



Verkeersbeleidsplan Someren

Naar een verkeersveilig en toegankelijk Someren

Gemeente Someren

18 november 2013

Definitief rapport

9X5576.A0

George Hintzenweg 85
Postbus 8520
3009 AM Rotterdam
+31 10 443 36 66 Telefoon
010-4433259 Fax
info@rotterdam.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoningdhv.com Internet
Amersfoort 56515154 KvK

Documenttitel Verkeersbeleidsplan Someren
Naar een verkeersveilig en toegankelijk
Someren
Verkorte documenttitel Verkeersbeleidsplan Someren
Status Definitief rapport
Datum 18 november 2013
Projectnaam Verkeersbeleidsplan Someren
Projectnummer 9X5576.A0
Opdrachtgever Gemeente Someren
Referentie 9X5576.A0/R00001/408275/Rott

Auteur(s) Ing. J. Hus en Drs. L. van der Giessen
Collegiale toets Drs. Ing. M. Ruigrok
Vrijgegeven door Ing. J. Hus

INHOUDSOPGAVE

	Blz.	
1	DIT VERKEERSBELEIDSPAN	1
1.1	Doel van dit verkeersbeleidsplan	1
1.2	Proces en inhoud van het verkeersbeleidsplan	1
1.3	Leeswijzer	1
2	EVALUATIE VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID TOT 2013	2
3	SOMEREN MEDIO 2013	5
3.1	Context van de gemeente Someren	5
3.2	Ruimtelijke structuur en ontwikkelingen	5
4	PLAN GEMOTORISEERD VERKEER	8
4.1	Ambities en doelstellingen	8
4.2	Wegennetvisie	8
4.3	Kernverbindende wegen	10
4.4	Buitengebieden	11
4.5	Openbaar vervoer	11
4.6	Ontwikkelingen rondom Sluis XI, Lage Akkerweg en PDV locatie	11
4.7	Parkeren	11
5	PLAN FIETSVERKEER	13
5.1	Ambities en doelstellingen	13
5.2	Fietsnetwerk	13
5.3	E-bikes	15
5.4	Scootmobielen	15
5.5	Fietsstallingsplaatsen	15
6	PLAN VOETGANGERS EN TOEGANKELIJKHEID	16
6.1	Ambities en doelstellingen	16
6.2	Toegankelijk voor alle voetgangers	16
7	AANPAK VERKEERSVEILIGHEID	17
7.1	Ambities en doelstellingen	17
7.2	Landelijke en provinciale context Duurzaam Veilig	17
7.3	Veilige infrastructuur	18
7.4	Verkeerseducatie, voorlichting en handhaving	19
7.5	Impact van navigatiesystemen op verkeersveiligheid	20
8	MEERJAREN UITVOERINGSPROGRAMMA	21
	BIJLAGE 1 - SOMERENSE BASISKENMERKEN WEGONTWERP	23

1 DIT VERKEERSBELEIDSPLAN

1.1 Doel van dit verkeersbeleidsplan

Met een verkeersbeleidsplan wenst de gemeente Someren een nieuwe impuls te geven aan de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en toegankelijkheid, rekening houdend met de karakteristieken en kenmerken van de gemeente Someren, en met huidige maatschappelijke ontwikkelingen en reeds gerealiseerde verkeersprojecten. Het verkeersbeleidsplan is een belangrijke basis voor andere uitwerkingsplannen, en concrete maatregelen, zowel infrastructurele als educatieve en voorlichtingsmaatregelen.

1.2 Proces en inhoud van het verkeersbeleidsplan

Dit verkeersbeleidsplan geeft de visie van de gemeente Someren weer op de wegenstructuur, de inrichting van wegen en het verkeer(veiligheids)beleid met aandacht voor alle vervoerswijzen. Het plan biedt inzicht in de thema's en speerpunten waar de gemeente Someren de komende jaren op wil inzetten. Om tot een gedragen visie te komen voor dit verkeersbeleidsplan heeft op 19 september 2012 een mobiliteitsdebat plaatsgevonden. In dit debat is de inhoud en de richting van het verkeersbeleidsplan besproken. Het resultaat is een lijst met speerpunten. De speerpunten betreffen:

- Wegencategorisering: met inzet op vaste inrichtingskenmerken per categorie.
- Verkeersveiligheid: met inzet op educatie en voorlichting per doelgroep.
- Toegankelijkheid: met inzet op toegankelijkheid voor voetgangers en minder validen.
- Fietsverkeer: met inzet op veilige fietsvoorzieningen (recreatief en utilitair).

