiliger Nederland. Wat is er op nationaal en provinciaal niveau geleerd en bepaald op het gebied van verkeersveiligheid? En hoe kan dit worden mee genomen in het verkeersveiligheidsbeleid voor de gemeente Gemert - Bakel? In dit hoofdstuk staat een korte samenvatting van het bestaande verkeersveiligheidsbeleid en is een doorkijk gegeven hoe wij hier met het oog op de toekomst mee om moeten gaan.

2.1 Landelijk beleidskader

2.1.1 Strategisch Plan Verkeersveiligheid: Veilig van deur tot deur

Om de landelijke trend van de toename van het aantal verkeersslachtoffers te doorbreken is het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) vastgesteld. Het Rijk, de provincies, de gemeenten en de vervoerregio's hebben samen met maatschappelijke partijen deze nieuwe aanpak bedacht en beschreven om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren.

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 kent een nul-ambitie: Elk verkeersslachtoffer is er één te veel. Overheden willen samen met maatschappelijke partners een maximale inspanning leveren om risico's in kaart te brengen en vervolgens inzetten op maatregelen om die risico's te verkleinen. Dit vraagt om een impuls voor verkeersveiligheidsbeleid waar het gaat om structurele aandacht, een proactief beleid en een brede samenwerking met partijen.

De nul-ambitie betekent dat de overheden de handen ineenslaan om een zo groot mogelijk effect op de verkeersveiligheid te bereiken. Het SPV 2030 is geen bundeling van maatregelen, het is een visie op een nieuwe aanpak. Een startpunt voor alle overheden en maatschappelijke partners om structureel aandacht te schenken aan verkeersveiligheid in landelijke, regionale en lokale uitvoeringsprogramma's. Door het in kaart brengen van risico's en vervolgens maatregelen te nemen om de grootste risico's te verminderen wordt de verkeersveiligheid vergroot. Hierbij wordt ingezet op vijf kernelementen:

- Meer structurele aandacht voor verkeersveiligheid
- Meer verbondenheid en samenwerking tussen overheden en maatschappelijke organisaties
- Risicogestuurd beleid door analyse van de grootste risico's
- Bevorderen van integraal verkeersveiligheidsbeleid
- Monitoren en bijsturen van de uitvoering in overleg

Het SPV 2030 geeft met de ambitie van nul verkeersslachtoffers richting aan beleid en concretiseert de gedeelde toekomstvisie in negen beleidsthema's.

Drie thema's kijken naar risico's vanuit het verkeerssysteem en het voertuig:

1. Veilige infrastructuur
2. Heterogeniteit in het verkeer
3. Technologische ontwikkelingen

Twee thema's betreffen specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen) en modaliteiten (tweewielers, voetgangers):

4. Kwetsbare verkeersdeelnemers
5. Onervaren verkeersdeelnemers

De laatste vier betreffen risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en zijn gedrag.

6. Rijden onder invloed
7. Snelheid in het verkeer

8. Afleiding in het verkeer
9. Verkeersovertreders

Om de nul-ambitie te bereiken is het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2019-2021 uitgerold. Het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid (LAP) bevat maatregelen van de rijksoverheid voor de jaren 2019-2021. Plannen met maatregelen die aansluiten bij de principes van Duurzaam Veilig en passen binnen de regels van het SPV komen in aanmerking voor subsidie vanuit de rijksoverheid.

2.1.2 DV3 - Visie Duurzaam Veilig Wegverkeer 2018 - 2030

De visie Duurzaam Veilig is een door vele verkeersveiligheidsprofessionals gedeeld beeld van de optimale aanpak om de verkeersveiligheid in Nederland te verbeteren. Een duurzaam veilig wegverkeer voorkomt doden, ernstige verkeersgewonden en blijvend letsel door onderliggende risico's van het gehele verkeerssysteem systematisch terug te dringen. Centraal staat daarbij 'de menselijke maat': Door uit te gaan van behoeften, competenties, beperkingen en kwetsbaarheid van mensen kan het verkeerssysteem op een realistische wijze maximaal veilig worden uitgewerkt.

Duurzaam Veilig 3 betreft een herijking van de visie die in de jaren negentig werd ontwikkeld, vervolgens op grote schaal werd geïmplementeerd in Nederland en in 2005 voor het eerst werd geactualiseerd. De derde versie 'Duurzaam Veilig Wegverkeer' - kortweg DV3 - kent de volgende vernieuwingen:

- De verkeersveiligheidsprincipes zijn deels nieuw, deels vernieuwd en bieden - onder voorwaarden - ook ruimte voor maatwerkoplossingen.
- Drie van de vijf principes zijn ontwerpprincipes:
 - (1) FUNCTIONALITEIT van wegen
 - (2) (BIO)MECHANICA: Afstemming van snelheid, richting, massa, afmetingen en bescherming van verkeersdeelnemers
 - (3) PSYCHOLOGICA: Afstemming van verkeersomgeving en competenties van verkeersdeelnemers
- De andere twee principes zijn organisatieprincipes:
 - (4) Effectief belegde VERANTWOORDELIJKHEID
 - (5) LEREN en INNOVEREN in het verkeerssysteem
- Bij de ontwerpprincipes vormen de kwetsbare vervoerswijzen (vooral voetgangers en fietsers) en de competenties van oudere verkeersdeelnemers explicieter de norm.
- DV3 heeft meer aandacht voor fietsongevallen zonder betrokkenheid van gemotoriseerd verkeer.
- Verantwoordelijkheid krijgt meer nadruk als het gaat om de rol en mogelijkheden van betrokken actoren bij het realiseren van een inherent veilig verkeer.
- DV3 bepleit diepgaande analyse van alle dodelijke ongevallen in het wegverkeer om lessen te kunnen trekken uit wat er nog misgaat.
- DV3 werkt proactief en risicogestuurd door naast ongevallen ook risicofactoren als veiligheidsindicator in te zetten en te beïnvloeden.

Het doel is om volgens DV3 systematisch te werken aan maximale verkeersveiligheid voor iedereen, met een slachtoffervrij verkeerssysteem als ultieme ambitie. Anders gezegd: iedere verkeersdeelnemer - van het schoolgaande kind, de forens en de zakelijke rijder tot de actieve oudere - komt weer veilig thuis!

2.2 Provinciaal beleid: 'maak van de nul een punt'

De provincie Noord - Brabant is een belangrijke partner in het tot stand brengen van gemeentelijke doelstellingen ten aanzien van verkeersveiligheid. Enerzijds als wegbeheerder voor provinciale wegen binnen de gemeentegrenzen, anderzijds als co-financier van diverse gedragscampagnes op gemeentelijk schaalniveau. Vandaar dat wij nadrukkelijk de provincie als partner blijven opzoeken wanneer het om verkeersveiligheid gaat en ons spiegelen aan de provinciale ambities.

De provincie Noord – Brabant gaat voor NUL verkeersdoden. Dat wil zeggen op den duur accepteren we geen ernstige verkeersslachtoffers meer. In het Brabants VerkeersVeiligheidsPlan (BVVP 2020-2024) is een risicogestuurde aanpak het uitgangspunt, net als in het landelijke SPV 2030. Daar op volgend zijn Brabantbrede thema's vastgesteld, factoren die een invloed hebben op de verkeersveiligheid. De volgende drie thema's zijn opgesteld voor Brabant:

- Verkeersdeelnemers: Fietzers, bestuurders van personenauto's en chauffeurs in het beroepsvervoer. De fietser neemt in die categorie een speciale plaats in door zijn kwetsbaarheid, bestuurders van personenauto's en beroepsvervoerders meer aan veroorzaker.
- Menselijke gedragingen: Factoren die te maken hebben met menselijke gedragingen en die van invloed zijn op de verkeersveiligheid zoals afleiding, te hard rijden, alcohol/drugs en normvervaging.
- Infrastructuur: Ondanks de toepassing van het Duurzaam Veilig beleid zijn er nog altijd wegen waarbij gebruik, functie en inrichting niet met elkaar in evenwicht zijn.

Voor elk thema zijn een aantal effectindicatoren opgesteld om de ontwikkeling en voortgang van elk thema te monitoren. Onderstaand zijn enkele effectindicatoren weergegeven voor de drie thema's:

Voor het thema Verkeersdeelnemers wordt ingezet op een jaarlijkse vermindering van:

- Het aantal verkeersslachtoffers op de fiets in Brabant
- Het aantal automobilisten in Brabant dat een ongeval veroorzaakt
- Het aantal beroepsvervoerders in Brabant dat een ongeval veroorzaakt

De effectindicatoren voor het thema Menselijke gedragingen zijn:

- Jaarlijks stijgt de aandacht voor de weg en voor de rijtaak
- Jaarlijks vermindert het aantal wegen in Brabant waarop te hard wordt gereden
- Jaarlijks vermindert het aantal mensen in Brabant dat aan het verkeer deelneemt onder invloed van alcohol of drugs
- Jaarlijkse vermindering van het aantal mensen in Brabant dat asociaal gedrag vertoont in het verkeer
- Jaarlijks daalt het aantal mensen dat op de spoedeisende hulp terechtkomt door een verkeersongeval veroorzaakt door: Afleiding, een te hoge snelheid, alcohol of drugs.

Voor het thema Infrastructuur wordt ingezet op een jaarlijkse afname van:

- Aandachtswegen in Brabant waarvan functie, vormgeving en gebruik niet in balans zijn.
- Aandachtsfietspaden in Brabant waarvan functie, vormgeving en gebruik niet in balans zijn.

2.3 Gemeentelijk beleidskader

Het verkeersveiligheidsplan (VVP) van Gemert - Bakel dateert uit 2010. Het VVP kent een driesporenbeleid, gericht op ongevallen, subjectieve onveiligheid (klachten) en mensgerichte maatregelen. De infrastructurele maatregelen betreffen:

- De aanpak van onveilige kruispunten en wegvakken o.b.v. ongevallen analyse 2008
- Invoering/uitvoering van Duurzaam Veilig o.b.v. categorisering wegennet
- Aanleg van trottoirs
- Aanpak/uitvoering van 'kleine' verkeersmaatregelen o.b.v. klachten en meldingen

Niet infrastructurele maatregelen betreffen:

- Monitoren van ongevallen, klachten en meldingen
- Inzetten op verkeerseducatie op (middelbare) scholen, in samenwerking met VVN
- Inzetten op permanente verkeerseducatie van de inwoners van de gemeente, samen met VVN
- Weggebruikers wijzen op eigen verantwoordelijke door middel van communicatie en educatie, waarbij een rol voor dorpswachten is weggelegd

Het nieuwe Verkeersveiligheidsplan van Gemert-Bakel borduurt verder op het oude VVP waarbij de inwoners, ondernemers en politiek centraal staan en waarbij we samen komen tot oplossingen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. Met behulp van nieuwe databronnen en tools wordt verder ingezoomd op zowel de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid. Het VVP geeft duidelijke richting en koers voor maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid voor de komende vijf jaar.

Het nieuwe verkeersveiligheidsplan sluit daarnaast aan bij de principes van Duurzaam Veilig en de thema's beschreven in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Sinds tientallen jaren vormt Duurzaam Veilig de basis voor verkeersveiligheid. Deze basis blijft in het nieuwe verkeersveiligheidsplan behouden. Het SPV beschrijft negen beleidsthema's met de belangrijkste risico's voor verkeersveiligheid. Door middel van deze negen thema's wordt aangesloten bij een meer risico gestuurde aanpak.

3 TRENDS IN VERKEERSVEILIGHEID

Tot 2013 is het aantal verkeersongevallen elk jaar afgenomen. Helaas is die trend de afgelopen jaren gekeerd en neemt het aantal letsels en dodelijke ongevallen weer gestaag toe. Voorheen lag de focus van verkeersveiligheid voornamelijk op het aanpakken van black spots (locaties met hoog aantal ongevallen). De laatste jaren zijn deze black spots grotendeels aangepakt en is de focus verschoven naar een meer risicogestuurde aanpak. Bij de risicogestuurde aanpak wordt ingezoomd op factoren of trends die een negatieve invloed hebben op de verkeersveiligheid. De laatste jaren is het verkeersbeeld veranderd door als gevolg van maatschappelijke trends en ontwikkelingen.

Opkomst elektrische fiets: De E-bike en speed-pedelec geven mensen de mogelijkheid om langere afstanden af te leggen. Het toenemend fietsgebruik heeft enerzijds een positieve invloed op het gebied van vitaliteit en duurzaamheid, maar leidt ook tot meer conflicten tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer. Daarbij komt dat elektrische fietsen zwaarder zijn en sneller gaan dan standaard fietsen waardoor deze lastiger te besturen zijn en de kans op letsel hoger is.

Toenemende mobiliteit ouderen: Ouderen blijven langer mobiel en leggen zowel op de (elektrische) fiets als in de auto grotere afstanden af. De toenemende mobiliteit onder ouderen is enerzijds een goede ontwikkeling aangezien deze een verband houdt met andere maatschappelijke ontwikkelingen zoals zelfredzaamheid en autonomie. Anderzijds leidt de toenemende mobiliteit tot veiligheidsrisico's door de kwetsbaarheid van deze groep bij ongevallen.

Afleiding in het verkeer: Het gebruik van smartphones en navigatiesystemen in het verkeer hebben zowel een positieve als negatieve invloed op het gebied van mobiliteit. Enerzijds zorgen zij voor een betere toegankelijkheid van het openbaar vervoer, wordt het gebruik maken van deelfietsen en -auto's een stuk eenvoudiger, is er minder zoekverkeer vanwege het gebruik van navigatiesystemen en verbetert de doorstroming als gevolg van routeinformatie. De keerzijde van het gebruik in het verkeer is het toenemend aantal prikkels en afleiding tijdens het fietsen en autorijden.

Toenemende ondersteuning van de rij-taken: Tegenwoordig worden steeds meer voertuigen uitgerust met rij-taak-ondersteunende systemen die concentratie-inspanning van de bestuurde verlagen, gevaarlijke situaties herkennen en hierop anticiperen. De komende tien jaar zal het aantal volledig autonome voertuigen op de openbare weg beperkt blijven, wel is het de verwachting dat de ondersteuning stap voor stap wordt uitgebreid. De toenemende ondersteuning zorgt voor een verandering in interactie tussen verkeersdeelnemers.

Mentaliteit in het verkeer: Tegenwoordig hebben mensen steeds vaker haast in het verkeer en is men minder verdraagzaam in het geval van opstoppen. Dit resulteert in het negeren van de snelheidslimiet, parkeren waar dit niet is toegestaan, geen voorrang verlenen enzovoort.

Alcohol, drugs en medicijngebruik in het verkeer: Alcoholgebruik blijft een groot risico in het verkeer waar continue aandacht voor nodig is. Tegelijkertijd constateren we dat drugsgebruik in het verkeer onder jongeren en jongvolwassenen toeneemt. Ook medicijnen, zij het door onverantwoord gebruik of onwetendheid, kunnen risico's met zich mee brengen.

Verwachtingen tussen overheid en burgers: Onder inwoners heerst een verschuiving van het verantwoordelijkheidsgevoel. Bij verkeersonveiligheid wordt de gemeente als verantwoordelijke gezien om tot oplossingen te komen. De gemeente ontvangt graag ideeën over mogelijke acties en/of oplossingen vanuit bewonersgroepen of wijkraden waarbij de gemeente een meer faciliterende rol aanneemt en inspeelt op de wensen van de burgers.

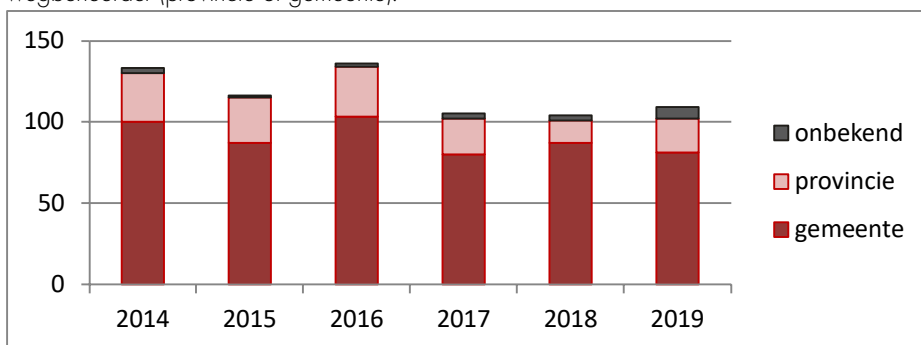
4 CIJFERS VERKEERSVEILIGHEID

Om inzicht te krijgen in de verkeersveiligheid binnen de gemeente is onderzoek gedaan naar de ongevallen die plaats hebben gevonden in de periode 2014 – 2019 (objectieve verkeersveiligheid). Daarnaast is een enquête uitgezet binnen de gemeente waarbij bewoners, bedrijven en bezoekers hun mening konden geven over de verkeersveiligheid binnen Gemert – Bakel (subjectieve verkeersveiligheid). De resultaten van beide onderdelen zijn tijdens verschillende werksessie voorgelegd aan gemeentelijk ambtenaren, de raad, de commissie verkeer en overige stakeholders. Op basis van de analyse van objectieve en subjectieve verkeersveiligheidsdata is de focus gelegd op letselongevallen en de verkeersveiligheid van kwetsbaar verkeer, zoals fietsers, bromfietsers en voetgangers. De overige thema's die aan bod komen in de resultaten zijn: gemotoriseerd verkeer, ouderen, 50 en 80 km/uur – wegen. In dit hoofdstuk worden kort de belangrijkste thema's besproken.

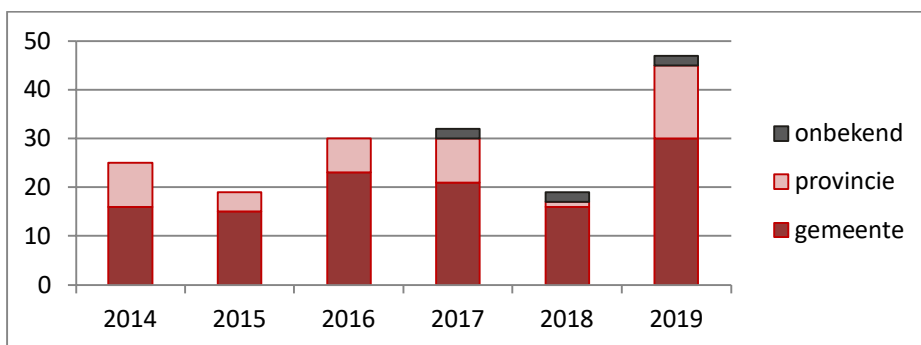
4.1 Objectieve verkeersveiligheid

Voor de objectieve verkeersveiligheid is gekeken naar de ongevallen die plaats hebben gevonden binnen Gemert – Bakel, in de periode 2014 – 2019 (ViaStat¹). De cijfers in ViaStat zijn gebaseerd op registraties waarbij politie, ziekenhuis of verzekeraar betrokken zijn geweest. Lichte(re) ongevallen waarbij deze partijen niet betrokken waren ontbreken in de data, dit betreft met name fietsers en voetgangers.

In onderstaande afbeeldingen wordt achtereenvolgend het aantal ongevallen, het aantal verkeersgewonden en het aantal verkeersdoden over de afgelopen jaren weergegeven. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar wegbeheerder (provincie of gemeente).

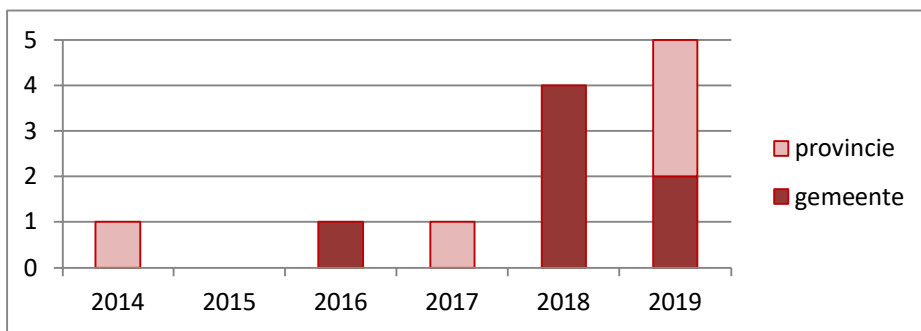


Afbeelding 1: Aantal verkeersongevallen binnen de gemeente Gemert-Bakel per wegbeheerder



Afbeelding 2: Aantal verkeersgewonden binnen de gemeente Gemert-Bakel per wegbeheerder

¹ Het werkelijk aantal ongevallen ligt hoger, dit komt door de onderregistratie.