De visie op de wegenstructuur en wegcategorisering is een belangrijke basis voor te nemen infrastructurele maatregelen. Daarom is dit onderdeel vooruitlopend op het verkeersbeleidsplan in de Raad behandeld. De Raad heeft op 30 januari 2013 ingestemd met de uitgangspunten voor de inrichting van wegen in het kader van het verkeersbeleidsplan.

1.3 Leeswijzer

De opzet van dit verkeersbeleidsplan is als volgt: hoofdstuk 2 betreft de evaluatie van het verkeersveiligheidsbeleid dat de gemeente Someren de afgelopen jaren heeft gevoerd, en welke projecten zijn uitgevoerd. Hoofdstuk 3 behandelt de stand van zaken van de gemeente Someren anno 2013 met betrekking tot ruimtelijk beleid, verkeersstructuur en verkeersveiligheid, en doet een terugblik op het afgelopen decennium. Vervolgens wordt in de hoofdstukken 4, 5 en 6 achtereenvolgens het plan gemotoriseerd verkeer, plan fietsverkeer en plan voetgangers en toegankelijkheid beschreven. Daarbij wordt steeds eerst de ambitie en doelstellingen kort omschreven, waarna dit wordt uitgewerkt in beleid (wegencategorisering en fietsnetwerk). Hoofdstuk 7 beschrijft de integrale aanpak en het beleid ter bevordering van de verkeersveiligheid, hetgeen aansluiting vindt op het landelijke concept Duurzaam Veilig. In hoofdstuk 8 wordt het meerjarenuitvoeringsprogramma (MUP) gepresenteerd.

2 EVALUATIE VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID TOT 2013

Voorgaande beleidsplannen

In 1998 is een Gemeentelijk VerkeersVeiligheidsPlan opgesteld, gevolgd door een Herijking van de verkeersstructuur in 2003. Met name in dit laatste plan is de categorisering van wegen uitgewerkt en zijn veel problemen aangekaart die in de jaren erna voortvarend opgepakt zijn. In het plan wordt o.a. de noodzaak van een oplossing voor de aansluitingen op de Kanaaldijk genoemd, wordt melding gemaakt van de problemen met het vrachtverkeer in Someren-Eind en het doorgaand sluipverkeer in Lierop. De afgelopen jaren zijn veel van de genoemde knelpunten opgelost.

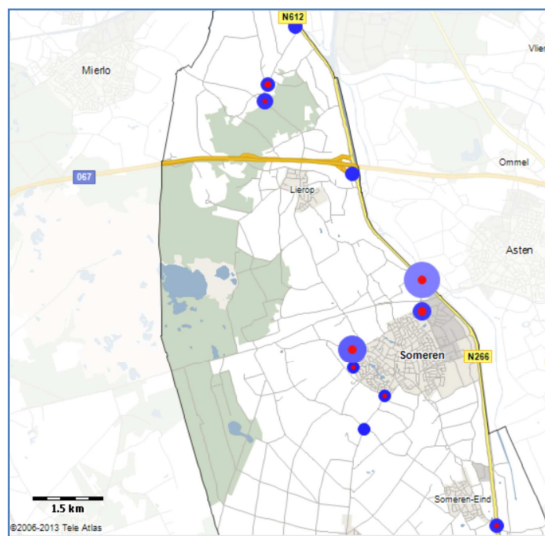
Aanpak verkeersongevallenconcentraties

In de kaart zijn de 10 locaties opgenomen waar de meeste ongevallen hebben plaatsgevonden in de afgelopen 5 jaar.

Nagenoeg alle ongevallenlocaties zijn de afgelopen jaren voorzien van verkeersmaatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid.

De bocht in de Rochadeweg is veel minder scherp gemaakt.

De T-aansluitingen van de toe- en afritten A67 met de N266 en de kruisingen met de parallelweg zijn vervangen door turborotondes, waarbij een nieuwe aansluiting richting Lierop/Asten (Wilgekant) is gemaakt. Ook de T-aansluiting van de Witvrouwenbergweg met de N266 is vormgegeven als een turborotonde.



De kruising Acaciaweg-Witvrouwenbergweg-Schoolstraat en de kruising Kerkendijk-Loovebaan-Hooghoefweg zijn als een rotonde vormgegeven. De kruising Acaciaweg-Witvrouwenbergweg was één van de top 10 punten qua verkeersonveiligheid.

Bij de kruising van de Sluisstraat met de N266 is de ophaalbrug bij Sluis 12 (aansluiting met Gezandebaan) verwijderd en zijn tijdelijke verkeerslichten geplaatst. Naar een definitieve oplossing wordt gekeken.

De fietsoversteek bij de aansluiting van de Mierloseweg met de Herselseweg is uitgevoerd met een verkeersplateau en middengeleiders.

De T-aansluiting van het Eindje met de Herselseweg met de daarnaast gelegen fietsoversteek is voorzien van een kruispuntplateau.

Bij de kruising Loovebaan/Vaarselstraat zijn de voorrangsborden vervangen door stopborden met een meer opvallende markering (stopstreep met aanduiding 'stop'). De kruising Loovebaan/Hoevenstraat zal in overeenstemming met de vormgeving van de kruising Loovebaan/Van Gijsselstraat worden voorzien van middengeleiders (steunpunten voor overstekende fietsers) en een kruispuntplateau.

Bij de herinrichting/rehabilitatie van de Kerkendijk zal nadere aandacht zijn voor de verkeersveiligheid bij de kruisingen met de Heikantstraat en de Driehoekstraat.

Uitgevoerde infrastructurele projecten

In de afgelopen jaren zijn diverse infrastructurele projecten uitgevoerd die een directe relatie hadden met de verbetering van de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling, het gaat om:

- Sinds 1997 zijn meerdere rotondes aangelegd:
 - o Witvrouwenbergweg/Kanaaldijk;
 - o Witvrouwenbergweg/Provincialeweg;
 - o Lage Akkerweg/Kanaaldijk;
 - o Provincialeweg/Lieropsedijk;
 - o Burg. Roelslaan/Boerenkamplaan;
 - o Loovebaan/Hooghoefweg.
- Herinrichting Provincialeweg, Somerenseweg, Postelstraat en Laan ten Roode;
- Voltooiing van de rondweg om Someren door realisatie van de Burgemeester Roelslaan en Hooghoefweg;
- Aanleg van fietspaden langs de Loovebaan (gedeelte Lieropsedijk-Kerkendijk), Hooghoefweg, Burgemeester Roelslaan, Nieuwendijk (gedeelte buiten de bebouwde kom), Herselseweg, Gezandebaan, Nederweertseweg, Teunis Spekbaan (gedeelte tussen Gezandebaan en Kwart voor twaalf) en de Laan ten Boomen.
- Vaste oververbinding bij Laan ten Boomen en Kwart voor Twaalf

Veilige infrastructuur in het buitengebied

In het buitengebied zijn veel wegen verbreed met grasbetonstenen waardoor de veiligheid op deze wegen (vaak met het nodige vrachtverkeer) sterk verbeterd is. Daarnaast worden steeds meer wegen in het buitengebied als 60km/uur wegen ingericht.

Verkeersmaatregelen

In het centrum van Someren is een blauwe-zone ingevoerd. Bovendien zijn aanvullende parkeervoorzieningen gerealiseerd t.b.v. met name het lang parkeren.

Duurzaam veilige schoolvoorzieningen

Er is veel aandacht gegeven aan duurzaam veilige schoolroutes en schoolomgeving. In overleg met alle basisscholen zijn de knelpunten geïnterpreteerd die gedurende enkele jaren stelselmatig zijn opgepakt en opgelost.

Vrachtverkeer Someren-Heide en Someren-Eind

M.b.t. de aanpak van doorgaand vrachtverkeer in Someren-Heide en Someren-Eind is in het kader van het IDOP een onderzoek uitgevoerd naar het draagvlak voor mogelijke oplossingsrichtingen. Daarnaast is het effect van oplossingsrichtingen op de routes van het vrachtverkeer onderzocht. Uiteindelijk is geconstateerd dat er geen adequate omleidingsroute te realiseren is voor het doorgaande vrachtverkeer om de kernen Someren-Eind en Someren-Heide. Er zal nog onderzoek worden gedaan of de leefbaarheid in Someren-Eind kan worden vergroot door aanpassingen aan de Nieuwendijk binnen de bebouwde kom. Daarnaast worden de Laarstraat (als alternatief voor de Haagdoornweg) en de Bennebroekstraat aangepakt, waardoor het daar aanwezige vrachtverkeer veiliger afgewikkeld kan worden).