Afbeelding 3: Aantal verkeersdoden binnen de gemeente Gemert-Bakel per wegbeheerder

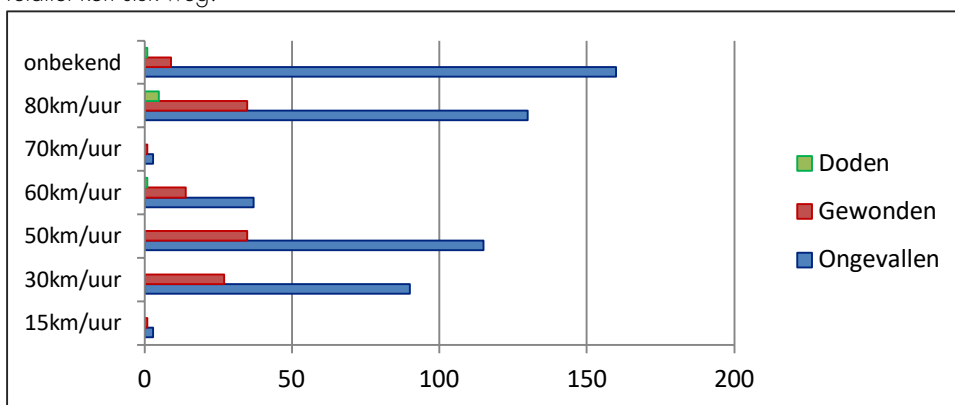
Waar het aantal verkeersongevallen redelijk constant is gebleven over de periode 2014 – 2019, is het aantal verkeersgewonden en verkeersdoden gestegen. Een deel van de ongevallen heeft plaats gevonden op provinciale wegen en ook al vallen deze buiten de scope van het gemeentelijk verkeersveiligheidsplan, is het van belang om deze inzichtelijk te maken zodat de gemeente hierover in gesprek kan gaan met de provincie.

In onderstaande tabel is per vervoerswijze weergegeven hoe vaak deze betrokken was bij een ongeval, hoe vaak de bestuurder een letsel heeft opgelopen of is omgekomen. Deze aantallen gelden enkel voor de gemeentelijke wegen.

	Betrokken	Gewonden	Doden
Voetganger	24	7	0
Fiets	46	22	2
E-fiets	5	4	0
Bromfiets+	44	15	0
Motor	18	11	0
Personenauto	390	36	5
Bestelauto	36	2	0
Vrachtwagen	15	0	0
Overig	37	24	0
	615	121	7

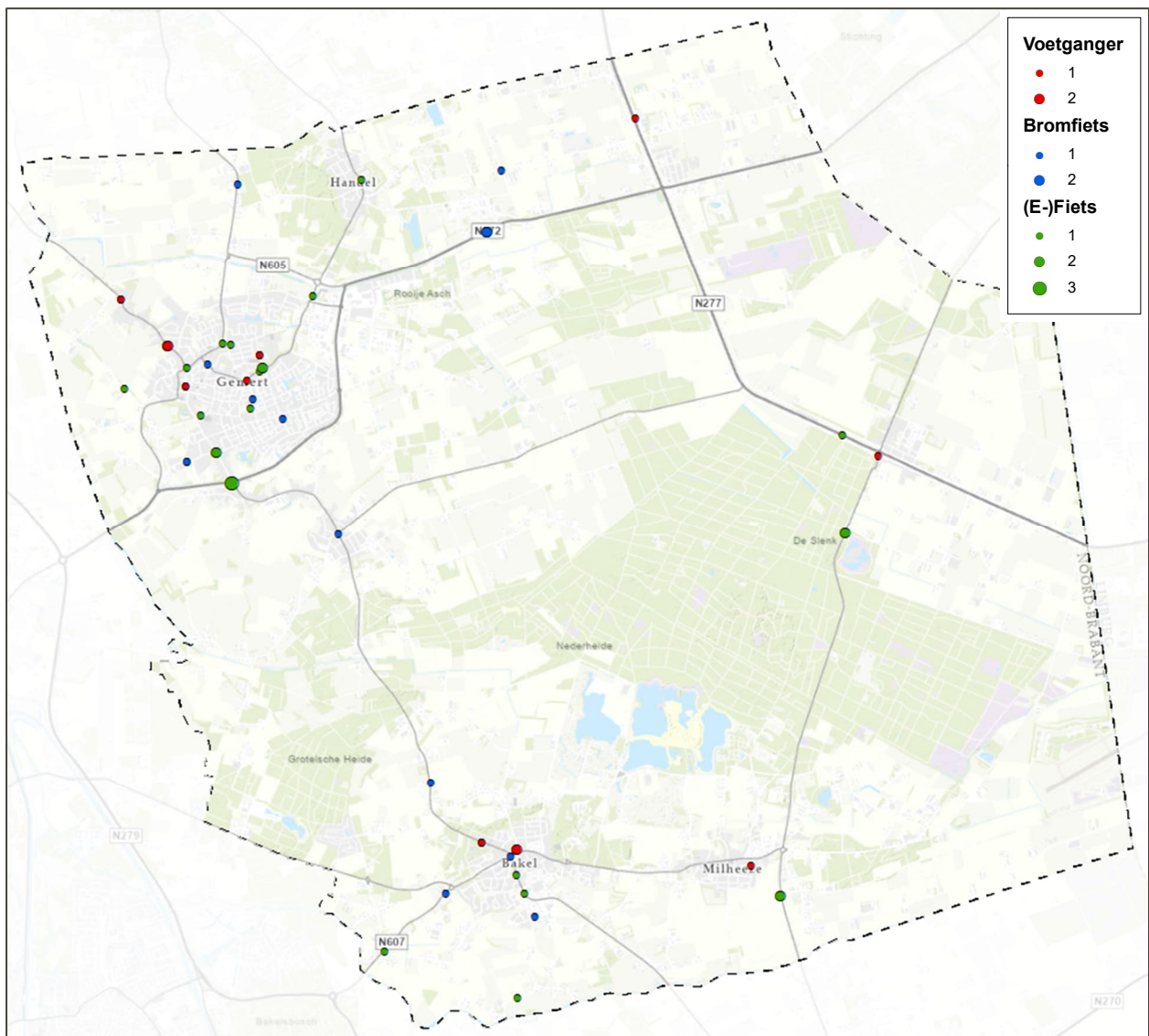
De personenauto is vaak betrokken bij ongevallen maar slechts een klein deel van de bestuurders loopt een letsel op. Dit in tegenstelling tot kwetsbare verkeersdeelnemers als de (brom)fietser en de voetganger. Zij zijn minder vaak betrokken bij een ongeval maar wanneer dit het geval is, is de kans op letsel groot.

In onderstaande afbeelding is het aantal ongevallen, gewonden en verkeersdoden per snelheidslimiet te zien. Het aantal ongevallen en slachtoffers op 50 en 80 km/uur wegen ligt hoog. Wanneer gekeken wordt naar de weglengte van 50 en 80 km/uur wegen dan valt op dat deze in verhouding klein is ten opzichte van de totale weglengte binnen de gemeente. Op 50 en 80 km/uur wegen vinden veel (letsel)ongevallen plaats op een relatief kort stuk weg.



Afbeelding 4: Aantal ongevallen, gewonden en verkeersdoden per snelheidslimiet

In Afbeelding 5 zijn alle dodelijke en letselongevallen weergegeven waarbij kwetsbare verkeersdeelnemers (voetganger, (elektrische) fiets en bromfiets) betrokken waren.



Afbeelding 5: Locaties (objectieve) letselongevallen kwetsbare verkeersdeelnemers, uitgesplitst per vervoerswijze, in de periode 2014 – 2019.

Conclusies objectieve veiligheid

Op basis van de objectieve ongevallencijfers worden de volgende conclusies getrokken:

- Gemotoriseerd verkeer (personenauto) is vaak betrokken bij en slachtoffer van een ongeval.
- Het aantal eenzijdige ongevallen van gemotoriseerd verkeer heeft relatief gezien een groot aandeel ten opzichte van het totaal aantal ongevallen.
- Het overgrote deel van de betrokkenen en slachtoffers is een man
- Qua leeftijd zijn jongeren en jongvolwassenen in grote mate betrokken bij en slachtoffer van ongevallen. Ouderen zijn minder vaak betrokken bij een ongeval maar als ze betrokken zijn is de kans op letsel hoog.
- De meeste ongevallen vinden plaats op 50 en 80 km/uur wegen. Het aandeel weglengte van 50 en 80 km/uur wegen is klein waardoor relatief veel ongevallen plaats vinden op een kort stuk weg. Dit geldt met name voor de 50 km/uur wegen en in mindere mate voor de 80 km/uur wegen.

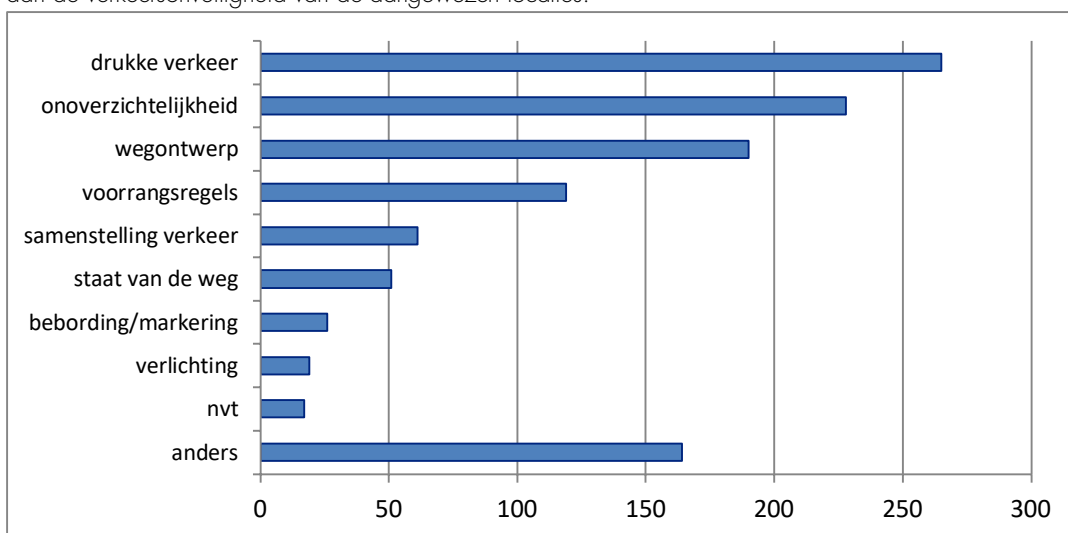
4.2 Subjectieve verkeersveiligheid

Door middel van een enquête zijn bewoners en bezoekers van de gemeente gevraagd om aan te geven hoe zij denken over de verkeersveiligheid binnen de gemeente. De opzet en de resultaten van de enquête zijn te vinden in bijlage B1 en B2. In totaal hebben ongeveer 700 mensen de enquête ingevuld waarbij ruim 800 onveilige locaties zijn aangegeven.

Een van de eerste vragen was hoe de respondenten de verkeersveiligheid binnen de gemeente ervaren. De gemeente Gemert – Bakel krijgt gemiddeld een 5,9 waarbij 69% van de respondenten een cijfer van 6 of hoger hebben gegeven. De beoordeling van de verkeersveiligheid in de eigen woonkern scoorde lager, gemiddeld een 5,9 waarvan 59% een 6 of hoger gaven.

Naast de standaard enquêtevragen konden respondenten op een digitale kaart locaties aangeven die zij als onveilig ervaren. Bij elke aangegeven locatie konden de respondenten vervolgens aangeven waarom en voor wie deze locatie onveilig is. Een locatie kan onveilig zijn vanwege de infrastructuur en/of het gedrag.

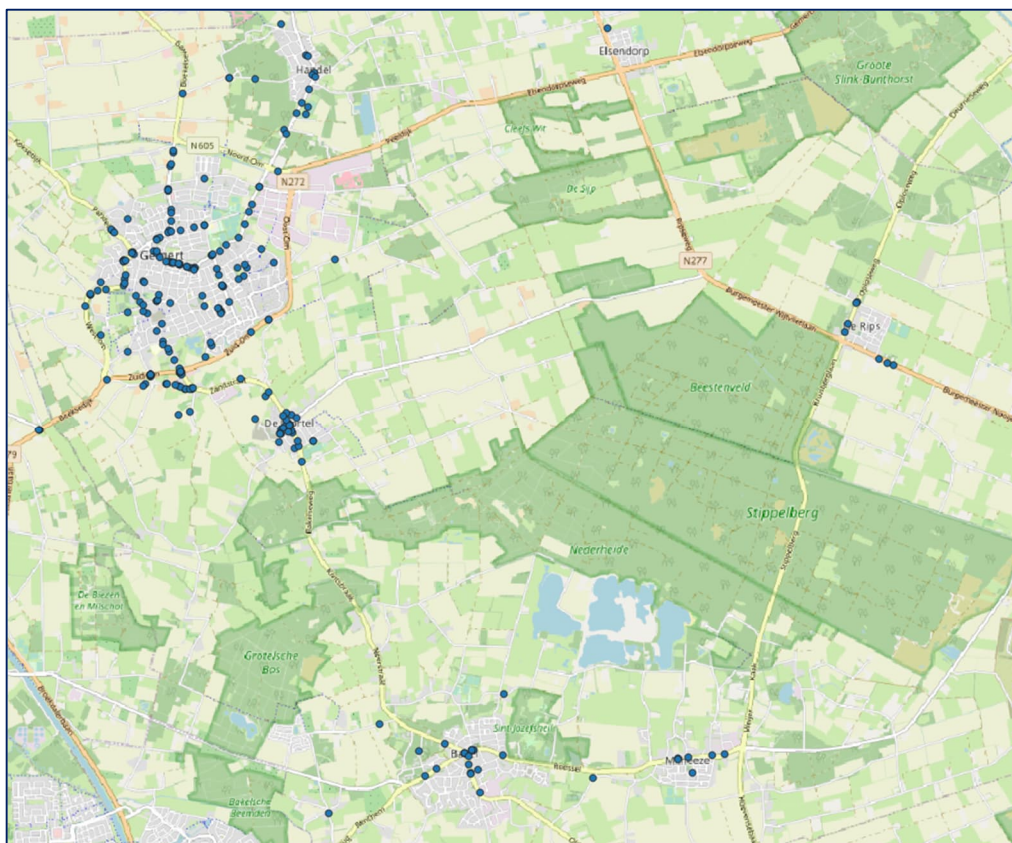
In onderstaande afbeelding is weergegeven welke oorzaken op gebied van infrastructuur en gebruik bijdragen aan de verkeersonveiligheid van de aangewezen locaties.



Afbeelding 6: Infrastructurele redenen voor subjectief onveilige locaties

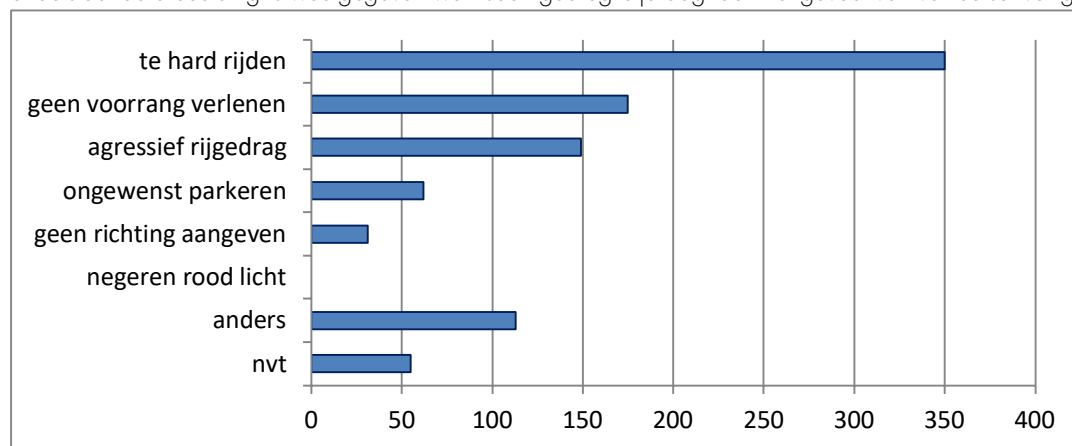
Met name het drukke verkeer, de onoverzichtelijkheid en het wegontwerp worden relatief vaak genoemd als oorzaak van de verkeersonveiligheid. Bij de categorie 'anders' wordt vooral een tekstuele toelichting gegeven van het geselecteerde antwoord, hier worden weinig nieuwe redenen genoemd.

Het drukke verkeer wordt bij 265 locaties aangegeven als oorzaak van de ervaren verkeersonveiligheid. In Afbeelding 7 zijn alle 265 locaties weergegeven op de kaart. Hierbij valt op dat dit met name de wegen zijn met een ontsluitende functie binnen de woonkern. Voor elk van de infrastructurele redenen is een dergelijke kaart met de aangegeven locaties gemaakt. Bij bijna elke oorzaak komen steeds weer dezelfde wegen naar voren, de grotere, drukkere en ontsluitende wegen binnen de woonkernen.



Afbeelding 7: Onveilige locaties als gevolg van het drukke verkeer

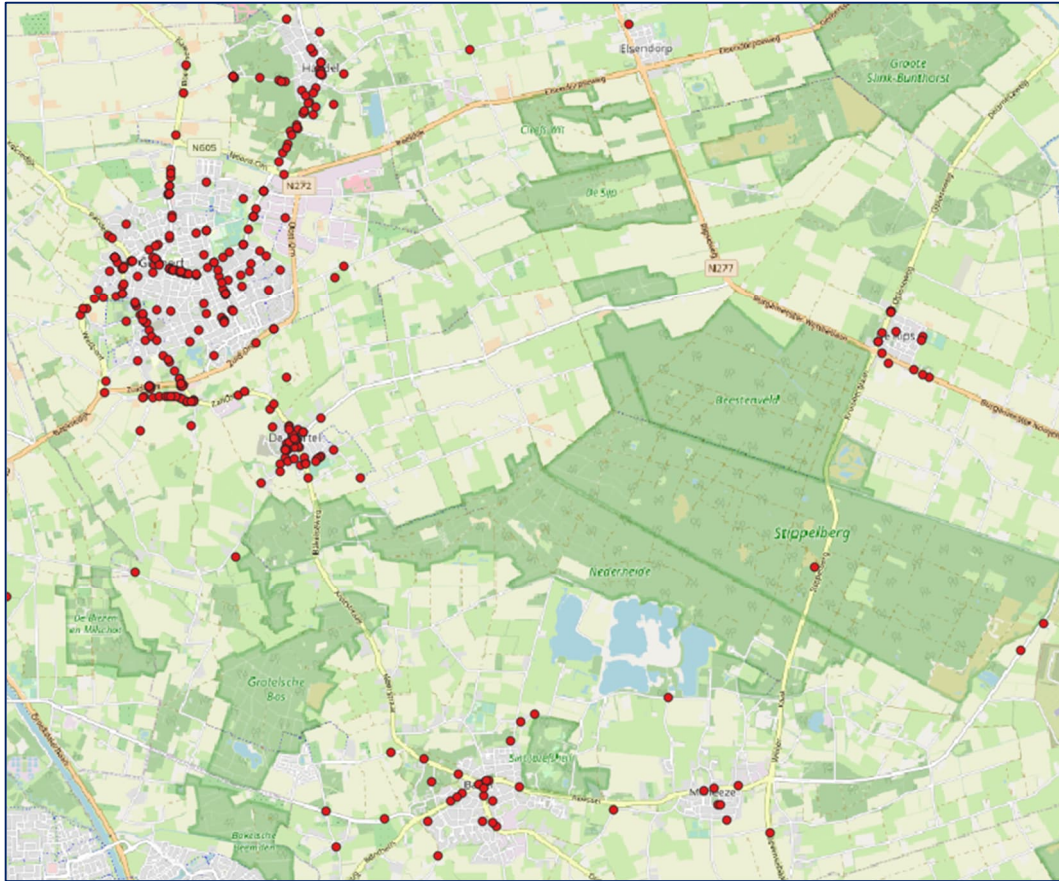
Naast de infrastructuur en het gebruik van de weg kan ook gedrag een rol spelen bij verkeerveiligheid. In onderstaande afbeelding is weergegeven welk soort gedrag bijdraagt aan het gevoel van verkeersonveiligheid.



Afbeelding 8: Gedrag als reden voor subjectief onveilige locaties

Qua gedrag steekt de rijsnelheid er met kop en schouders boven uit, gevolgd door geen voorrang verlenen en agressief rijgedrag. Bij de categorie 'anders' wordt vooral een tekstuele toelichting gegeven van het geselecteerde antwoord, hier worden weinig nieuwe redenen genoemd.

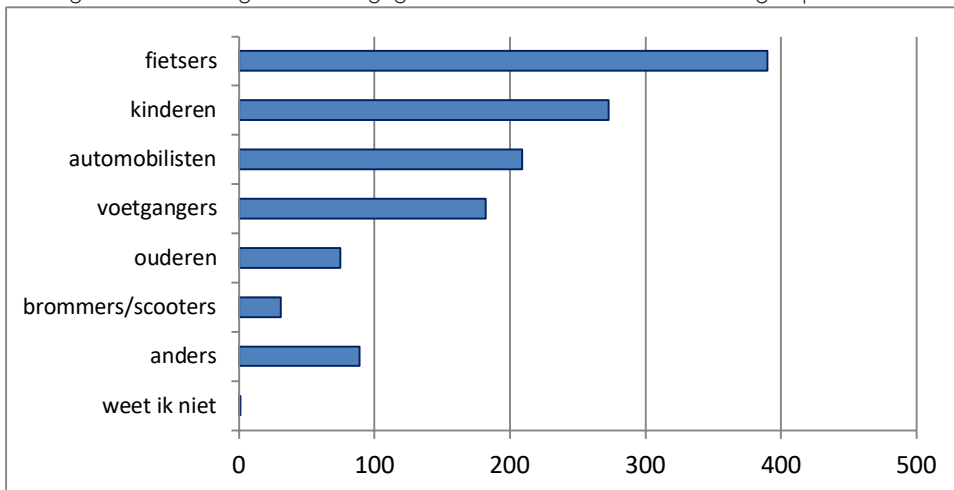
Te hard rijden wordt bij 350 locaties aangegeven als oorzaak van de verkeersonveiligheid. Deze 350 locaties zijn op kaart gezet in Afbeelding 9.



Afbeelding 9: Onveilige locaties als gevolg van (te) hard rijden

Ook bij gedrag is een zelfde patroon waar te nemen waarbij de zelfde wegen naar voren komen voor de verschillende oorzaken van verkeersonveiligheid.

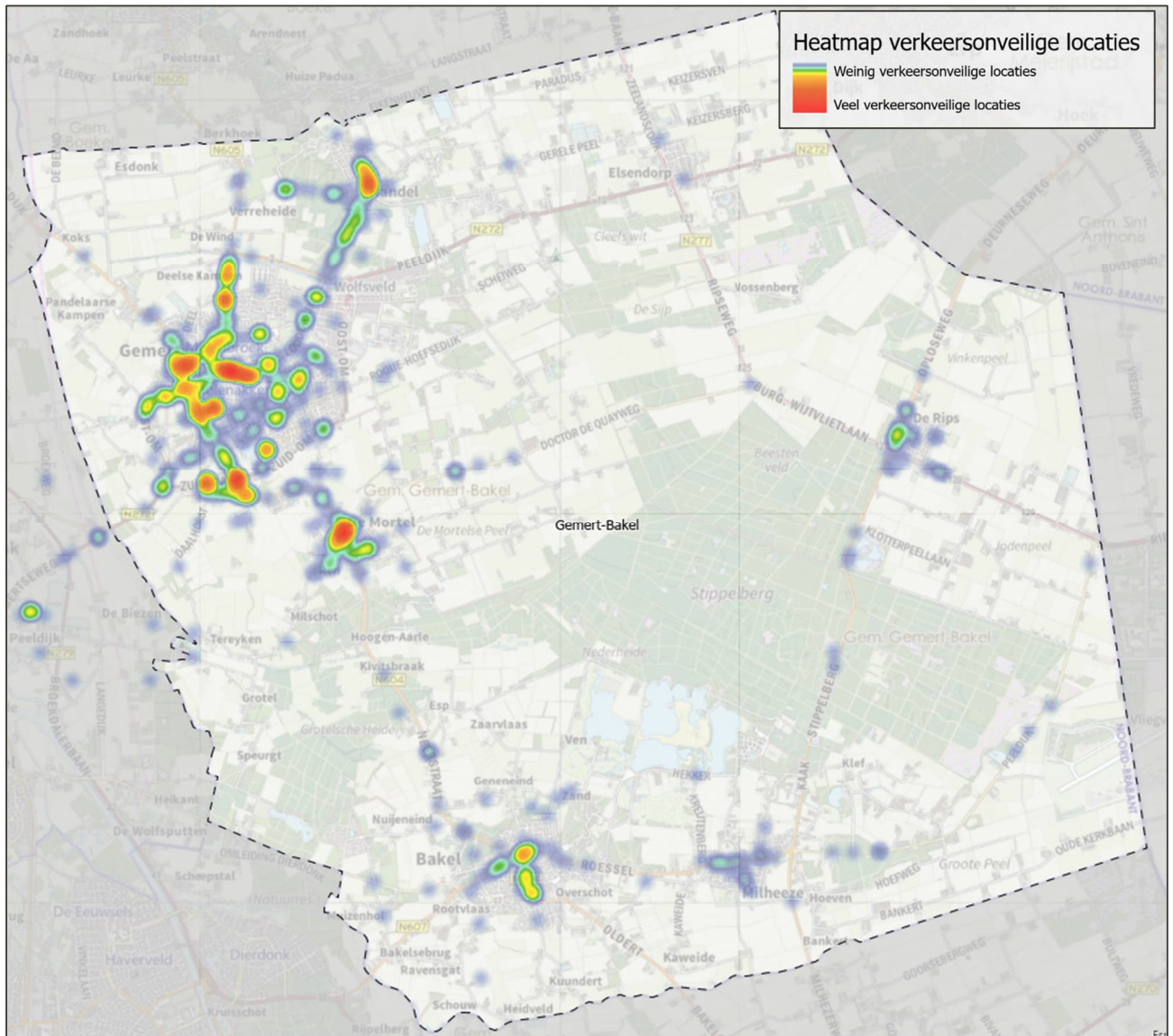
Naast de vraag waarom een locatie als onveilig wordt ervaren, is ook de vraag gesteld voor wie deze locatie onveilig is. In Afbeelding 10 is weergegeven voor welke modaliteit en doelgroep de locaties onveilig zijn.



Afbeelding 10: Voor wie zijn de aangegeven locaties onveilig

De aangegeven locaties worden met name onveilig geacht voor fietsers en kinderen en in mindere mate voor automobilisten en voetgangers.

Wanneer alle locaties op kaart worden gezet krijgt men een grote puntenwolk van onveilige locaties. In Afbeelding 11 is deze puntenwolk omgezet naar een heatmap, om zo beter inzichtelijk te maken in welke mate bepaalde locaties worden aangewezen als verkeersonveilig.



Afbeelding 11: Subjectief verkeersonveilige locaties volgens bewoners

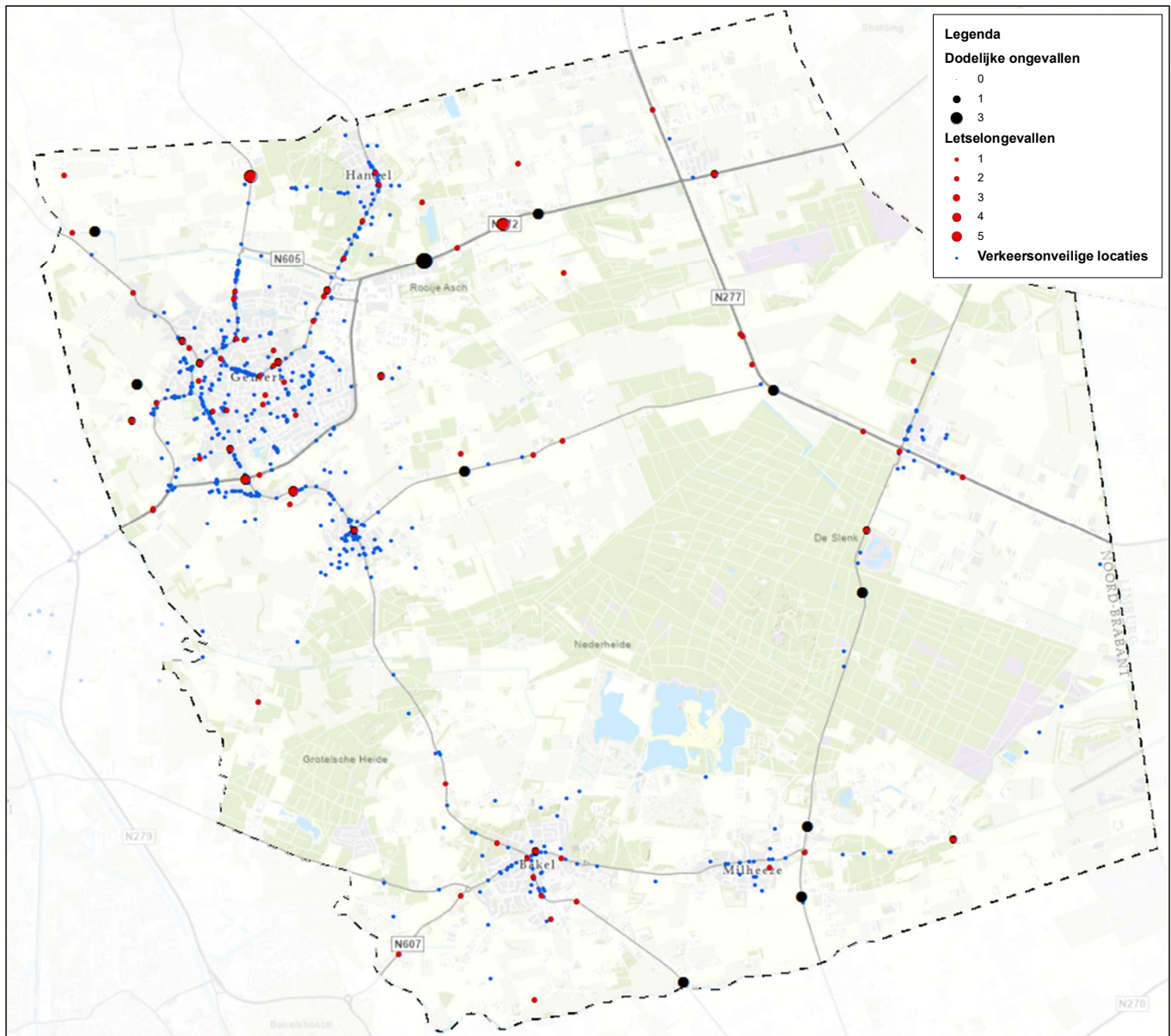
Conclusie Subjectieve veiligheid

Op basis van de enquêteresultaten worden de volgende conclusies getrokken:

- Met name de ontsluitende wegen binnen de bebouwde kom worden bij elke oorzaak aangewezen als verkeersonveilig. Dit zijn de wegen waar relatief veel verkeer gebruik van maakt en de snelheidslimiet 50 km/uur bedraagt.
- De meest genoemde klacht is (te) hard rijden. De voornaamste oorzaken die genoemd worden zijn weinig handhaving en de inrichting van de weg komt niet overeen met de snelheidslimiet.
- Er wordt regelmatig geklaagd over de wegversmallingen die geplaatst op zijn op meerdere ontsluitingswegen in de gemeente. De wegversmallingen leiden eerder tot hard(er) rijden.
- De respondenten reageren begripvol, ze begrijpen dat de gemeente beperkte middelen heeft om mee te werken. Deze houding vormt een goede uitgangspositie om samen met inwoners te werken aan het verbeteren van de verkeersveiligheid.

4.3 Conclusies objectieve en subjectieve verkeersveiligheid

Om de voorgaande paragrafen samen te vatten zijn in Afbeelding 12 de letselongevallen in de periode 2014 – 2019 en de subjectief verkeersonveilige locaties weergegeven.



Afbeelding 12: Vergelijking subjectief onveilige locaties volgens inwoners en objectieve letselongevallen in de periode 2014 – 2019.

Aan de hand van de verkeersongevallen en de enquêteresultaten zijn een aantal speerpunten opgesteld die een belangrijke rol spelen bij het treffen van maatregelen om de verkeersveiligheid in Gemert – Bakel te verbeteren.

Gemotoriseerd verkeer

Gemotoriseerd verkeer is betrokken bij 71% van de ongevallen en is goed voor 34% van de verkeersslachtoffers. Het overgrote deel van gemotoriseerd verkeer zijn personenauto's. De ongevallen waar gemotoriseerd verkeer bij betrokken is vinden vooral plaats op gebiedsontsluitingswegen, zowel binnen en buiten de bebouwde kom. In de enquête worden 209 locaties aangegeven als onveilig voor de automobilisten waarbij het merendeel op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom liggen.

Gebiedsontsluitingswegen

Ongeveer 63% van de ongevallen en slachtoffers vindt plaats op gebiedsontsluitingswegen binnen en buiten de bebouwde kom. Het aandeel weglengten van deze wegcategorieën bedraagt slechts 18% waardoor er relatief veel ongevallen plaats vinden op een klein deel van het wegennet. Ook subjectief gezien worden de gebiedsontsluitingswegen herhaaldelijk aangegeven als verkeersonveilig, met name in Gemert.

Hard rijden

Hard rijden is de meest genoemde oorzaak van verkeersonveiligheid. De aangegeven locaties hebben met name betrekking op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. Een veel gehoorde reden voor hard rijden is de ongeloofwaardigheid van de weginrichting ten opzichte van de geldende snelheidslimiet. Uit snelheidsdata (ViaStat) blijkt dat er binnen de bebouwde kom ook daadwerkelijk lichtelijk te hard wordt gereden. Buiten de bebouwde kom gebeurt dit ook en zijn de snelheidsoverschrijdingen hoger (absoluut gezien).

Afleiding in het verkeer

De mobiele telefoon staat symbool voor 'afleiding in het verkeer'. Maar behalve mobiel bellen, appen of luisteren naar muziek, zijn veel automobilisten, fietsers en voetgangers bezig met allerlei andere activiteiten die hen kunnen afleiden. Voorbeelden zijn een navigatiesysteem instellen, eten en drinken, praten met passagiers of dagdromen. Verkeersdeelnemers kunnen ook afgeleid raken door opvallende zaken en gebeurtenissen buiten het voertuig, zoals reclameborden, een overvliegend vliegtuig, iemand op het trottoir of een ongeval. Het gebruik van de mobiele telefoon in het verkeer heeft een negatief effect op het rij – en verkeersgedrag van automobilisten, fietsers en voetgangers. Het gewoontegedrag van een mobiele telefoon in het verkeer moet worden doorbroken.

Kwetsbare verkeersdeelnemers

Bij kwetsbare verkeersdeelnemers kan onderscheid gemaakt worden tussen modaliteit en fysieke gesteldheid. Voetgangers, fietsers en bromfietsers zijn kwetsbaar ten opzichte van gemotoriseerd verkeer vanwege het verschil in snelheid en gewicht. Hier is het zaak om verkeersdeelnemers met verschillende snelheid en gewicht zo veel mogelijk te scheiden wanneer de snelheid boven de 30 km/uur uitkomt. Bij fysieke gesteldheid gaat het om ouderen die fysiek kwetsbaar zijn wanneer zij betrokken zijn bij een ongeval. In de periode van 2014 – 2019 was bijna de helft van alle verkeersslachtoffers 55 jaar of ouder. De stijgende lijn van het aantal ongevallen met ouderen is te verklaren doordat het aantal ouderen toeneemt (levensverwachting) en dat ouderen steeds mobieler worden (elektrische fiets). Vanuit een sociaal – maatschappelijk perspectief is dat een goede ontwikkeling maar doordat ouderen meer afstanden afleggen leidt dit ook tot meer ongevallen. Wanneer ouderen betrokken zijn bij een ongeval leidt hun kwetsbare fysieke gesteldheid eerder tot letsel.

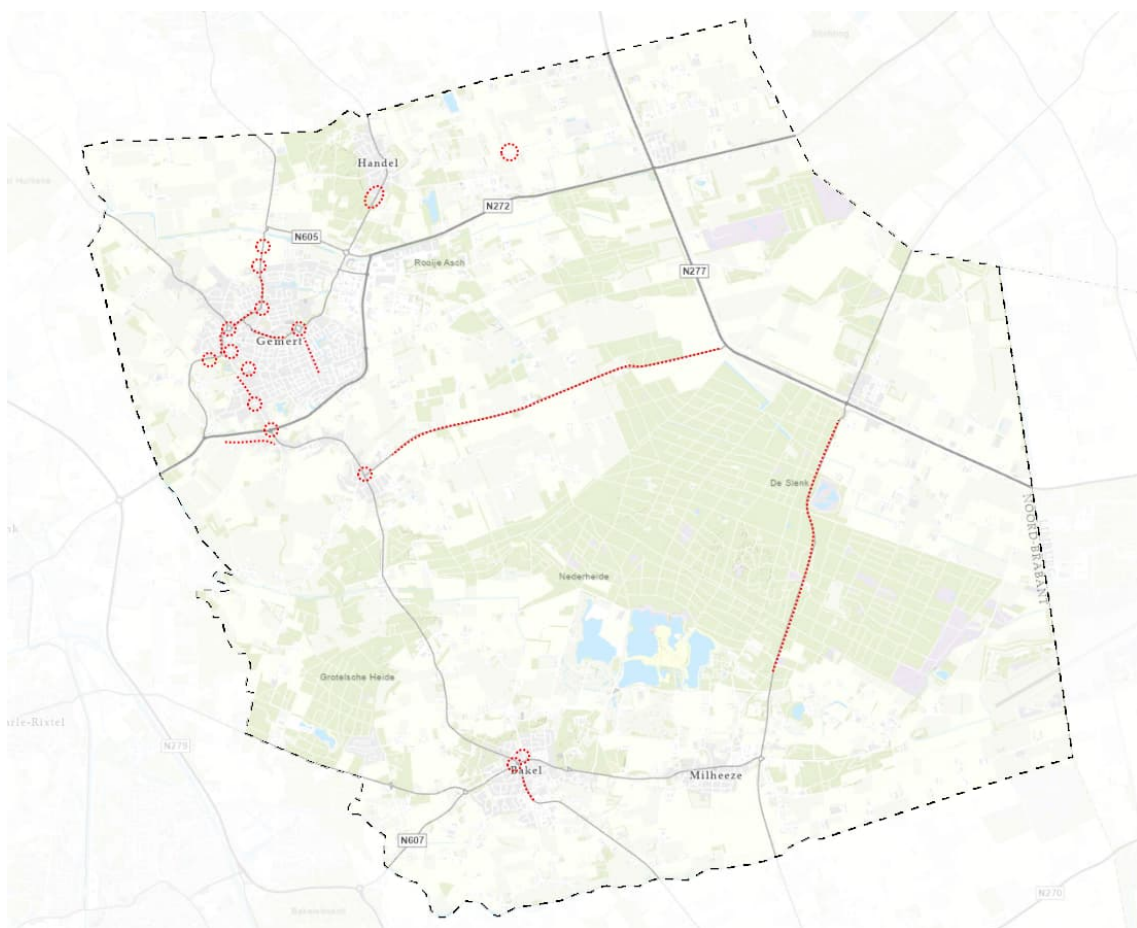
Onervaren verkeersdeelnemers

In de afgelopen periode (2014 – 2019) hebben er relatief weinig ongevallen en slachtoffers plaats gevonden in de leeftijdscategorie 0 – 15 jaar. Onder jongeren (16 – 17 jaar) en jongvolwassenen (18 – 24 jaar) vallen relatief veel ongevallen, met name jonge mannen zijn vaak betrokken bij een ongeval. Mogelijke verklaring hiervoor is hun deelname aan het verkeer met een voor hen nieuwe modaliteit, zoals de bromfiets en de auto. Daarnaast hebben jonge mannen meer de drang om zichzelf te bewijzen en overschatten zij sneller hun rijvaardigheden.

5 RESULTATEN QUICK-SCAN INFRASTRUCTUUR

De oorzaak van verkeersongevallen is een samenspel van omgeving, mens en het voertuig. De omgeving vertaalt zich in de fysieke inrichting, de mens brengt een bepaald gedrag met zich mee en het voertuig tekent zich in de techniek/technologie. De belangrijkste oorzaak van ongevallen zit hem in het gedrag van de mens. Als het gaat om verkeersveiligheid, dan gaat het dus vooral over het creëren van een verkeersveilig gedrag. De gedragsbeïnvloeding om te komen tot een verkeersveilig gedrag, wordt gerealiseerd door twee aspecten en deze vormen ook de twee sporen in onze aanpak. De fysieke inrichting en gedragsbeïnvloeding door middel van educatie, handhaving en voorlichting.