Doorgaand verkeer Lierop

Op basis van een onderzoek naar de mogelijkheden om het doorgaand verkeer door Lierop om te leiden, ging in beginsel de voorkeur uit naar een nader te onderzoeken Vleutlaantracé. Omdat uit de gegevens van een regionaal kentekenonderzoek is geconcludeerd dat de aanleg van een Vleutlaantracé niet veel effect zal hebben op de hoeveelheid verkeer op de Van Dongenstraat (vanwege het lage aandeel regionaal sluipverkeer), is besloten om af te zien van verder onderzoek naar het Vleutlaantracé en is ingestoken op het onaantrekkelijk maken van de wegen van/naar Lierop voor het doorgaande verkeer door middel van 60 km/u-zones en de bijbehorende verkeersremmende maatregelen. In het IDOP, waarbij het

verbeteren van de leefbaarheid in Lierop centraal staat, is dit verder opgepakt en inmiddels zijn de verkeersmaatregelen gerealiseerd.

Allemansroutes

In overleg met de Werkgroep Allemans Oefenbaan Someren is een scootmobiel oefenbaan aangelegd en worden nu allemansroutes gerealiseerd, waardoor de gelegenheid wordt geboden voor minder validen om veilig mobiel te blijven.

Aansluiting A67

Na intensief overleg met Rijkswaterstaat is overeengekomen om de gevaarlijke situatie van de zeer korte toerit op de A67 (aansluiting Someren) met een grote infrastructurele maatregel op te lossen. Deze zal nu zelfs conform het voorkeursmodel van de gemeente (de bestaande toerit d.m.v. een brug over de Zuid-Willemsvaart verlengen) worden uitgevoerd.

Openbaar vervoer

De afgelopen jaren is succesvol gelobbyd voor het behoud van de bestaande openbaar vervoer voorzieningen. Daarnaast zijn alle door ons aangewezen bushaltes voor minder validen toegankelijk gemaakt.

Projecten die op korte termijn worden uitgevoerd

Momenteel zijn er nog enkele projecten in de "pijplijn" die het vermelden waard zijn:

- Inrichting Bennenbroekstraat. Deze wordt nog in 2013 afgerond.
- Aanpassing kruispunt Potackerweg/Boerenkamplaan t.b.v. een veilige (fiets)route naar het sportpark. Ook dit project wordt in 2013 afgewerkt.
- Herinrichting floreffestraat
- Herinrichting Loovebaan-Kerkstraat-Boerenkamplaan
- Infrastructuur t.b.v. Heihorsten en LOG
- Eén van de twee (Sluisstraat) gewenste verkeerslichten bij de aansluitingen van Someren Eind op de Kanaaldijk.

Nieuwe projecten

In verband met de ontwikkelingen op het bedrijventerrein sluis elf en de PDV locatie is recent opdracht verleend voor een verkeersonderzoek naar de consequenties van deze ontwikkelingen voor het snelverkeer en fietsverkeer langs de Witvrouwenbergweg.

Conclusie

De afgelopen jaren zijn bijna alle knelpunten voortvarend opgepakt en gerealiseerd, waardoor het toekomstige programma een ander karakter krijgt.

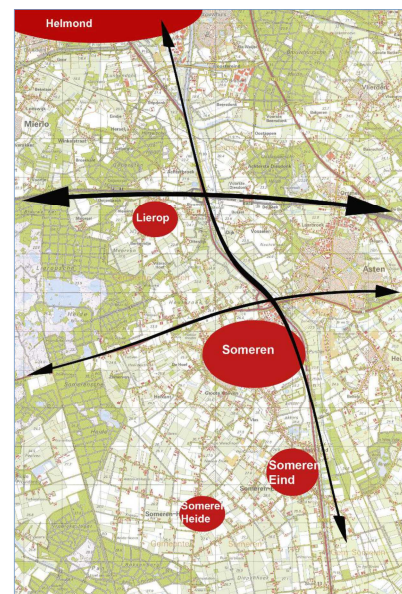
3 SOMEREN MEDIO 2013

3.1 Context van de gemeente Someren

De gemeente Someren heeft een plattelands karakter en is gelegen in de stedendriehoek Helmond – Weert – Eindhoven. De gemeente Someren bestaat uit de kernen Lierop, Someren, Someren-Heide en Someren-Eind en is onderdeel van Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE). De grootste kern is Someren (dorp) welke een belangrijke centrumfunctie heeft door de aanwezigheid van veel voorzieningen, zoals het gemeentehuis, middelbare school en een breed winkelaanbod.

De kernen van de gemeente Someren wordt aan de oostzijde ontsloten door de provinciale weg N266 die langs de Zuid-Willemsvaart loopt. De N266 sluit aan op de A67.