Tijdens de quick scan worden specifiek geselecteerde wegvakken en kruispunten getoetst op basis van infrastructuur en gebruik, conform de principes van Duurzaam Veilig en de richtlijnen van het CROW. Aan de hand van de ongevallenanalyse, enquêteresultaten en opgestelde speerpunten (hoofdstuk 4) zijn 23 locaties geselecteerd waar in het verleden (ietsel)ongevallen met kwetsbaar verkeer hebben plaats gevonden en/of in de enquête herhaaldelijk werden aangewezen als verkeersonveilig. In dit hoofdstuk worden de voornaamste bevindingen van de quick scan infrastructuur toegelicht. Dit zijn algemene zaken die zijn opgevallen tijdens de quick scan en daarnaast de voorgestelde aanpassingen voor de 23 geselecteerde locaties. In onderstaande afbeelding zijn de locaties weergegeven die zijn getoetst tijdens de quick scan infrastructuur.



Afbeelding 13: overzicht aandachtslocaties getoetst tijdens de quick scan infrastructuur

5.1 Algemene opmerkingen

Tijdens de quick scan is een ronde gemaakt door de gemeente Gemert – Bakel langs de verkeersonveilige locaties. Zowel op de te onderzoeken locaties als onderweg kwamen een aantal zaken meerdere malen naar voren:

Toepassing verkeersveiligheidsbeleid

Duurzaam Veilig heeft landelijk bijgedragen aan een verbetering van de verkeersveiligheid. Daarnaast worden de richtlijnen van het CROW landelijk toegepast om wegen in uniform en herkenbaar in te richten. Tijdens de quick scan is waargenomen dat een groot deel van de doorgaande wegen in de gemeente niet voldoen aan de inrichtingseisen van het CROW en de principes van Duurzaam Veilig. Het gaat hierbij om locaties die binnen de quick scan vallen, maar ook om wegen die niet op de lijst staan. Deze wegen staan niet op de quick scan lijst omdat er voornamelijk geen of minder ongevallen plaats vinden en niet als verkeersonveilig worden ervaren. Desondanks is het zaak om bij deze wegen en toekomstige aanpassingen aan de weginfrastructuur aan te sluiten bij landelijk geldend verkeersveiligheidsbeleid. In Gemert – Bakel wordt in de praktijk herhaaldelijk afgeweken van Duurzaam Veilig, onder mom van 'maatwerk'. Het afwijken gaat vaak ten koste van de uniformiteit, de vergevingsgezindheid en de verkeersveiligheid in zijn algemeen. Daarnaast komt de gemeente door het afwijken niet in aanmerking voor verkeersveiligheidssubsidies van de overheid. De maatregelen waarvoor subsidie verkregen kan worden dienen namelijk te voldoen aan de principes van Duurzaam Veilig en de richtlijnen van het CROW.

De oplossing kan gezocht worden in het aanpassen van één of meerdere wegelementen of het wijzigen van de functie van de betreffende weg. Wanneer niet voldaan kan worden aan de eisen van Duurzaam Veilig dienen wegen afgewaardeerd te worden tot een snelheid waarbij verkeer wel veilig afgewikkeld kan worden. Bijvoorbeeld, een 80 km/uur-weg die qua inrichting niet voldoet aan de eisen die gesteld worden omdat de wegbreedte te smal is en de obstakelvrije afstand niet wordt gehaald. Wanneer het de wens is om deze te behouden als 80km/uur-weg dan dient men de bomen te kappen, de rijbaan te verbreden en de juiste obstakelvrije afstand in acht te nemen. Wanneer dit niet wenselijk of haalbaar is dient men de weg af te waarderen, oftewel de snelheid verlagen naar 60km/uur en deze ook als zodanig in te richten. Het wordt ten zeerste aanbevolen dat de gemeente zich conformeert aan de principes van Duurzaam Veilig en de richtlijnen van het CROW. Dit komt de verkeersveiligheid enkel ten goede.

Uniformiteit rotondes

Zoals eerder opgemerkt wordt in Gemert – Bakel afgeweken van de Duurzaam Veilig principes en de CROW richtlijnen, onder het mom van maatwerk. Een mogelijk gevolg is dat de zelfde verkeerssituaties op verschillende manieren wordt ingericht. In Gemert – Bakel geldt dit onder andere voor de inrichting van rotondes, zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Zo is er onderscheid waargenomen in:

- De positie van de fietsers, op de rijbaan, gescheiden door middengeleiders of op vrijliggend fietspad
- De voorrangssituatie, wel of geen voorrang op gemotoriseerd verkeer
- De vorm van de fietsvoorziening, cirkelvorming of rechthoekig (gerelateerd aan de voorrangssituatie)
- De voorrangssituatie van voetgangers, bij voorkeur gelijk aan die van de fietsers

Van een variërende inrichting is sprake bij rotondes gelegen op gemeentelijke wegen maar ook bij rotondes op provinciale wegen zoals de Zuid – om. Het uniform inrichten van rotondes (onderscheid tussen binnen en buiten bebouwde kom daargelaten) zorgt voor duidelijkheid en herkenbaarheid. Bestuurders weten op welke punten ze voetgangers en fietsers kunnen verwachten en twijfelen niet of minder over de voorrangregels, omdat dit op elke rotonde het zelfde is.

Slijtage wegmarkering

Tijdens de quick scan is waargenomen dat op meerdere wegen en kruispunten de markering zeer slecht is, hetgeen leidt tot risico's voor de verkeersveiligheid. Het gaat hierbij om verschillende locaties verspreid over de gemeente waarvan sommige binnen de quick scan vallen, maar er zijn ook locaties die niet op de lijst staan.

Daar waar de markering niet langer goed zichtbaar is dient deze hersteld te worden. Het aanbrengen van markering dient te gebeuren conform de herkenbaarheidseisen van het CROW.

Wegversmallingen

Op een aantal gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom van Gemert zijn wegversmallingen geplaatst met als doel de snelheid van het gemotoriseerd verkeer te verlagen. De versmallingen zijn aangebracht in de Komweg, Vondellaan en de Boekelseweg, terwijl de versmallingen op de St. Annastraat inmiddels zijn vervallen als onderdeel van de reconstructie. Doordat de versmallingen redelijk recent zijn geplaatst is het effect daarvan niet zichtbaar in de ongevalanalyse. In de enquête zijn de versmallingen herhaaldelijk aangegeven als verkeersonveilig waarbij vermeld werd dat ze juist snelheid verhogend werken.

Tijdens de quick scan is bij de versmalling waargenomen dat gemotoriseerd verkeer bij het naderen van de versmalling harder gaat rijden als ze een auto zien naderen in de tegenmoet komende rijrichting. Het is onduidelijk of dit komt omdat ze als eerste bij de versmalling willen zijn (zoals aangegeven wordt in de enquête) of omdat ze zich opgejaagd voelen en andere weggebruikers niet zo lang willen laten wachten. Bij de versmalling op de Boekelseweg wordt het gaspedaal juist ingedrukt tussen de twee versmallingen. Wanneer fietsers zich op de rijbaan bevinden kan dit leiden tot gevaarlijke situaties bij het inhalen. Normaal gesproken zouden auto's achter de fietser blijven rijden totdat er voldoende ruimte en tijd is om ze in te halen. Nadat auto's door de versmalling zijn gereden nemen ze hun plaats weer in aan de rechterzijde van de weg. Wanneer de bestuurder de auto terug naar de rechter weghelft stuurt kan deze in conflict komen met fietsers.

Landbouwverkeer in het buitengebied

In ongevalanalyse komt landbouwverkeer zelden naar voren als aandachtspunt, deels omdat deze modaliteit relatief weinig verkeersbewegingen maakt en doordat de slachtoffers zelden de bestuurder van een landbouwvoertuig zijn. Gemert – Bakel is een landelijke gemeente met veel landbouwverkeer.

Landbouwvoertuigen zijn overal toegestaan in de gemeente en kan met name in het buitengebied en in de kleinere kernen leiden tot conflicten met overige verkeersdeelnemers. De inrichting van 30 en 60 km/uur -wegen is doorgaans sober waardoor minder oog is voor de verschillende weggebruikers die de weg delen en de kans op een ongeval eerder toeneemt dan afneemt.

Door het SWOV is onderzoek gedaan naar landbouwverkeer in het buitengebied. Vanwege de omvang en het gewicht van landbouwvoertuigen is het meestal de tegenpartij die een letsel oploopt in geval van een ongeval. De meest voorkomende slachtoffers zijn fietsers, gevolgd door bestuurders van bestel – en personenauto's. Het overgrote deel van de dodelijke ongevallen met landbouwvoertuigen vindt plaats op wegen buiten de bebouwde kom, op 60 en 80 km/uur-wegen. Het aandeel 60 km/uur-wegen bedraagt 52%, dat van 80 km/uur -wegen bedraagt 14%. Een belangrijke oorzaak van ongevallen met landbouwvoertuigen is de combinatie van voertuigbreedte en de doorgaans beperkte wegbreedte. Daarbij komt het feit dat het zicht van de bestuurder deels belemmerd wordt door delen van het voertuig, werktuig of lading.

De komst van de GOW30

Voor de verkeersveiligheid zou het goed zijn als niemand meer hoeft te fietsen op een rijbaan waar gemotoriseerd verkeer 50 km/uur mag rijden. Het is wenselijk om kwetsbare modaliteiten zoals de fietser te scheiden van zwaar gemotoriseerd verkeer. Op 12 oktober 2020 werd in de tweede kamer de motie ingediend waarin de regering wordt verzocht om 30 km/uur in de bebouwde kom als uitgangspunt te nemen. Twee weken later werd de motie door de tweede kamer aangenomen. Het voorstel laat overigens wel ruimte voor een snelheidslimiet van 50 km/uur wanneer dit veilig kan, bijvoorbeeld op doorgaande wegen. Het is dan aan de gemeente om te motiveren waarom op deze weg sneller dan 30 km/uur kan worden gereden. Op dit moment is het juist andersom: in principe geldt 50km/uur, tenzij de situatie erom vraagt dat het 30 km/uur is.

Door SWOV is onderzoek verricht of het wenselijk en haalbaar is om de algemene snelheidslimiet binnen de bebouwde kom te verlagen naar 30 km/uur en onder welke voorwaarden. Uit het onderzoek is gebleken dat het verlagen van de algemene snelheidslimiet niet wenselijk is. Wel moet er een lagere snelheidslimiet gaan gelden op 50 km/uur-wegen waar fietsers niet fysiek gescheiden zijn van het gemotoriseerde verkeer en waar de aanleg

van een vrijliggend fietspad (op de lange termijn) niet mogelijk is. Voor wegen die een gebiedsontsluitende functie hebben maar geen ruimte hebben voor een vrijliggend fietspad wordt een nieuwe wegcategorie in het leven geroepen, de GOW30 (een gebiedsontsluitingsweg met een snelheidslimiet van 30km/uur). Naar de inrichting van deze nieuwe wegcategorie wordt nog vervolgonderzoek gedaan.

Ook binnen Gemert – Bakel zijn er meerdere gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom waarbij fietsers en gemotoriseerd verkeer de rijbaan delen. Voor deze wegen geldt de zelfde vraag: is er ruimte voor een vrijliggend fietspad? Wanneer dit niet het geval is dient de weg te worden afgewaardeerd naar een standaard erftoegangsweg of heringericht worden als GOW30.

5.2 Specifieke verkeersonveilige locaties

Aan de hand van de ongevallenanalyse, enquêteresultaten en opgestelde speerpunten zijn 23 locaties geselecteerd waar in het verleden ongevallen met kwetsbaar verkeer hebben plaats gevonden, verkeersslachtoffers zijn gevallen en/of in de enquête herhaaldelijk werden aangewezen als verkeersonveilig.

De letselongevallen met kwetsbaar verkeer vinden voornamelijk plaats op de locaties die zijn weergegeven in Tabel 1. Van echte blackspots is tegenwoordig niet meer te spreken, maar op deze locaties vinden relatief meer letselongevallen (met kwetsbaar verkeer) plaats.

Tabel 1: Objectief onveilige locaties voor kwetsbare verkeersdeelnemers, in de periode van 2014 - 2019

Locatie	Ongevalsinformatie
Kruispunt Nieuwstraat – Virmundtstraat, Gemert	5 ongevallen, 1x fiets, 3x bromfiets
Kruispunt Oudestraat – Bisonstraat, Gemert	4 ongevallen, 2 gewonden, 3x fiets, 1x bromfiets
Rotondes Vondellaan – Kruiseind en Vondellaan - Pastoor Attendorenstraat, Gemert	4 ongevallen, 3 gewonden, 2x fiets
Rotonde Lodderdijk – Burg. De Bekkerlaan, Gemert	3 ongevallen, 2 gewonden, 2x fiets
Auerschootseweg, Bakel	5 ongevallen, 2 gewonden, 2x fiets
Rotonde Bakel	3 ongevallen, 1 gewonde, 1x bromfiets
Sint Wilbertsplein, Bakel	3 ongevallen, 2 gewonden, 1x voetganger
Kruispunt Lochterweg - St. Antoniusstraat, De Mortel	4 ongevallen, 2 gewonden, 1x fiets
Handelseweg, Handel	5 ongevallen, 2 gewonden, 1x fiets
Dr. de Quayweg, De Mortel	11 ongevallen, 3 gewonden, 1 dode, 1x bromfiets
Stippelberg, Milheeze	4 ongevallen, 3 gewonden, 1 dode, 2x fiets, 1x voetganger
Kruispunt Oude Domptweg - Gerele peel, Elsendorp	1 ongeval, 1 gewonde, 1x bromfiets
Rotonde Zuid-om - Oudestraat, Gemert	4 ongevallen, 3 gewonden, 3x fiets

Op basis van de verschillende vragen uit de enquête komen een aantal locaties naar voren die ervaren worden als verkeersonveilig, deze locaties zijn weergegeven in Tabel 2. In Tabel 2 is per locatie het totaal aantal meldingen weergegeven waarbij onderscheid is gemaakt tussen het totaal aantal meldingen en het aantal meldingen dat betrekking heeft op kwetsbare verkeersdeelnemers (voetganger, fiets en bromfiets).

Tabel 2: Subjectief verkeersonveilige locaties

Locatie	Aantal meldingen	
	Totaal	Kwetsbaar
Broekstraat, Gemert	19	16
Komweg (Hofgoed - De Bloemerde), Gemert	26	20
St. Annastraat, Gemert	51	46
Kruispunt Boekelseweg - Fliere - Deel, Gemert	13	11
Kapelaanstraat (thv Albert Heijn), Gemert	17	12
Komovergang en wegversmalling Komweg, Gemert	9	3
Wegversmallingen Boekelseweg, Gemert	23	2
Oudestraat/Binderseind, Gemert	25	20
Vondellaan, Gemert	11	8
Burgemeester de Bekkerlaan, Gemert	12	9

5.3 Conclusie quick scan infrastructuur

Op basis van de quick scan worden de volgende conclusies getrokken:

- De voornaamste conclusie is dat gemeente in meerdere situaties afwijkt van de Duurzaam Veilig principes en de richtlijnen van het CROW, onder het mom van maatwerk. Het afwijken van de principes van Duurzaam Veilig gaat ten koste van de uniformiteit en herkenbaarheid van de gemeentelijke wegen. Het afwijken van Duurzaam Veilig heeft een negatief gevolg voor het aantal verkeersongevallen en – gewonden. De inrichting van een weg is van invloed op het gedrag dat verkeersdeelnemers bewust dan wel onbewust vertonen. Door bij de inrichting af te wijken van de Duurzaam Veilig principes wordt ander (ongewenst en/of onveilig) gedrag getriggerd bij bestuurders. Het wordt dan ook ten zeerste aanbevolen dat de gemeente Gemert – Bakel zich conformeert aan de Duurzaam Veilig principes en de richtlijnen van het CROW.
- Een voorbeeld van het afwijken van Duurzaam Veilig is het verschil in inrichting van rotondes, zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Een uniforme inrichting vergroot de herkenbaarheid waardoor verkeersdeelnemers niet verrast worden in het verkeer.
- Ook is gebleken dat op een meerdere locaties en wegvakken de wegmarkering slecht zichtbaar is dan wel weggesleten is. Niet alleen is de markering in slechte staat, maar komt deze ook niet overeen met het wegtype waarop deze is aangebracht.
- Door de realisatie van wegversmallingen op een aantal drukke wegen is het gevoel van verkeersonveiligheid alleen maar toegenomen. De versmallingen lijken eerder te zorgen voor een snelheidsverhoging dan een verlaging.
- Ook al komt landbouwverkeer in de ongevalanalyse en enquêteresultaten niet naar voren, dit blijft een aandachtspunt op met name 60km/uur-wegen.
- Daar waar het scheiden van fietsers en gemotoriseerd verkeer op een GOW50 niet mogelijk is, is een ETW30 óf GOW30 het uitgangspunt. Dit vraagt mogelijk om een herziening. Dit vraagt mogelijk om een herziening van het categoriseringsplan en herinrichting van wegen.

Tijdens de quick scan zijn 23 aandachtslocaties beoordeeld. De beoordeling is terug te vinden in bijlage B3.

6 RESULTATEN QUICK SCAN GEDRAG

6.1 De rol van gedragsbeïnvloeding bij verkeersveiligheid

Bij verkeersveiligheid speelt gedrag een belangrijke rol. Hard rijden, zelfoverschatting en afleiding in het verkeer hebben allemaal in grote mate te maken met gedrag. Om te bepalen waar nog winst te behalen is met gedragsbeïnvloeding, hebben we hiervoor een QuickScans gedaan. In de maptionnaire-enquête zijn een aantal vragen omtrent gedrag meegenomen. Vervolgens hebben we aan de hand van de onderzoeksresultaten bekeken wat er nodig is qua gedragsmaatregelen. Van daaruit hebben we vervolgens bepaald hoe de gedragsmaatregelen die de gemeente nu al inzet nog verder kunnen worden aangevuld.

Gedragsinzichten moeten niet alleen worden meegenomen in educatie en campagnes: ook bij herinrichtingen is het nodig om vanuit een gedragsbril naar de situatie te kijken. Komt de inrichting overeen met het gewenste gedrag? Hoe stuurt de omgeving het gedrag? Door deze vragen mee te nemen zullen campagnes op den duur ook veel minder nodig zijn: Als de omgeving altijd aansluit op het gewenste gedrag zullen mensen vanzelf het gewenste gedrag gaan vertonen.

De paradox tussen objectieve en subjectieve verkeersveiligheid is tevens een punt waarmee rekening gehouden moet worden. Wanneer een situatie objectief veilig is, komt dit meestal doordat het subjectief onveilig is. Mensen voelen zich onveilig en gaan daardoor extra opletten. Wanneer ze zich veilig voelen, en de situatie dus subjectief veilig is, gaan mensen meer ontspannen en dus minder opletten. Daardoor wordt de situatie objectief onveiliger. Deze paradox zal altijd blijven bestaan. Het is daarom zaak dat de gemeente een visie ontwikkelt op hoe er bijvoorbeeld wordt omgegaan met klachten van inwoners wanneer zij zich onveilig voelen, terwijl de situatie juist veilig is.

Hoe werkt gedrag?

Gedrag is voor 95% onbewust. Hierbij zijn vier zaken van belang: kennis en mogelijkheid, weerstand, motivatie en omgeving.

Kennis en mogelijkheid

De randvoorwaarde voor gedragsverandering is dat mensen in staat zijn om het gedrag te vertonen. Zijn er nog praktische barrières? Hebben ze wel voldoende kennis om het gedrag te kunnen vertonen?

Weerstand

Autorijden met de handrem erop, dat werkt niet. Zo werkt ook weerstand bij gedrag. Mensen gaan niet veranderen als ze in de weerstand zitten. Dit kan psychologische weerstand zijn, maar ook praktische weerstand. Een voorbeeld van (psychologische) weerstand is bijvoorbeeld een straatverkoper: wanneer iemand op straat iets aan je wil verkopen, schiet je gelijk in de weerstand. Je wilt zelf kiezen wanneer je iets koopt en niet lastig worden gevallen door opdringerige verkopers.

Motieven

Nadat weerstand is weggenomen, kunnen we bekijken hoe we mensen kunnen motiveren tot ander gedrag. Wat spreekt hen aan? Vaak spelen ook onbewuste motieven een rol, zoals bij de groep willen horen.

Omgeving

Niet te vergeten is de invloed van de omgeving. Mensen worden voor een groot deel gestuurd door hoe de omgeving eruit ziet. Stimuleert deze het gewenste gedrag, of maakt de omgeving het juist lastiger?

6.2 Aandachtspunten voor gedragsbeïnvloeding

Uit het vragenlijstonderzoek (de maptionnaire – enquête) is gebleken dat inwoners zich vooral storen aan (te) hard rijden. Dit heeft vaak te maken met de inrichting van de weg. Zo gaven respondenten aan dat de wegen qua inrichting niet altijd overeenkomen met de snelheidslimiet. Ook worden de wegversmallingen vaak als punt van frustratie genoemd. Tevens geven veel respondenten aan dat er weinig wordt gehandhaafd in de gemeente. Dit is ook een belangrijk aandachtspunt: hoe lager mensen de pakkans inschatten, hoe groter de kans dat ze zich niet aan de regels houden.

Gedrag wordt voor een groot deel gestuurd door de omgeving. Bovendien staan mensen tijdens het autorijden meestal op de automatische piloot. Wanneer de inrichting van een weg niet aansluit op de snelheidslimiet, is het dus erg lastig voor automobilisten om zich aan de snelheid te houden, omdat ze hun gedrag niet de hele tijd bewust kunnen aansturen en hun gedrag onbewust wordt aangestuurd naar een hogere snelheid dan is toegestaan. Het meest gunstig zou dus zijn om de wegen zo in te richten dat de inrichting aansluit op de snelheidslimiet. De praktijk ziet er natuurlijk wel iets anders uit: Er is zelden budget om meerdere wegen opnieuw in te richten.

Gedragsinterventies kunnen een bijdrage leveren totdat er een herinrichting plaatsvindt. Dit betekent echter niet dat gedragsinterventies na een herinrichting niet nodig zijn: het is altijd een aanvulling op de inrichting. Bij gedragsinterventies kan bijvoorbeeld worden gedacht aan het volgende:

- Toolboxen voor 30 km/h zones ontwikkelen waarmee inwoners zelf actie kunnen voeren;
- Een algemene communicatiecampagne rondom snelheid;
- Markeringen op de weg aanbrengen;
- Anonimiteit te verminderen door borden of spandoeken met foto's van buurtbewoners op te hangen met een welkomstboodschap.

Echter is aan te raden om per situatie te bekijken welke gedragsinterventies passend zijn.

6.3 Bestaande maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding

In deze paragraaf worden de verschillende maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding toegelicht, die binnen de gemeente Gemert – Bakel reeds worden toegepast.

6.3.1 Campagnes

We hebben contact gehad met WVN afdeling Gemert - Bakel over de campagnes en maatregelen die zij uitvoeren. De volgende acties/campagnes worden jaarlijks uitgevoerd:

Afficheacties. WVN heeft plaatsen in de gemeente Gemert - Bakel. Elke twee maanden wordt het thema aangepast. Voor de volgende thema's wordt aandacht gevraagd:

- Winterbob
- Snelheid
- MONO
- Een wisselactie. Bijvoorbeeld afstand houden of let op motorrijders
- De scholen zijn weer begonnen
- Fietsverlichting

Basisscholen

- Fietsen keuren voor het Praktisch Verkeersexamen
- Organiseren Theoretisch Verkeersexamen
- Organiseren Praktisch Verkeersexamen
- Organiseren De Dode Hoek bij Vrachtwagens

- Medewerking verlenen aan acties die door individuele basisscholen georganiseerd worden, zoals fietscontrole voor de hele school, op voeten en fietsen naar school en veilige schoolomgeving.
- Uitleen van aanhanger met trapvaardigheidsproef en schoolpleinpakket

Middelbare scholen: Verlichtingscontrole

Sportverenigingen: Verlichtingscontrole

Ouderen:

- Twee keer per jaar een Opfriscursus Verkeer, e-bike en scootmobielcursussen. De laatste twee indien voldoende animo
- Verkeersavonden voor ouderenbonden bijvoorbeeld bij jaarvergaderingen

6.3.2 Brabants Verkeersveiligheidslabel (BVL)

Een groot aantal scholen in de gemeente Gemert - Bakel heeft het Brabants VerkeersveiligheidsLabel. Scholen krijgen dit label als ze werken aan verkeersveiligheid, bijvoorbeeld door verkeerslessen te geven en te werken met verkeersouders. Met behulp van het BVL kunnen scholen lesmethoden vergoed krijgen. Ook is er eens per jaar een bijeenkomst voor scholen om zaken rondom verkeersveiligheid te bespreken. Hier sluit WVN ook bij aan.

6.3.3 Dynamische snelheidsindicator

Een middel dat regelmatig wordt ingezet in de gemeente is de dynamische snelheidsindicator. Dit is een display waarop de snelheid waarmee een voertuig passeert wordt weergegeven. De bestuurder krijgt feedback over de gereden snelheid. Als iemand onder de maximumsnelheid rijdt, krijgt deze persoon een vrolijke smiley. Als de toegestane snelheid wordt overtreden, verschijnt er een verdrietige smiley.

Er zijn vijf displays beschikbaar binnen de gemeente Gemert - Bakel. Deze rouleren binnen de gemeente. Inwoners kunnen een verzoek doen bij de gemeente om een DSI te plaatsen. Dit gebeurt regelmatig, en de inzet ervan wordt als positief ervaren.



6.3.4 Gedragsinterventies

De gemeente heeft nog geen ervaring met gedragsinterventies. Dit plan biedt een eerste aanzet om te gaan experimenteren met gedragsinterventies.

Wat is een gedragsinterventie?

Vaak wordt er bij gedragsbeïnvloeding gedacht aan educatie en campagnes. Gedragsbeïnvloeding gaat echter nog veel verder dan dat. Soms is het juist beter om niet teveel te richten op bewuste educatie en communicatie, met name omdat gedrag voor 95% onbewust tot stand komt. Daarom sturen veel gedragsinterventies gedrag op een automatische en onbewuste manier. Hierbij kan gedacht worden aan sturing door middel van belijning of grondcommunicatie, priming (zoals de Dick Bruna borden) en

voorbeelden zoals de flitspaal die mensen belooft als ze de juiste snelheid rijden door geld te doneren aan een goed doel.

Gedraginterventies zijn altijd op maat voor de situatie. Kopiëren en plakken werkt niet bij een gedragsinterventie, omdat er in iedere situatie en bij iedere doelgroep weer andere drijfveren een rol spelen.

6.4 Gebruiker en gedragsbeïnvloeding

Als het om gedrag gaat zijn per doelgroep of situatie gedragsmaatregelen mogelijk. Daarom is onderscheid gemaakt in maatregelen op het gebied van:

1. Gerichte campagnes en maatregelen voor Gemert - Bakel
2. Schooleducatie
3. 30km/u toolboxen voor woonwijken
4. Algemene snelheidscampagne voor de hele gemeente
5. Inzet DSI
6. Interventies voor haat- en brenggedrag op basisscholen

6.4.1 Gerichte campagnes en maatregelen

Op dit moment zet VVN met name campagnes in die landelijk ook spelen, zoals BOB en MONO. Deze campagnes zijn echter niet specifiek gericht op de problemen die spelen binnen de gemeente Gemert - Bakel. Er is dus nog winst te behalen door campagnes meer te richten op wat er binnen de gemeente speelt en dus meer proactief te gaan communiceren. Dit sluit goed aan op de risicogestuurde aanpak zoals benoemd wordt in het landelijke SPV: we gaan ons richten op de verkeerssituatie die (mogelijk) risico's vormen voor de verkeersveiligheid.

De input vanuit de maptionnaire kan hierin een rol spelen. In dit verkeersveiligheidsplan noemen we naar aanleiding van de maptionnaire de aandachtspunten waarop we ons gaan richten (hoofdstuk 4). Door ook de campagnes meer toe te spitsen op deze aandachtspunten, zorgen we ervoor dat de communicatie meer gericht is op de problemen die binnen de gemeente spelen.

De campagnes en maatregelen worden dan toegespitst op de volgende punten:

Hard rijden

Zie hiervoor sub paragraaf 6.4.4.

Kwetsbare verkeersdeelnemers

Er worden al opfriscursussen gegeven voor ouderen en voor jonge fietsers wordt een hoop gedaan aan educatie op de basisschool. In de periode daartussen is er minder aandacht voor de kwetsbare verkeersdeelnemers.

Dit probleem pakken we aan door binnen de gemeente te kijken naar hoe we verkeerssituaties veiliger kunnen maken voor de kwetsbare verkeersdeelnemers. Bijvoorbeeld door meer ruimte voor fietsers en voetgangers te creëren.

Onervaren verkeersdeelnemers

Onervaren verkeersdeelnemers krijgen nog weinig aandacht binnen de gemeente. Na de basisschool ligt het lot van nieuwe bestuurders voornamelijk in de handen van rijtscholen. Omdat met name jonge mannen (als autobestuurder) een risicogroep zijn in het verkeer, is het belangrijk om ons te richten op deze groep.

VVN zou hiervoor bijvoorbeeld kunnen in gesprek kunnen gaan met TeamAlert en met rijtscholen, om te inventariseren waar kansen liggen om deze groep te bereiken. Deze groep zal namelijk niet snel naar een training komen die wordt georganiseerd door de gemeente, omdat ze zichzelf vaak overschatten en denken dat

ze een dergelijke training niet nodig hebben. TeamAlert heeft veel ervaring met jonge bestuurders en heeft meerdere interventies ontwikkeld die bijvoorbeeld op middelbare scholen kunnen worden ingezet.

Afleiding in het verkeer

De MONO-campagne is een erg sterke campagne met een goede onderbouwing vanuit gedragswetenschappelijk oogpunt. Wij sluiten dan ook aan op deze campagne om afleiding in het verkeer te voorkomen. De MONO-campagne is zichtbaar binnen de gemeente door middel van affiches. De campagne kan nog meer aandacht krijgen door een gemeentebrede aanpak. Hierbij kunnen bijvoorbeeld lokale ambassadeurs worden ingezet, die middels affiches en artikelen in lokale (online) media vertellen over MONO en hoe zij ervoor zorgen dat ze zelf altijd MONO zijn in het verkeer.

Rijden onder invloed kan gezien worden als een soort afleiding in het verkeer: Mensen zijn afgeleid door het gebruik van bepaalde middelen, of dit nu drugs, medicijnen of smartphones zijn. We willen dat iedereen die deelneemt aan het verkeer er 100% bij is. Door te voorkomen dat mensen in de auto stappen terwijl ze onder invloed zijn en te voorkomen dat mensen hun smartphone gebruiken achter het stuur, bereiken we dit doel.

Bij middelengebruik in het verkeer spelen ontelbare factoren een rol. De BOB-campagne is een erg goed initiatief om dit te voorkomen. Wij sluiten daarom aan op de BOB-campagne en starten geen nieuwe initiatieven rondom rijden onder invloed. De BOB-campagne is inmiddels in zo'n ver stadium dat herinneringen aan het BOB-concept door middel van communicatie langs de weg al voldoende zijn.

6.4.2 Schooleducatie

Er wordt al veel gedaan om de verkeerseducatie op scholen zo goed mogelijk in te richten. VVN organiseert verschillende acties om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Om te bepalen welke maatregelen we blijven inzetten en welke wellicht aangepast kunnen worden, bekijken we in de toolkit permanente verkeerseducatie van het CROW de maatregelen die momenteel worden ingezet. In de toolkit wordt per interventie een score gegeven op verschillende vlakken. Wanneer een interventie geen goede effectmeting heeft, kiezen we eerder voor een interventie die dit wel heeft. Zo weten we zeker dat de maatregelen die we inzetten effectief zijn.

Acties die niet in de toolkit te vinden zijn (bijvoorbeeld zelf ontwikkelde acties), evalueren we op eigen initiatief.

6.4.3 30km/u toolboxes voor woonwijken

Zoals uit het vragenlijstonderzoek al is gebleken, is het nodig dat er aandacht wordt besteed aan te hard rijden. Voor 30 km/h zones kunnen toolboxes worden ontwikkeld die door de hele gemeente kunnen worden ingezet. Wanneer er veel overlast is van hard rijden in een wijk, kan deze toolbox worden aangeboden aan de wijk. Zo kunnen inwoners zelf actie voeren om hun wijk veiliger te maken. In de toolbox kunnen bijvoorbeeld de volgende onderdelen zitten:

- Stickers of geurhangers voor op/in de auto die kunnen worden uitgedeeld in de wijk.
- Posters voor op de ramen.
- Spandoek om op te hangen bij binnenkomst in de straat.

Voor de toolbox wordt een algemene stijl en strategie ontwikkeld, die breed toepasbaar is en die gedragstechnieken bevat.

Er bestaan al toolboxes van bijvoorbeeld Veilig Verkeer Nederland. Hierbij wordt er door middel van een buurtactie aandacht besteed aan de snelheid. Bewoners plakken onder andere 30 km/h stickers op hun containers. Deze acties worden positief ervaren.

Een persoonlijk tintje aan een campagne, waarbij je het gevoel hebt dat het echt hoort bij de bewoners, maakt zo'n toolbox nog effectiever. De gemeente kan bijvoorbeeld samen met de VVN-afdeling van Gemert-Bakel werken aan zo'n toolbox die specifiek gemaakt is voor Gemert-Bakel.

6.4.4 Algemene snelheidscampagne voor hele gemeente

Bij de observaties van verschillende locaties in Gemert - Bakel is opgevallen dat de sociale norm is om hard te rijden. Mensen rijden vaak gehaast en men zit vlak achter de bumper van de volgende auto. Om deze norm om te buigen naar een nieuwe norm, namelijk dat men zich in Gemert – Bakel aan de snelheid houdt, kan een campagne worden ingezet.

Het doel van deze campagne is om de sociale norm te veranderen naar “Wij houden ons aan de snelheid”. Dit doen we op de volgende manier:

- Inwoners van de gemeente dienen als ambassadeurs. We betrekken een aantal inwoners bij de campagne. We maken foto's en video's van hen, die we gebruiken in de campagne. De inwoners vertellen over hun ervaringen met snelheid in de gemeente. Dit houden we zo positief mogelijk, bijvoorbeeld “Soms rijd ik per ongeluk te hard. Daarom let ik extra goed op mijn snelheidsmeter binnen de bebouwde kom”.
- We gebruiken herkenbare communicatiemiddelen die inwoners op hun raam of autoraam kunnen plakken. Dit kan een poster of sticker zijn, die de boodschap uitdraagt dat deze persoon zich aan de snelheid houdt.
- Ook ontwikkelen we herkenbare communicatiemiddelen zoals borden, spandoeken en grondcommunicatie die door de hele gemeente worden ingezet.

Een voorbeeld van een succesvolle campagne waar deze campagne op gebaseerd kan worden is de schildpaddencampagne in Nijmegen.

Hier was de ervaring dat er te hard gereden werd in een aantal woonstraten (30 km/h). Hiervoor is een campagne ontwikkeld met als belangrijkste techniek *priming*. Door een schildpad te gebruiken in alle communicatie, werd onbewust het concept ‘traagheid’ geactiveerd bij de doelgroep van de campagne. Door dit onbewuste aspect wordt weerstand voorkomen.

De volgende middelen zijn ingezet:

- Bord bij binnenkomst in de straat met de tekst ‘In deze straat rijden we op schildpaddentempo’
- Schildering van schildpad op de straat (witte verf)
- Kleurplaten met de schildpad die kinderen mochten inkleuren en vervolgens op het raam konden hangen
- Geurhangers van een schildpad die mensen in de auto konden hangen.

De veiligheidsbeleving nam significant toe door deze campagne.

6.4.5 Inzet DSI

Uit onderzoek (‘Dynamische snelheidsdisplays’, CROW, 2013) blijkt dat de DSI een positief effect heeft op de snelheid: Op 30-wegen heeft de DSI het sterkste effect en op 60-wegen het minst sterke effect, hoewel de DSI hier nog steeds significante verbetering oplevert. De DSI is niet getest voor wegen met een maximumsnelheid boven de 60 km/h.

Het effect dooft echter uit na ongeveer vier weken. Daarom zorgen we ervoor dat we de DSI niet langer dan vier weken op dezelfde plek laten staan.

Door de tijdelijke aard is de DSI een maatregel die vooral geschikt is om te combineren met een campagne of buurtactie, om deze acties kracht bij te zetten.

6.4.6 Interventies voor haal- en brenggedrag op basisscholen

Binnen de gemeente Gemert - Bakel is veel vraag naar interventies om schoolomgevingen veiliger te maken. Soms levert het haal- en brenggedrag van ouders onveilige situaties op. Bijvoorbeeld omdat veel ouders met de

auto komen en de auto zo dicht mogelijk bij de school willen parkeren. Het voornaamste probleem is dan ook dat teveel kinderen met de auto worden gebracht. Daarom levert het het meeste op om in te zetten op interventies die fietsen en lopen naar school stimuleren. Mogelijke interventies die we hier kunnen inzetten zijn:

- De lekker anders dag (lekkerandersdag.nl). Door leerlingen en ouders te stimuleren om eens op een andere manier naar school te komen, kan dit hen inspireren om het in de toekomst anders te gaan doen.
- Schoolomgevingen minder- of niet meer toegankelijk maken voor auto's. Door het ongewenste gedrag moeilijker te maken, is de kans groter dat mensen alternatieven gaan kiezen.
- Flexibele aankomsttijden op school. Ook dit punt grijpt in op de mobiliteitsketen. Als ouders in de ochtend meer tijd hebben om hun kind naar school te brengen, pakken ze eerder de fiets.

Om dit probleem grondig aan te pakken, gaan we in gesprek met scholen om van hen te horen waar de behoeften liggen en welke mogelijkheden er zijn. Samen kunnen we dan tot een gedragen aanpak komen die ook voor de scholen haalbaar is om uit te voeren. We betrekken ook politie en handhaving bij dit vraagstuk om te onderzoeken hoe zij hierin kunnen ondersteunen.

6.4.7 Handhaving

Uit de vragenlijst blijkt dat mensen het gevoel hebben dat er weinig wordt gehandhaafd. Als mensen dit gevoel hebben, is de kans ook groot dat zij zich niet aan de regels houden. Ze worden ten slotte toch niet gepakt.

Gedragbeïnvloeding kan een groot deel van de mensen aanzetten tot het gewenste gedrag, maar de echte 'asorijders' zijn alleen te beïnvloeden met handhaving. Handhaving zal dus uiteindelijk moeten worden ingezet om de ernstige overtreeders aan te pakken.

Wij adviseren om regelmatig handhaving in te zetten, zodat men het gevoel krijgt dat er aandacht is voor verkeersveiligheid. De handhaving kan bijvoorbeeld worden ingezet op plekken waar veel overtredingen plaatsvinden of op plekken die veel mensen zien als verkeersonveilig.

Waar handhaving niet kan worden ingezet, kunnen wel interventies worden toegepast die het gevoel geven dat men wordt bekeken of dat men ergens te gast is. Dit kan bijvoorbeeld worden gedaan door te laten zien wie er in de buurt wonen en wie het belangrijk vinden dat er in hun buurt niet te hard wordt gereden door middel van borden, posters en/of spandoeken.

6.4.8 Overige maatregelen

Promotie fietsgebruik

Wanneer fietsroutes weinig conflictmomenten hebben met gemotoriseerd verkeer (bijvoorbeeld snelfietsroutes), bevordert dit de veiligheid. Door meer van deze routes te creëren en daarnaast mensen te stimuleren om over deze routes te fietsen, zorgen we al met al voor een veiligere verkeerssituatie.

Fietspromotie is echter niet iets dat je zomaar even doet. Het behoeft een grootschalige aanpak met een lange termijn insteek. Er moet bijvoorbeeld worden gepraat met werkgevers en met scholen om de gehele mobiliteitsketen in beeld te brengen. Vervolgens kunnen we kijken hoe we deze keten anders kunnen inrichten om inwoners van Gemert - Bakel meer te laten fietsen.

Om fietsen te stimuleren, is het nodig dat de volgende acties worden ondernomen:

- Onderzoek doen onder inwoners naar de behoeften: waar moeten fietspaden komen, wat hebben ze nodig om meer te fietsen?
- Aanleg van prettige fietsroutes die afgescheiden zijn van autoverkeer.
- Een meerjarige campagne ontwikkelen voor fietsstimulering. Meerjarig omdat mensen op de fiets krijgen een kwestie is van lange adem. Met één campagne bereik je dit doel niet.

Gedragsbeïnvloeding in samenspraak met inwoners

Een alternatieve maar steeds meer voorkomende maatregel is het opzetten van een organisatie die aandacht besteedt aan gedragsbeïnvloeding van bestuurders. Voorbeelden van een dergelijke organisatie zijn 'Smile Venray' in Venray en 'Veilig op weg' in Horst waarbij de laatst genoemde momenteel wordt uitgerold voor de regio Noord – Limburg.

In dergelijke organisaties komen gemeente, VVN, buurtbewoners en andere stakeholders samen om na te denken over mogelijke maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding, maatregelen waarbij de mens centraal staat. In plaats van infrastructurele maatregelen worden lokale campagnes en acties bedacht.

6.5 Conclusies quick scan gedrag

Op dit moment zet VVN met name campagnes in die landelijk ook spelen, zoals BOB en MONO. Deze campagnes zijn echter niet specifiek gericht op de problemen die spelen binnen de gemeente Gemert-Bakel. Er is dus nog winst te behalen door campagnes meer te richten op wat er binnen de gemeente speelt en dus meer proactief te gaan communiceren. Daarnaast geeft VVN voorlichting op scholen over verkeersveiligheid. Deze voorlichting richt zich met name op scholieren en kan mogelijk ook breder worden ingezet, bijvoorbeeld voorlichting elektrische fiets bij ouderen.

Niet alle onveilige verkeerssituaties worden verholpen met infrastructurele aanpassingen. Gedragsmaatregelen kunnen hier van toegevoegde waarde zijn, ook aanvullend op infrastructurele maatregelen. Bij een toekomstige herinrichting kan een klein percentage van het totale budget bijvoorbeeld gebruikt worden voor een gedragscampagne die mensen wijst op de veranderde situatie en ze alert maakt op mogelijke risico's.

Beter en meer inspelen op gedragsbeïnvloeding vraagt om inzet (uren) en expertise (kennis op gebied van gedrag) vanuit de gemeente. Het is de vraag op welke wijze de gemeente hier op wil inzetten en de organisatie inrichten.

7 UITVOERINGSPROGRAMMA

7.1 Infrastructuur

In de planning staan de infrastructurele projecten die volgen uit het verkeersveiligheidsplan. De aanpassingen als onderdeel van het Centrumplan Bakel (rotonde Bakel en St. Wilbertsplein), het kruispunt Oude Dompweg – Gerele Peel en reconstructie van de Sint Annastraat zijn reeds uitgevoerd en daarom niet opgenomen in het uitvoeringsprogramma. De komende jaren staan de volgende projecten op de planning om op te pakken:

	2022	2023	2024	2025	2026+
Auerschootseweg					
Aanpassing rotondes²					
<i>Aarle Rixtelseweg - Nuijeneind</i>					
<i>Aarle Rixtelseweg - Helmondsestraat</i>					
<i>Roessel - Roessel</i>					
<i>Weijer - Milheesestraat</i>					
Reconstructie Boekelseweg					
<i>Wegversmallingen Boekelseweg</i>					
Broekstraat					
Burgemeester de Bekkerlaan					
Centrumplan Gemert					
<i>Komweg (Hofgoed – De Bloemerde)</i>					
<i>Komovergang en wegversmalling Komweg</i>					
Dr. de Quayweg					
Gebiedsgerichte aanpak Duurzaam Veilig maatregelen					
<i>Gemert</i>					
<i>Elsendorp</i>					
<i>Bakel</i>					
<i>Handel</i>					
<i>De Rips</i>					
<i>De Mortel</i>					
Handelseweg					
Kapelaanstraat (t.h.v. supermarkt)					
Lochterweg - St. Antoniusstraat					
Lodderdijk - Burg. De Bekkerlaan					
Nieuwstraat - Virmundtstraat					
Oudestraat - Binderseind					
Oudestraat - Bisonstraat					
Stippelberg					
Reconstructie Vondellaan + gedeelte Boekelseweg					
<i>Boekelseweg - Fliere - Deel</i>					
<i>Rotonde Vondellaan – Kruiseind</i>					
<i>Rotonde Vondellaan - Pastoor Attendorenstraat</i>					
Reconstructie N272					
<i>Rotonde Zuid-om – Oudestraat</i>					

² Betreft rotondes in beheer bij de gemeente Gemert-Bakel die geen onderdeel zijn van lopende projecten.

Voor de infrastructurele projecten die volgen uit het opgestelde verkeersveiligheidsplan hebben wij de te betrekken stakeholders in kaart gebracht. Daarnaast is bepaald aan welke punten van het SPV (Strategisch Plan Verkeersveiligheid) de infrastructurele projecten voldoen.

	Stakeholders								Thema's uit het SPV 2030								
	Gemeente Gemert-Bakel	Bedrijfsleven	Dorps - en wijkraden	Scholen	Handhaving	Belangengroepen (fietsersbond, VVN, e.d.)	Busmaatschappij	Provincie Noord-Brabant	Veilige infrastructuur	Heterogeniteit in het verkeer	Technische ontwikkeling	Kwetsbare verkeersdeelnemers	Onervaren verkeersdeelnemers	Rijden onder invloed	Snelheid in het verkeer	Afleiding in het verkeer	Verkeersovertredders
Aanpassing rotondes																	
Auerschootseweg																	
Reconstructie Boekelseweg																	
Broekstraat																	
Burgemeester de Bekkerlaan																	
Centrumplan Gemert																	
Dr. de Quayweg																	
Gebiedsgerichte aanpak Duurzaam																	
Veilig maatregelen																	
Handelseweg																	
Kapelaanstraat (t.h.v. supermarkt)																	
Lochterweg - St. Antoniusstraat																	
Lodderdijk - Burg. De Bekkerlaan																	
Oude Domptweg - Gerele Peel																	
Oudestraat - Binderseind																	
Oudestraat - Bisonstraat																	
Stippelberg																	
Reconstructie Vondellaan																	
Reconstructie N272																	

Voor de infrastructurele projecten die nog geen onderdeel zijn van reeds voorziene projecten is een kostenindicatie opgesteld (incl. directe, indirecte, engineeringkosten, onzekerheidsmarge en overige bijkomende kosten (bv. leges, verkeersmaatregelen en dergelijke)). Ook is in de kostenindicatie rekening gehouden met een risicoreservering, bijvoorbeeld om toenames van materiaalkosten, verontreinigingen, onverwachte gebeurtenissen, ontwerpwijzigingen en dergelijke op te vangen.

Door projecten integraal op te pakken met bijvoorbeeld rioolvervanging- of onderhoudsprojecten kunnen de kosten worden gereduceerd. Daarom luidt het advies om onderstaande projecten, waar mogelijk, mee te nemen in integrale projecten om werk met werk te maken en daarmee de kosten te reduceren. Verder geldt dat de gebiedsgerichte aanpak van Duurzaam Veilig maatregelen over een looptijd van 10 jaar opgepakt kunnen worden, waarmee de jaarlijkse investeringskosten circa € 4.700.000 per jaar bedragen. Ook de kosten voor de aanpassing van rotondes (vier stuks) die nog geen onderdeel zijn van lopende of voorziene projecten, kunnen worden uitgespreid over vier jaar.

Project	Kostenindicatie
Aanpassing rotondes	€ 710.000
Auerschootseweg	€ 50.000
Broekstraat	€ 250.000
Dr. de Quayweg	€ 2.580.000
Gebiedsgerichte aanpak Duurzaam Veilig maatregelen³	€ 47.180.000
<i>Bakel</i>	<i>€ 9.150.000</i>
<i>De Mortel</i>	<i>€ 6.190.000</i>
<i>Elsendorp</i>	<i>€ 3.150.000</i>
<i>Gemert</i>	<i>€ 17.270.000</i>
<i>Handel</i>	<i>€ 4.900.000</i>
<i>Milheeze</i>	<i>€ 6.510.000</i>
Handelseweg	€ 1.240.000
Nieuwstraat - Virmundtstraat	€ 40.000
Oudestraat - Binderseind	€ 220.000
Oudestraat - Bisonstraat	€ 10.000

7.2 Gebruiker

7.2.1 Voorbereiding en Realisatie

De onderstaande gedragsbeïnvloedingsmaatregelen zijn klaar om voorbereid of uitgevoerd te worden. Met een aantal maatregelen zijn we al gestart. Voor de uitvoering van deze maatregelen zijn financiële middelen gereserveerd.

- Educatief programma voor het onderwijs
- Landelijke BOB – campagne
- Landelijke MONO – campagne
- Inzet handhaving, met focus op ernstige overtreeders

7.2.2 Onderzoek

De onderstaande maatregelen werken wij de komende jaren nader uit om het verkeer op een juiste wijze te beïnvloeden om de verkeersveiligheid te verbeteren:

- Toolbox 30 km/u, inclusief stappenplan over de in te zetten wijze en locaties
- MONO-campagne gericht op Gemert-Bakel
- Snelheidscampagne Gemert-Bakel
- Interventies haal- en brenggedrag scholen
- Promotie fietsgebruik
- Gedragsbeïnvloeding met inwoners

7.2.3 Ambitie

De ambitie om het fietsgebruik te promoten werken wij nader uit door op basis van nader vervolgonderzoek de juiste campagnes te ontwikkelen en uit te voeren.

Stakeholders	Thema's uit het SPV 2030
--------------	--------------------------

³ Anname: Op 10% van de weglengten door buitengebied en woonwijken is een reconstructie nodig en op 40% van weglengten is gemiddeld om de 500 meter een snelheidsverlagende maatregel nodig.

	Gemeente Gemert-Bakel	Bedrijfsleven	Dorp - en wijkraden	Scholen	Handhaving	Belangengroepen (fietsersbond, VVN, e.d.)	Busmaatschappij	Provincie Noord-Brabant	Veilige infrastructuur	Heterogeniteit in het verkeer	Technische ontwikkeling	Kwetsbare verkeersdeelnemers	Onervaren verkeersdeelnemers	Rijden onder invloed	Snelheid in het verkeer	Afleiding in het verkeer	Verkeersovertreeders
Voorbereiding en realisatie																	
Educatief programma onderwijs																	
Landelijke BOB-campagne																	
Landelijke MONO-campagne																	
Inzet handhaving																	
Onderzoek																	
Toolbox 30-zone																	
MONO-campagne Gemert-Bakel																	
Snelheidscampagne Gemert-Bakel																	
Interventies haal- en brenggedrag																	
Promotie fietsgebruik																	
Gedragbeïnvloeding met inwoners																	

7.3 Organisatie

Het toepassen van Duurzaam Veilig-principes bij reconstructies is structureel nodig om een veilige en uniforme inrichting van de wegen binnen de gemeente Gemert-Bakel te bereiken. Daarnaast is het belangrijk om samenwerking te zoeken met de relevante partners om gezamenlijk een verkeersveilige inrichting en gebruik van de wegen in de gemeente te bewerkstelligen. Aangezien gedragsgerelateerde maatregelen een belangrijk onderdeel zijn van dit plan, is aandacht nodig voor de implementatie van verkeersgedrag binnen de gemeentelijke organisatie.

	Stakeholders								Thema's uit het SPV 2030								
	Gemeente Gemert-Bakel	Bedrijfsleven	Dorp - en wijkraden	Scholen	Handhaving	Belangengroepen (fietsersbond, VVN, e.d.)	Busmaatschappij	Provincie Noord-Brabant	Veilige infrastructuur	Heterogeniteit in het verkeer	Technische ontwikkeling	Kwetsbare verkeersdeelnemers	Onervaren verkeersdeelnemers	Rijden onder invloed	Snelheid in het verkeer	Afleiding in het verkeer	Verkeersovertreeders
Toepassen Duurzaam Veilig																	
Samenwerking met partners																	
Implementatie verkeersgedrag																	

BIJLAGEN

B1 VRAGENLIJST ENQUÊTE SUBJECTIEVE VERKEERSVEILIGHEID

Bij een sociale, gastvrije, ondernemende gemeente als Gemert – Bakel horen veilige wegen. Dat is uiteraard zeer belangrijk. Daarom is het fijn dat u deze enquête wilt invullen. U kunt hier aangeven welke plekken in Gemert – Bakel u verkeersonveilig vindt en waarom dat zo is. We leggen de resultaten van deze enquête naast andere informatie, zoals geregistreerde ongevallen, en we bespreken het met experts zoals Veilig Verkeer Nederland. Eind augustus spreekt de gemeenteraad over de ideeën en gevoelens die leven onder de bevolking. Eind november van dit jaar presenteert de gemeente Gemert – Bakel de resultaten van het verkeersveiligheidsplan. Daarna bespreekt de gemeenteraad het voorstel en als het is vastgesteld, treedt het plan in werking.

Klik op de zwarte pijl om door te gaan naar de volgende pagina. Er kan altijd van pagina gewisseld worden met behulp van de pijl-knoppen onderaan de pagina.

Dank voor het aanleveren van uw mening!

Persoonsgegevens

1. Ik ben:
 - ☐ Man
 - ☐ Vrouw
 - ☐ Anders
2. Wat is uw leeftijd?
Open vraag (numeriek)
3. Ik woon in:
 - ☐ Gemert
 - ☐ Bakel
 - ☐ Milheeze
 - ☐ Handel
 - ☐ De Mortel
 - ☐ De Rips
 - ☐ Elsendorp
 - ☐ Het Buitengebied (buiten de bebouwde kom)
 - ☐ Buiten de gemeente Gemert-Bakel

Verkeersveiligheid algemeen

Deze vragen gaan over hoe u de verkeersveiligheid binnen de gehele gemeente Gemert – Bakel ervaart.

4. Welk cijfer geeft u aan de verkeersveiligheid in de gemeente Gemert – Bakel? Geef een cijfer tussen de 1 en de 10.
(1 = zeer onveilig, 10 = zeer veilig)
5. Wat maakt dat u dit cijfer heeft gegeven?
Open vraag

6. Welk cijfer geeft u aan de verkeersveiligheid in uw dorp? Geef een cijfer tussen de 1 en de 10.
(1 = zeer onveilig, 10 = zeer veilig)
7. Wat maakt dat u dit cijfer heeft gegeven?
Open vraag
8. Van welk(e) vervoersmiddel(en) maakt u regelmatig (gemiddeld 1x per week of meer) gebruik binnen de gemeente Gemert – Bakel? (Meerdere antwoorden mogelijk)
- ☐ Fiets
 - ☐ E-bike (elektrische fiets)
 - ☐ Auto
 - ☐ Motor
 - ☐ Bromfiets of scooter
 - ☐ Elektrische scooter of speed pedelec
 - ☐ Snorfiets
 - ☐ Openbaar vervoer
 - ☐ Lopend
 - ☐ Anders, namelijk:
9. Ik ervaar de gemeente Gemert – Bakel voor mijzelf als:
KEUZEMENU PER VERVOERSMIDDEL (zeer onveilig, onveilig, neutraal, veilig, zeer veilig, niet van toepassing)
- ☐ Lopend
 - ☐ Op de (elektrische) fiets
 - ☐ Op de bromfiets of scooter
 - ☐ In de auto
 - ☐ Op de motor
10. Welke aanvullingen heeft u nog op uw beoordeling van de verkeersveiligheid in gemeente Gemert – Bakel?
Open vraag

<u>Verkeersveiligheid specifiek</u>
--

Op deze kaart kunt u aangeven wat volgens u onveilige locaties in de gemeente Gemert – Bakel zijn. Dit doet u als volgt:

1. Klik de marker naar de locatie die u onveilig vindt
3. Klik op het groene vinkje als u tevreden bent met de plaatsing van de marker
4. Vul de bijbehorende vragen in
5. Klaar! Nu kunt u (als u dat wil) een nieuwe locatie aangeven.

Tip: Zoom in om de locatie nauwkeuriger te kunnen kiezen en tevens heeft u de mogelijkheid om een andere achtergrondkaart rechts bovenin het scherm te selecteren.

11. Wat maakt dat u deze situatie onveilig vindt?
- ☐ De inrichting van de weg (bv. onduidelijke voorrang, slecht zicht) -> doorverwijzing naar vraag 10

Klik hieronder op de blauwe marker

- ☐ De weggebruikers gedragen zich hier onveilig -> doorverwijzing naar vraag 11
- ☐ Beiden, de inrichting van de weg en het verkeersgedrag-> doorverwijzing naar vraag 10 + 11
- ☐ Weet niet/ geen antwoord -> doorverwijzing naar vraag 12

12. Waarom is de inrichting en het gebruik van de weg volgens u onveilig? (max. 2 antwoorden)

- ☐ De voorrangsregeling
- ☐ De onoverzichtelijkheid
- ☐ Het wegontwerp (bv. een te smalle weg, drempel of versmalling)
- ☐ Staat van de weg (bv. onderhoud, scheuren en gaten in de weg)
- ☐ De bebording of wegmarkering
- ☐ De verlichting van de weg
- ☐ Het drukke verkeer
- ☐ Samenstelling van het verkeer (bv. veel vrachtverkeer, landbouwverkeer)
- ☐ Anders, namelijk:.....

13. Welk gedrag van de weggebruiker maakt deze plek volgens u onveilig? (max. 2 antwoorden)

- ☐ Agressief rijgedrag
- ☐ Te hard rijden
- ☐ Geen voorrang verlenen
- ☐ Geen richting aangeven
- ☐ Negeren rood licht
- ☐ Parkeren op de stoep of andere ongewenst plek
- ☐ Anders, namelijk:.....

14. Voor wie is deze plek volgens u vooral onveilig?
(max. 2 antwoorden)

- ☐ Kinderen
- ☐ Ouderen
- ☐ Voetgangers
- ☐ Fietzers
- ☐ Brommers en scooters
- ☐ Automobilisten
- ☐ Anders, namelijk:
- ☐ Weet niet/ geen mening

15. Wat zou u op deze plek veranderen om het hier veiliger te maken?

Open vraag

<u>Overige vragen</u>

16. Heeft u de afgelopen vier weken zelf wel eens te hard gereden binnen 30km/h zones?

- ☐ Ja
- ☐ Nee

Zo ja, zou u kunnen aangeven wat de oorzaak was?

Open vraag

17. Heeft u de afgelopen vier weken zelf wel eens te hard gereden op 50km/h wegen?

- ☐ Ja

☐ Nee

Zo ja, zou u kunnen aangeven wat de oorzaak was?

Open vraag

18. Hoeveel procent van de inwoners van gemeente Gemert-Bakel rijdt volgens u wel eens te hard in 30 km zones?

Numeriek antwoord in percentage

19. Hoeveel procent van de inwoners van gemeente Gemert-Bakel rijdt volgens u wel eens te hard op 50 km/uur wegen?

Numeriek antwoord in percentage

20. Wat is volgens u de oorzaak van te hard rijden in Gemert-Bakel?

Open vraag

21. Wat zou volgens u bijdragen aan een verbetering van de verkeersveiligheid? (of heeft u voorbeelden van verkeersveilige situaties?)

Open vraag

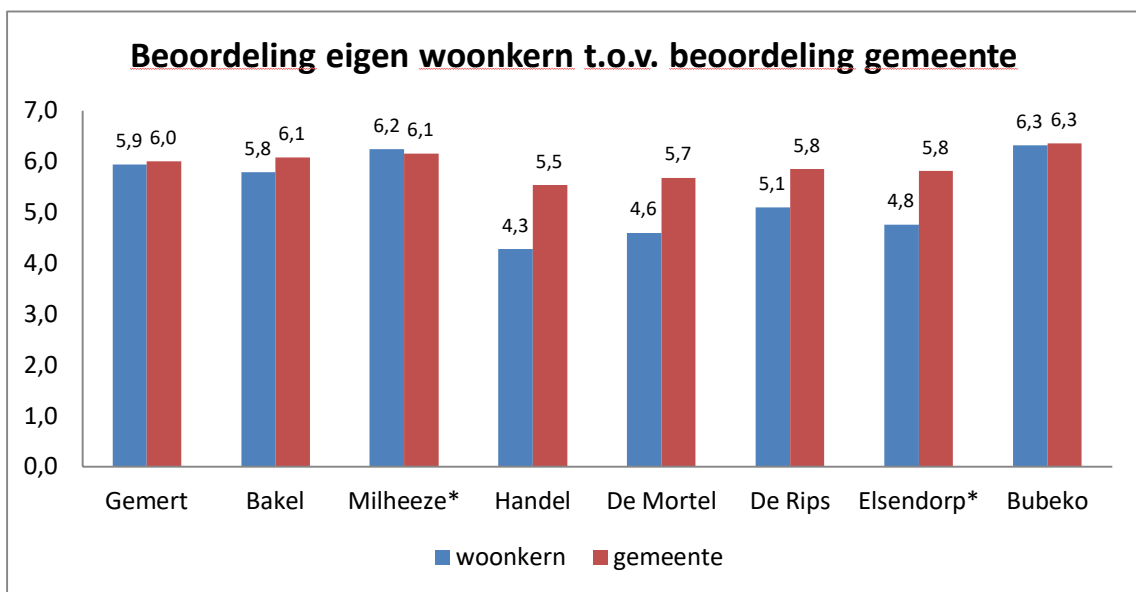
22. Wat zou u zelf (of uw buurtgenoten) kunnen doen om de verkeersveiligheid in uw buurt of dorp te verbeteren?

Open vraag

B2 RESULTATEN ENQUÊTE SUBJECTIEVE VERKEERSVEILIGHEID

In de zomer van 2020 is een enquête gehouden onder de inwoners van de gemeente Gemert-Bakel waarbij circa 700 inwoners en bezoekers hun stem over de verkeersveiligheid binnen de gemeente lieten horen. Met deze enquête is inzicht verkregen in de subjectieve verkeersveiligheid binnen de gemeente Gemert-Bakel.

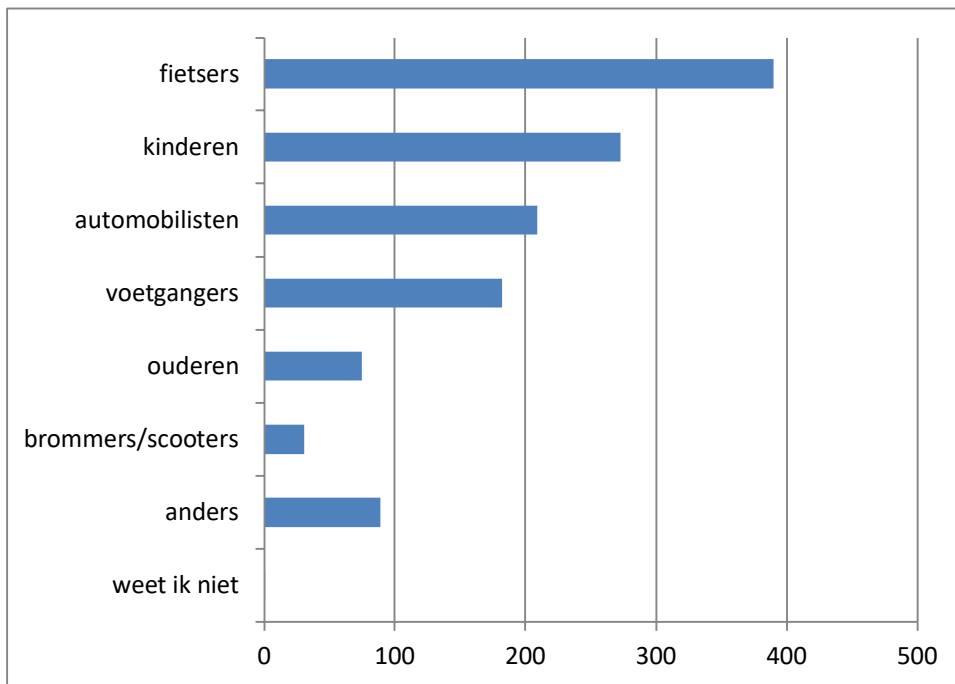
De verkeersveiligheid van de gemeente in haar geheel kreeg gemiddeld een 5,9 van de bewoners. Vervolgens hebben inwoners ook een score kunnen geven aan de eigen woonkern. De verkeersveiligheid in de eigen woonkern werd minder goed beoordeeld waarbij de gemiddelde score een 5,5 bedroeg. Het verschil tussen de beoordeling van de verkeersveiligheid binnen de gemeente en de woonkernen heeft waarschijnlijk te maken met het feit dat je in je eigen woonkern natuurlijk meer ziet gebeuren dan in andere wijken.



Figuur 1. Beoordeling eigen woonkern ten opzichte van beoordeling gemeente

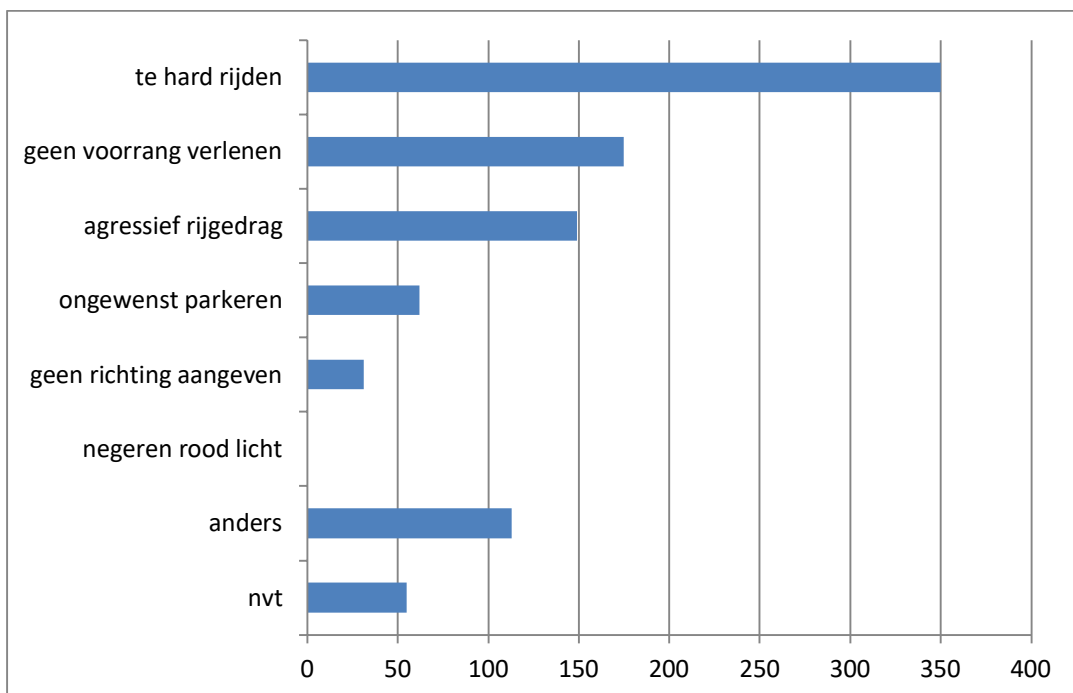
In deze enquête hebben bewoners ook de plekken in Gemert-Bakel aangeduid die zij als verkeersonveilig ervaren en waarom dat zo is. Het merendeel van de locaties die bewoners als verkeersonveilig ervaren zijn de wegen met een ontsluitende functie binnen de woonkernen.

Volgens de bewoners zijn deze locaties vooral onveilig voor de fietsers en voor kinderen en in mindere mate voor auto's en voetgangers.



Figuur 2 Voor wie is de locatie onveilig?

Verder merken de bewoners op dat de locaties vooral onveilig zijn door te hoge snelheid van het verkeer en het niet verlenen van voorrang.



Figuur 3: Welk gedrag van weggebruikers maakt deze plek volgens inwoners onveilig?

Uit analyse van de kwantitatieve antwoorden van de enquête volgt dat 37% van de respondenten zelf wel eens te hard rijdt, maar waarschijnlijk is dit in de praktijk meer. Hierbij zijn de zelf gerapporteerde oorzaken van het hardrijden:

- 30 is te langzaam
- Inrichting komt niet overeen met limiet
- Niet opletten

Uit de antwoorden op de vragen van de enquête blijkt dat er veel klachten zijn over te hard rijden doordat de inrichting niet overeenkomt met de snelheidslimiet en er weinig worden gehandhaafd. Ook zijn er regelmatig klachten over de wegversmallingen geuit, waarbij de respondenten aangeven dat deze wegversmallingen resulteren in meer hardrijders.

Tot slot heerst er over het algemeen begrip over de verkeerssituatie in de gemeente Gemert-Bakel, waarbij de helft van de respondenten geen duidelijke frustraties heeft over de verkeerssituatie.

B3 RESULTATEN QUICK SCAN INFRASTRUCTUUR

Objectief verkeersonveilige locaties

In deze paragraaf zijn de bevindingen en oplossingsrichtingen weergegeven voor de locaties geselecteerd op basis van de objectieve verkeersonveiligheid.

Aanpassing rotondes (exclusief eerder genoemde rotondes)

Rotonde Aarle Rixtelseweg – Nuijeneind

Bevindingen

- Deze rotonde voldoet niet aan de inrichtingseisen voor een rotonde buiten de bebouwde kom. Zo is deze rotonde qua diameter te klein, waardoor de snelheid van het verkeer minimaal wordt gereduceerd. Daarnaast zijn de fietsoverstekten op minder dan 10 meter van de rotonde gesitueerd en zijn de aanwezige verkeersgeleiders te smal om veilig gefaseerd over te steken.
- Het toepassen van een rotonde op een aansluiting van een gebiedsontsluitingsweg op een erftoegangsweg is niet gebruikelijk en kan resulteren in een toename van het oneigenlijk gebruik van wegen door het buitengebied. Zo is de route via Nuijeneind aantrekkelijk om het centrum van Bakel te omzeilen.

Maatregelvoorstel

- Rotonde opheffen en omvormen naar een voorrangskruispunt (met middengeleider en linksaffer). Het vergroten van deze rotonde lijkt hier immers niet ruimtelijk inpasbaar en bovendien is een rotonde geen gangbare kruispuntoplossing voor de aansluiting van erftoegangswegen op gebiedsontsluitingswegen.

Rotonde Aarle Rixtelseweg – Helmondsestraat

Bevindingen

- De fietsoverstekten zijn nabij de rotonde gesitueerd, waardoor verwarring ontstaat over de geldende voorrangssituatie (fietsers uit de voorrang).

Maatregelvoorstel

- De fietsoversteekplaatsen verplaatsen, zodat deze op 10 meter van de rotonde zijn gesitueerd.

Rotonde Roessel – Roessel

Bevindingen

- De fietsoverstekten zijn direct langs de rotonde gesitueerd, waardoor een afslaand voertuig die voorrang moet verlenen aan de overstekende fietsers de afwikkeling op de rotonde blokkeert met tevens een risico op kop-staartongevallen tot gevolg.
- De fietsoverstekten zijn voorzien van kanalisatiestrepen in plaats van blokmarkering, waardoor de geldende voorrangssituatie voor de fietsers niet duidelijk is met als gevolg een risico op voorrangsongevallen.

Maatregelvoorstel

- Fietsoversteekplaatsen voorzien van blokmarkering en deze op 5 meter buiten de rotonde situeren.

Bevindingen:

- De fietsoversteeken, met uitzondering van Heikamp, zijn nabij de rotonde gesitueerd, waardoor verwarring ontstaat over de geldende voorrangssituatie (fietsers uit de voorrang).

Maatregelvoorstel

- De fietsoversteekplaats over Weijer en Hoevensebaan verplaatsen, zodat deze op 10 meter van de rotonde zijn gesitueerd. Het verplaatsen van de oversteek Milheesestraat conflicteert met de aanwezigheid van de aansluiting op het benzinestation.

Kruispunt Nieuwstraat - Virmundtstraat, Gemert

Bevindingen

Dit kruispunt is vorm gegeven conform het shared space principe waarbij de openbare ruimte gedeeld wordt door alle verkeersdeelnemers. Dit principe wordt doorgaans gebruikt bij relatief grote pleinen waar grote aantallen fietsers en voetgangers door elkaar heen bewegen. In dit geval gaat het om een standaard kruispunt waarbij de bebouwing dicht op de kruispunt staat en daardoor het zicht op de zijstraten beperkt. De beperkte ruimte en zicht op zijstraten limiteert de werking van het shared space principe.

Maatregelvoorstel

- Er is geen sprake van een duidelijk verschil in bestrating (kleurstelling/patroon) tussen de rijbaan en het trottoir. Aanbrengen verschil in kleur en/of patroon tussen rijbaan en trottoir door bijvoorbeeld de omlijning van het kruispunt te accentueren met een afwijkende verhardingskleur.
- De drempeltaluds zijn verder van het kruispunt gesitueerd, waardoor de aanrijksnelheden op het kruispunt toenemen. Door de taluds dicht bij het kruispunt te plaatsen wordt de snelheid geremd daar waar dit het meest nodig is.
- Een andere maatregel om conflicten tussen gemotoriseerd en langzaam verkeer te voorkomen is het beperken van de toegankelijkheid voor gemotoriseerd verkeer. Bijvoorbeeld door de winkelstraat autoluw te maken of door extra wegen in te stellen als éénrichtingsstraat. Hiervoor moet eerst nader onderzoek worden verricht naar de te verwachten effecten als gevolg van dergelijke maatregelen.

Kruispunt Oudestraat - Bisonstraat, Gemert

Bevindingen

De Oudestraat is een inrikker richting het centrum van Gemert en wikkelt daardoor meer verkeer af dan de zijstraten. Het merendeel van het verkeer maakt gebruik van Oudestraat en het verkeer uit zuidelijke richting heeft, gezien de rijksnelheid, minder oog voor verkeer dat uit de zijstraten komt. Het kruispunt is gelegen binnen de 30 zone, welke eindigt net ten zuiden van het kruispunt. Doordat de 30zone op korte afstand van het kruispunt eindigt is de aanrijksnelheid vanuit de zuidelijke richting hoog, de V85 bedraagt 49,5 km/uur. Scholieren van/naar school steken op het kruispunt schuin over (via het trottoir) omdat dit de kortste route is van en naar de fietsenstalling.

Maatregelvoorstel

Bij drie van de vier geregistreerde ongevallen was een scholier betrokken op de (brom)fiets. Aanbevolen wordt om dit kruispunt als volgt aan te passen:

- Dit kruispunt valt gedeeltelijk onder een lopend project: de herinrichting van de Bisonstraat. Echter, enkel de aansluiting van de Bisonstraat op de Oudestraat wordt meegenomen, de rest van het kruispunt niet.
- Conform het categoriseringsplan wordt de Oudestraat in de toekomst afgewaardeerd naar 30km/uur.
- De snelheidsremmende werking van het plateau beperkt. Verhogen van de drempeltaluds om het gemotoriseerd verkeer af te remmen, dit geldt met name verkeer op de Oudestraat. Het verhogen van de taluds waarbij de snelheid wordt gereduceerd tot 30 km/uur is wenselijk gezien de afwaardering van de Oudestraat.

- Aanbrengen van haag of hekwerk in de bocht aan de zuidoostzijde van het kruispunt (bocht St Josephstraat – Oudestraat) ter voorkoming van het gebruik van het trottoir door fietsers van en naar het Commanderie College.

Rotonde Vondellaan – Kruiseind en rotonde Vondellaan - Pastoor Attendorenstraat

Bevindingen

Op de rotonde met Kruiseind en Komweg zitten de fietsers op de rotonde door middel van suggestiestroken. Tijdens de schouw is waargenomen dat fietsers die de rotonde naderen in één beweging de rotonde op rijden, ook wanneer zij voorrang moeten verlenen aan gemotoriseerd verkeer dat zich al op de rotonde bevindt.

Op de rotonde met de Pastoor Attendorenstraat zijn de fietsers gescheiden van gemotoriseerd verkeer door geleiders. Een aantal van deze geleiders zijn beperkt in breedte en lengte waardoor zij minder bescherming bieden aan fietsers (risico op eenzijdige fietsongevallen) en minder goed zichtbaar zijn voor gemotoriseerd verkeer. Daarnaast is er sprake van te weinig opstelruimte tussen de rotonde en de fietsoversteek, waardoor sprake is van een groter risico op kopstaartongevallen op de rotonde (gemotoriseerd verkeer) of voorrangsongevallen met fietsers.

Maatregelvoorstel

De aanpak van beide rotondes is onderdeel van de voorgenomen reconstructie van de Vondellaan. Als onderdeel van deze reconstructie gelden de navolgende aanbevelingen ten aanzien van de inrichting van beide rotondes:

Rotonde Vondellaan – Kruiseind

- Het scheiden van fietsers en gemotoriseerd verkeer op de rotonde. Bij voorkeur gebeurt dit door de aanleg van een vrijliggend fietspad rondom de rotonde. In verband met de beperkte beschikbare ruimte is dit wellicht niet mogelijk maar kan alsnog een fysieke scheiding plaatsvinden op door het plaatsen van geleiders. Dit voorkomt dat fietsers die de rotonde oprijden in conflict komen met gemotoriseerd verkeer op de rotonde.

Rotonde Vondellaan - Pastoor Attendorenstraat:

- Het realiseren van vrijliggende fietsstructuur op 5 meter van rotonde en de bestaande geleiders op de rotonde aanpassen.

Rotonde Lodderdijk, Gemert

Bevindingen

Op de rotonde Lodderdijk – Burgemeester de Bekkerlaan zijn de fietsers gescheiden van het gemotoriseerd verkeer door middel van geleiders. Een aantal van deze geleiders zijn beperkt in breedte en lengte waardoor zij minder bescherming bieden aan fietsers (risico op eenzijdige fietsongevallen) en minder goed zichtbaar zijn voor gemotoriseerd verkeer. Daarnaast is er sprake van te weinig opstelruimte tussen de rotonde en de fietsoversteek, waardoor sprake is van een groter risico op kopstaartongevallen op de rotonde (gemotoriseerd verkeer) of voorrangsongevallen met fietsers.

Maatregelvoorstel

- Het realiseren van vrijliggende fietsstructuur rondom de rotonde en de bestaande geleiders op de rotonde aanpassen. Indien een vrijliggend fietspad niet haalbaar is, geleiders breder maken om extra afstand te creëren tussen de rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer en het fietspad en hierbij de geleiders aanpassen om de snelheid van het verkeer te reduceren bij het betreden en verlaten van de rotonde.
- Op de rotonde hebben fietsers voorrang ten opzichte van gemotoriseerd verkeer maar voetgangers niet. Om duidelijkheid te creëren krijgen de voetgangers ook voorrang, door middel van een zebapad.

Auerschootseweg, Bakel

Bevindingen

- De versmalling ligt dicht op het kruispuntplateau Auerschootseweg - Nieuwe Uitleg en wanneer geen voorrang wordt verleend dient verkeer op het kruispunt te wachten.
- De markering van de fietsoversteekplaatsen ter hoogte van de zijwegen is niet uniform en op diverse locaties onvolledig.
- De voorrangsregeling bij de zuidelijke uitrit van de Jumbo is onduidelijk vanwege het ontbreken van bebording en markering.
- Bij de school is voorzien in een oversteekplaats die wordt begeleid door klaar-overs, terwijl bij een schoolomgeving een voetgangersoversteekplaats denkbaar is.

Maatregelvoorstel

- De wegversmalling bij het kruispunt Nieuwe Uitleg – Auerschootseweg verwijderen.
- Aanbrengen voetgangersoversteekplaats ter hoogte van Kindcentrum De Bakelaar voorzien van duidelijke attentieborden.
- Aanbrengen blokmarkering op de fietsoversteekplaatsen over Neerakker, Papenrijt, Bolle Akker, De Helling, Burg, Diepstratenlaan en Van der Poelstraat
- Aanbrengen blokmarkering en haaiantanden op de fietsoversteekplaats over Hondroosstraat
- Aanbrengen blokmarkering, haaiantanden en het voorrangsbord op de aansluiting van het parkeerterrein van de supermarkt op de Auerschootseweg.

Rotonde Bakel

Bevindingen (vóór reconstructie als onderdeel van Centrumplan Bakel)

- De fietspaden zijn niet rond en parallel aan de rotonde aangelegd, waarbij de fietsers geen voorrang hebben op het gemotoriseerd verkeer. Conform de richtlijnen past deze vormgeving en voorrangsregeling bij een rotonde buiten de bebouwde kom.
Binnen de bebouwde kom geldt dat fietsvoorzieningen cirkelvormig aangelegd worden met fietsers in de voorrang, zoals ook het geval is op andere rotondes binnen de gemeente.
- Vanwege slijtage is de wegmarkering slecht / niet zichtbaar.

Maatregelvoorstel

De rotonde is onderdeel van Centrumplan Bakel, waarbij het advies is om hier een cirkelvormige fietsstructuur toe te passen met fietsers in de voorrang. Daarbij is het advies om tijdelijk waarschuwborden (wijziging voorrangssituatie) toe te passen en ook een verbetering van de markering mee te nemen.

Sint Wilbertsplein, Bakel

Bevindingen (vóór reconstructie als onderdeel van Centrumplan Bakel)

- Verkeer komende vanaf het plein krijgt regelmatig geen voorrang ondanks dat het een gelijkwaardig kruispunt is.

Maatregelvoorstel

In het Centrumplan Bakel is voorzien in een herinrichting van het Sint Wilbertsplein die verkeersluw wordt ingericht. Daarbij is aandacht gevraagd voor een duidelijke voorrangssituatie op de aansluiting van het Sint Wilbertsplein op de Dorpsstraat.

Kruispunt Lochterweg - St. Antoniusstraat, De Mortel

Bevindingen

- Op de doorgaande richting (Oude Molenweg - St. Antoniusstraat) is geen snelheidsremmende maatregel aanwezig waardoor de aanrijdsnelheid ogenschijnlijk hoog is en het verkeer op Oude Molenweg – St. Antoniusstraat minder aandacht heeft voor verkeer vanaf Renseweg / Lochterweg.
- Door de ruime bochtstralen ontstaat een groot kruisingsvlak, waarbij de bochtsnelheden hoog zijn.
- De weginrichting van de noordelijke tak is anders dan die van de zuidelijke tak terwijl beide wegen dezelfde functie hebben.
- De rijbaanbreedte van Oude Molenweg, St. Antoniusstraat en Lochterweg zijn ruim (circa 6 meter), waardoor de snelheden van het verkeer toenemen.
- De V85 op de Sint Antoniusstraat en Oude Molenweg ligt tussen de 36 en 41 km/uur en overschrijdt daarmee de limiet. Op de zijtakken ligt de V85 even hoog maar neemt deze sterk nabij het kruispunt.

Maatregelvoorstel

- Zichtbaarheid kruispunt verbeteren door gebruik te maken van onderscheidend materiaal, bijvoorbeeld door het aanbrengen van een omlijning van het kruisingsvlak.
- Aanbrengen snelheidsremmende maatregel op de Oude Molenweg / St. Antoniusstraat.
- Verkleinen kruisingsvlak door krappere bochtstralen om de snelheid van het afslaand verkeer te verlagen.

Handelseweg, Handel

Bevindingen

- De weg is een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met snelheidslimiet van 60km/uur (ETW60). De inrichting van de weg komt is niet in overeenstemming met de richtlijnen, waardoor de functie niet duidelijk is en het verkeer niet het gewenste gedrag vertoont.
- De aanwezigheid van asmarkering hoort niet bij de vormgeving van een ETW60.
- De obstakelvrije afstand van een ETW60 dient minimaal 1,50m te zijn, maar diverse bomen staan binnen deze obstakelvrije zone. Hierdoor is sprake van een verhoogd risico op (eenzijdige) letselongevallen.
- De Handelseweg is nog aangeduid als voorrangsweg met borden B01 hetgeen in strijd is met de functie van de weg. De Handelseweg heeft een lange rechtstand, waardoor de snelheid van het verkeer toeneemt.
- Ter hoogte van de komgrens is geen komgrensmaatregel getroffen, waardoor de komgrens niet duidelijk is en het verkeer niet wordt afgeremd. Daarnaast blijft de inrichting van de weg nagenoeg onveranderd.
- De V85 buiten de bebouwde kom ligt onder de 60 km/uur, binnen de bebouwde kom ligt deze rond de 43 km/uur. De overschrijding van de snelheidslimiet neemt nauwelijks af wanneer men verder het dorp inrijdt.
- De overgang van het (brom)fietspad naar rijbaan is niet duidelijk vormgegeven.
- De rijbaanbreedte is veelal breder dan 6,00 meter en niet in overeenstemming met de richtlijnen voor een erftoegangsweg 60 km/u (en 30 km/u).
- Het fietspad is voorzien van tegelverharding hetgeen ten koste gaat van het fietscomfort.

Maatregelvoorstel

- Versmallen van de rijbaan en aanbrengen markering conform herkenbaarheidskenmerken voor een erftoegangsweg 60 km/u.
 - Toepassen 60 km/u plateau op het kruispunt Ossenkapelweg – Handelseweg.
 - Verwijderen van de voorrangswegborden en plaatsen van borden "Voorrangskruispunt" aan weerszijden van de aansluiting Ossenkapelweg – Handelseweg.
- Inrichten van de rijbaan binnen de bebouwde kom van Handel conform herkenbaarheidskenmerken voor een erftoegangsweg 30 km/u.
 - Toepassen 30 km/u plateau op het kruispunt Mariahofke – Handelseweg en Boskant – Handelseweg.
- Realiseren kommaatregel met fysieke snelheidsremmer.

Dr. de Quayweg, De Mortel

Bevindingen

- De rijbaan is te smal voor een 80 km/u weg, waardoor sprake is van een vergroot risico op frontale ongevallen.
- De bomen staan direct langs de rijbaan, waardoor de berm niet vergevingsgezind zijn. Voor een gebiedsontsluitingsweg met een snelheidsregime van 80 km/u geldt een obstakelvrije zone van 6,00 meter (tenminste 4,50 meter). Hier wordt niet aan voldaan, hetgeen leidt tot een groot risico op ernstige ongevallen bij de geringste stuurfout.
- De V85 ligt op de meeste wegdelen rond de 93 km/uur, ondanks de smalle wegbreedte.
- Het vrijliggende in twee richtingen bereden (brom)fietspad is met circa 1,80 meter te smal, waardoor sprake is van een verhoogd risico op eenzijdige of frontale (brom)fietsongevallen.
- De wegmarkering is niet conform de herkenbaarheidseisen van het CROW, want er ontbreekt een dubbele asmarkering en kantmarkering. Daardoor is de functie van de weg niet duidelijk bij de automobilist.

Maatregelvoorstel

- Fietspad verbreden tot bij voorkeur 3,50 meter (inclusief grondaankopen).
- De weg afwaarderen naar een erftoegangsweg 60km/uur met bijbehorende wegmarkering, bebording en obstakelvrije zone van tenminste 1,50 meter.

Stippelberg, Milheeze

Bevindingen

- De obstakelvrije afstand bij een 80 km/u weg bedraagt 6,00 meter (tenminste 4,50 meter), deze afstand wordt zelden gehaald door de aanwezigheid van bomen in de berm. Hierdoor is sprake van een groot risico op (eenzijdige) ernstige ongevallen.
- Over de gehele lengte van de weg ligt de V85 boven de snelheidslimiet, met de hoogste overschrijding ter hoogte van de Ledeboerlaan van ongeveer 91 km/uur.
- De boogstraal van de zuidelijke bocht is aan de krappe kant. Conform de eisen van het CROW dient de boogstraal minimaal 300 meter te zijn, deze is momenteel 270 meter. De noordelijke boogstraal is 300 meter en voldoet.
- De wegmarkering is niet conform de herkenbaarheidseisen van het CROW, want er ontbreekt een dubbele asmarkering en kantmarkering. Daardoor is de functie van de weg niet duidelijk bij de automobilist.
- De asmarkering van het vrijliggend fietspad is grotendeels weggesleten.

Maatregelvoorstel

- Bij aanhouden van de functie als gebiedsontsluitingsweg 80km/uur: Obstakelvrije afstand conform Duurzaam Veilig (6,00 meter met een minimum van 4,50 meter) en markering aanpassen conform richtlijn CROW (doorgetrokken dubbele as-markering en kantmarkering 3-1).
- Wanneer niet voldaan kan worden aan de eisen van Duurzaam Veilig, de weg afwaarderen naar een erftoegangsweg 60km/uur met 1-3 kantmarkering conform CROW.
- Bijwerken asmarkering van het fietspad

Kruispunt Oude Dompweg - Gerele peel, Elsendorp

Bevindingen (voor reconstructie)

- Beide wegen kennen een lange rechtstand (risico hoge snelheden) waarbij de bomenrij het zicht op de zijwegen blokkeert. Met name het verkeer vanuit het zuiden heeft zeer slecht zicht op verkeer uit het oosten.
- Door de doorgaande bomenrijen langs de aansluitende wegen is het kruispunt nauwelijks herkenbaar, waardoor sprake is van een vergroot risico op voorrangsongevallen.
- De V85 loopt op tot 80 km/uur, ook op wegdelen die grenzen aan het kruispunt.
- De aansluiting Gagelweg is voorzien van klinkerverharding, terwijl de andere aansluitingen zijn voorzien van asfaltverharding. Dit resulteert in een onduidelijke voorrangssituatie.

Maatregelvoorstel

Op dit kruispunt is inmiddels een kruispuntplateau gerealiseerd.

Rotonde Zuid-om - Oudestraat, Gemert

Bevindingen

- Dit is de enige rotonde op de Zuid-om die binnen de bebouwde kom is gelegen, waardoor fietsers voorrang hebben.
- Zowel aan de oost- als aan de westkant eindigt de bebouwde kom direct na het verlaten van de rotonde. Verkeer op de Zuid-om wordt mogelijk verrast door het binnen rijden van de bebouwde kom, waardoor zij niet bedacht zijn op fietsers in de voorrang en een hogere aanrijksnelheid hebben.
- Fietsers bevinden zich nagenoeg op de rijbaan en worden enkel gescheiden door een smalle geleider. In tegenstelling tot andere fietsoversteeklocaties bevinden fietsers zich hier niet op een vrijliggend fietspad.
- De rijbaanbreedte op de rotonde voldoet aan de richtlijnen maar oogt breed waardoor de snelheid op de rotonde hoog lijkt.

Maatregelvoorstel

- Aanpassen komgrenzen zodat rotonde buiten de bebouwde kom is gelegen.
- Aanleg vrijliggend fietspad, in vierkante structuur met fietsers uit de voorrang.
- Fietsoversteek realiseren waarbij gefaseerd overgestoken kan worden.

Gebiedsgerichte aanpak Duurzaam Veilig maatregelen

Bevindingen

Op vele locaties binnen de gemeente Gemert-Bakel voldoet de inrichting van wegen niet aan de Duurzaam Veilig principes. Het gaat hierbij om locaties die als objectief of subjectief onveilig zijn beschouwd, maar ook om wegen die niet op deze lijst staan.

Maatregelvoorstel

Het aanpassen van één of meerdere wegelementen of het wijzigen van de functie van de betreffende weg. Aangezien het aantal en exacte locaties van deze afwijkende locaties niet bekend zijn is uitgegaan dat 10% van de weglengten van de wegen door woonwijken en het buitengebied gereconstrueerd moet worden. Ten aanzien van de toepassing van aanvullende maatregelen is als uitgangspunt genomen dat op 40% van de weglengten door woonwijken en buitengebied, gemiddeld om de 500 meter, aanvullende maatregelen benodigd zijn. Denk hierbij aan snelheidsremmende maatregelen, zoals drempels en plateaus.

Subjectief verkeersonveilige locaties

Broekstraat, Gemert

Bevindingen

- De Broekstraat is ingericht als een standaard erftoegangsweg 60 km/u. De lange rechtstand met parallelle bomenrijen heeft een negatief effect op de snelheid.

Maatregelvoorstel

- Reduceren van de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u tussen de aansluiting Galgeveldseweg en Oudestraat middels het plaatsen van 30-zoneborden langs Broekstraat en de aansluitende wegen (vijf borden begin 30-zone en vijf borden eind 30 zone)
- Aanbrengen kruispuntplateau 30 km/u op het kruispunt Galgeveldseweg – Broekstraat
- Aanbrengen verlengd kruispuntplateau op de kruispunten Broekstraat – Groenendaal - Daalhorst
- Aanbrengen uitritconstructie op de aansluiting Broekstraat – Kromstraat – Oudestraat

Komweg, (tussen Hofgoed - De Bloemerd), Gemert

Bevindingen

- Het fietspad ligt verhoogd en direct naast de rijbaan waardoor niet voldaan wordt aan de obstakelvrije afstand tot de rijbaan en het fietspad niet vergevingsgezind is (kans op (eenzijdige) fietsongevallen door stuurfout ter plaatse van verhoging).
- De asmarkering is weggesleten.
- Bij het kruispunt Komweg - Ruijschenberghstraat kunnen voetgangers en fietsers enkel aan de noordzijde gefaseerd oversteken, aan de zuidzijde ontbreekt een oversteekvoorziening.
- Ter hoogte van De Bloemerd en De Haag ontbreekt in de krappe bocht een oversteekvoorziening voor het langzaam verkeer.

Maatregelvoorstel

- Realiseren middengeleider en markering aan de zuidzijde van het kruispunt met de Ruijschenberghstraat waarbij fietsers gefaseerd de Komweg kunnen oversteken.
- Aanbrengen doorgetrokken (dubbele) asmarkering.
- Als onderdeel van het centrumplan Gemert de Komweg afwaarderen naar een 30 km/u weg

St. Annastraat, Gemert

Bevindingen (vóór reconstructie)

- Bij de tweezijdige wegversmalling ontbreekt een voorrangsregeling, waardoor sprake is van een risico op (frontale) voorrangsongevallen of een toename van snelheden om voorrang te kunnen nemen.
- Auto's worden dicht op de wegversmalling geparkeerd waardoor fietsers in de knel komen.
- Wachtende auto's voor de versmalling doen dit aan de zijkant van de weg waardoor geen ruimte overblijft voor de fietsers.
- Het snelheidsremmend effect van de versmalling is ogenschijnlijk beperkt.

Maatregelvoorstel

- De St. Annastraat is inmiddels gereconstrueerd.

Kruispunt Boekelseweg - Fliere - Deel, Gemert

Bevindingen

- De fietsoversteek aan de noordzijde van het kruispunt is te smal.
- Aan de zuidzijde bevindt zich geen middengeleider die een gefaseerde oversteek voor het langzaam verkeer mogelijk maakt, waardoor hier de weg in één keer overgestoken moet worden.
- Het fietspad bestaat uit tegelverharding, wat het fietscomfort niet ten goede komt.

- De middengeleider aan de noordzijde heeft schade opgelopen door een aanrijding en is door slijtage van de markering niet duidelijk zichtbaar.

Maatregelvoorstel

- Realiseren middengeleider aan de zuidzijde van het kruispunt zodat langzaam verkeer gefaseerd de Boekelseweg kan oversteken.
- Herstellen middengeleider en markering noordzijde.
- Verbreden noordelijke fietsoversteek Boekelseweg tot 2,50 meter.
- Fietspad voorzien van gesloten wegverharding ten behoeve van fietscomfort.

Kapelaanstraat (t.h.v. Albert Heijn), Gemert

Bevindingen

- De lange rechtstand en afwezigheid van snelheidsremmers resulteert in een verhoogd risico op snelheidsovertredingen.
- De V85 ligt tussen de 35 en 38 km/uur.
- Met een wegbreedte van ongeveer 6 meter is de weg aan de brede kant.
- De drempel (verhoogde voetgangersoversteekplaats) ter hoogte van de Albert Heijn heeft een gering snelheidsremmend effect.
- De uitrit van het parkeerterrein van de Albert Heijn is onduidelijk vorm gegeven waardoor niet goed duidelijk is wie nu voorrang heeft.

Maatregelvoorstel

- De drempel taluds ter plaatse van de voetgangersoversteekplaats in overeenstemming brengen met snelheidsregime 30 km/u.
- Aansluitingen parkeerterrein supermarkt:
 - Aansluitingen vormgeven als uitritconstructie of gelijkwaardig kruispunt van maken.

Komovergang Westom - Komweg, Germert

Bevindingen

- De uitbuiging ter hoogte van de komgrens heeft onvoldoende snelheidsremmend effect.
- De wegversmalling, gelegen net achter de komgrens, past niet bij een gebiedsontsluitingsweg 50 km/u waar de doorstroming intact moet blijven.
- Bij de versmalling wordt vaak geen voorrang verleend. Bestuurders denken nog snel even door te rijden of volgen de voorganger en verlenen hierbij geen voorrang aan aankomend tegemoetkomend verkeer.

Maatregelvoorstel

- Wegversmalling verwijderen.
- Toepassen van een grotere uitbuiging ter hoogte van de komgrens en deze ondersteunen met een 50 km/u plateau om de veiligheid van de overstekende fietsers te verbeteren.

Wegversmallingen Boekelseweg, Gemert

Bevindingen

- De toepassing van wegversmallingen op een gebiedsontsluitingsweg 50 km/u is niet conform de richtlijnen en is in strijd met het behoud van de doorstroming.
- De aanwezige wegvakdrempel bij de wegversmalling ter hoogte van het tankstation heeft een gering snelheidsremmend effect en bestuurders trekken na de drempel weer (hard) op.
- De bebouwing ligt ver van de weg en er is geen trottoir aanwezig, waardoor de locatie geen uitstraling heeft van een bebouwde kom. De uitstraling van de omgeving geeft de bestuurder immers niet het idee dat deze zich binnen de bebouwde kom bevindt waardoor de snelheid omhoog gaat.
- Ter hoogte van het tankstation delen fietsers de rijbaan met gemotoriseerd verkeer en daardoor is sprake van een risico op ongevallen tussen gemotoriseerd verkeer en kwetsbaar fietsverkeer.

- De wegmarkering is weggesleten en nauwelijks zichtbaar. Ook de markering op het fietspad is weggesleten en verspringt vanwege het verkeerd terug leggen van gemarkeerde tegels.
- De markering op de Boekelseweg komt overeen met een erftoegangsweg 60 km/u buiten de bebouwde kom, terwijl de Boekelseweg is aangewezen als gebiedsontsluitingsweg 50 km/u binnen de bebouwde kom. Daardoor is het risico dat de snelheid van het verkeer hoger is dan de geldende maximumsnelheid.

Maatregelvoorstel

- Verwijderen wegversmalling ter hoogte van het benzinestation (past niet bij een gebiedsontsluitingsweg 50 km/u) en bestaande wegvakdrempel waar nodig optimaliseren.
- Onderzoek mogelijkheden tot inpassing vrijliggende fietsinfrastructuur.
- Aanbrengen maatregelen ter accentuering bebouwde kom, waaronder een trottoir.
- Overwegen om komgrens verder naar het zuiden te verplaatsen (ter hoogte van Doonheide) om de geloofwaardigheid van de snelheid te verbeteren.
- Aanpassen markering op het wegvak tussen Doonheide en Noord-Om (N272).
- Wegversmallingen noordelijk deel verwijderen (past niet bij een gebiedsontsluitingsweg) en hiervoor een komgrensmaatregel en aanvullende snelheidsverlagende maatregelen toepassen (bijvoorbeeld middengeleiders).
- Aanbrengen gesloten verharding op fietspad.

Oudestraat/Binderseind, Gemert

Bevindingen

- De lange rechtstand, afwezigheid van snelheidsremmers en breedte van de rijbaan (ongeveer 6m) maken het verleidelijk voor bestuurders om de geldende maximumsnelheid van 30 km/u te overtreden.
- De V85 binnen de 30zone kan oplopen tot 43 km/uur op wegvakniveau, maar ook nabij de kruispunten ligt de V85 boven de snelheidslimiet.
- Het merendeel van het verkeer maakt gebruik van de Oudestraat en deze verkeersstroom heeft weinig oog voor verkeer vanuit de zijwegen.
- Het plateau op het kruispunt Oudestraat - Churchillaan heeft een beperkte snelheidsremmende werking.
- De bochtstralen op het kruispunt met de Churchillaan zijn ruim, waardoor het kruisingsvlak groot is en de bochtsnelheden hoog zijn.
- De suggestiestroken op de Oudestraat zijn nagenoeg weggesleten en de toepassing van suggestiestroken op een erftoegangsweg 30 km/u is niet overeenstemming met de richtlijnen.
- Er is een zeer gering onderscheid in de weginrichting tussen het 50 km/u en 30 km/u gedeelte, waardoor de automobilist niet weet welke snelheid gereden mag worden.

Maatregelvoorstel

- Versmallen rijbaan en verwijderen suggestiestroken.
- Aanbrengen 30 km/u kruispuntplateau op de aansluiting Oudestraat - Doorenbosch
- Verkleinen kruisingsvlak Oudestraat - Churchillaan door krappere bochtstralen en toepassen 30 km/u taluds op het kruispuntplateau.

Wegvak Vondellaan, Gemert

Bevindingen

- De markering is op meerdere plaatsen dusdanig weggesleten dat deze minder goed of niet meer zichtbaar is. Daarbij ontbreekt een doorgetrokken asmarkering om het risico op frontale ongevallen te minimaliseren.
- De Vondellaan kent een snelheidslimiet van 50km/uur terwijl de fietsers de rijbaan delen met gemotoriseerd verkeer. De fietsvoorziening bestaat uit een suggestiestrook, welke te smal is en niet voldoet aan de richtlijn.

Maatregelvoorstel

- Inpassing vrijliggend fietsstructuur ter voorkoming van conflicten tussen gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer. Toepassen inhaalverbod door doorgetrokken asmarkering.
- Verbeteren van bestaande markeringen.

Burgemeester de Bekkerlaan, Gemert

Bevindingen

- De rijbaan oogt niet als een gebiedsontsluitingsweg 50 km/u met een doorstroombaanfunctie, onder andere vanwege de diverse erfaansluitingen en het ontbreken van markering.
- Er zijn geen aparte (vrijliggende) fietsvoorzieningen aanwezig op de Burgemeester de Bekkerlaan, terwijl deze is aangewezen als gebiedsontsluitingsweg 50 km/u.
- Op het kruispunt Burgemeester de Bekkerlaan – Burgemeester Rietmanstraat is een kruispuntplateau aangebracht, terwijl dit niet gebruikelijk is op een gebiedsontsluitingsweg 50 km/u vanwege de suggestie dat het een gelijkwaardig kruispunt betreft.
- Op een aantal kruispunten ontbreekt een poortconstructie als overgang van een gebiedsontsluitingsweg 50 km/u naar een erftoegangsweg 30 km/u.

Maatregelvoorstel

- Afwaarderen van de Burgemeester de Bekkerlaan naar een erftoegangsweg 30 km/u.