Het buitengebied is voor de gemeente van grote betekenis. Het landelijk gebied is belangrijk voor de leefomgeving voor de eigen inwoners, maar heeft ook een recreatieve aantrekkingskracht buiten de gemeentegrenzen. Het buitengebied is een belangrijke economische drager. Enerzijds vanwege de aanwezigheid van de agrarische sector, anderzijds vanwege de recreatieve functie. Deze functiemenging leidt er toe dat sprake is van menging van verkeerssoorten, die vanwege en grote verscheidenheid in voorkomen (landbouwvoertuigen en fietsers) beter gescheiden kunnen worden.



3.2 Ruimtelijke structuur en ontwikkelingen

De gemeente Someren heeft recent haar structuurvisie opgesteld. Hierin zijn kernambities geformuleerd, de structuurvisie heeft een planhorizon tot 2028. De gemeente heeft de ambitie haar identiteit te ontleen aan het landelijke Brabantse karakter. Het buitengebied is een belangrijke kwaliteit voor Someren, met de agrarische en toeristische sector als belangrijke pijlers. Dit komt duidelijk naar voren in de ontwikkeling van de Heihorsten en de landbouw- en glastuinbouw concentratie gebieden.

De gemeente Someren heeft de ambitie om een duurzame gemeente te worden. Hierbij gaat het om de samenhang tussen het menselijk, natuurlijk en economisch kapitaal.

Someren-Dorp

Someren is van oorsprong een kransakkerdorp of tiendakkerdorp. Rondom de centrale kern met kerk en marktplaats lag een aantal kleinere agrarische buurtschappen. Hoewel door sloop van bebouwing en wijzigingen in het oude stratenpatroon het oorspronkelijk karakter enigszins is aangetast, zijn oude patronen en structuren tot op de dag van vandaag nog goed te herkennen. Ter ontlasting van de woongebieden zijn twee belangrijke ingrepen gepleegd in de ontsluitingsstructuur.

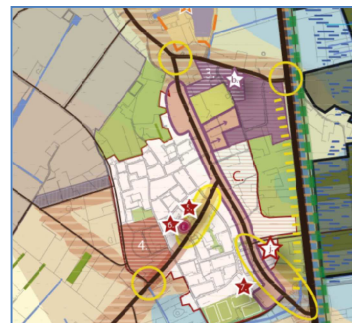


De aanleg van de rondweg via de Loovebaan, de Hooghoefweg, de Burgemeester Roelslaan en de Witvrouwenbergweg, en de ontwikkeling van een kleine binnenring rondom het centrum. Door de voltooiing van de rondweg wordt ingezet op het voorkomen van doorgaand verkeer door de kern.

In de periode tot 2028 wordt geen grootschalige nieuwe infrastructuur voorzien in Someren-Dorp. Er zijn verschillende ontwikkelingen die spelen in Someren-Dorp met de grootste concentratie in Someren Noord. Autoverkeer wordt goed gefaciliteerd door de rondweg. Speciale aandacht gaat uit naar kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers en voetgangers.

Someren-Eind

De voornaamste structuurlijnen van het dorp zijn de Boerenkamplaan, Sluisstraat, Brugstraat en de Nieuwendijk. Veel voorzieningen en (agrarische) bedrijfsactiviteiten liggen aan deze straten, maar kennen een grote mate van verspreiding. Someren-Eind is via twee aansluitingen aangesloten op de Kanaaldijk-Zuid. De huidige aansluitingen op de Kanaaldijk-Zuid blijven behouden. In samenwerking met de Provincie wordt momenteel onderzoek gedaan naar verkeersveilige aanpassingen van deze aansluitingen.



Lierop

De Van Dongenstraat, die overgaat in de Somerenseweg, kan aangeduid worden als de kern van het dorp. Aan deze route liggen de meeste voorzieningen, waarbij de kerk en het plein een centrale positie innemen. De A67 heeft een onmiskenbare uitstraling op de kern Lierop. Om het verkeersgeluid te verminderen is de komst van een geluidscherm voorzien. Naast de invloed van de rijksweg heeft ook het doorgaande verkeer in de kern Lierop een impact op de kern. Met een gericht pakket van fysieke aanpassingen in de bestaande infrastructuur is beoogd om de kern veiliger en minder aantrekkelijk voor sluipeverkeer te maken. In 2014 zal een evaluatie van de uitgevoerde verkeersmaatregelen opgestart worden.



Someren-Heide

Karakteristiek voor het dorp is het rechtlijnig stratenbeloop, voortkomend uit het ontginningsspatroon. De noord-zuid lopende Kerkendijk is zowel ruimtelijk als functioneel de belangrijkste straat. Een punt van zorg is een mogelijk aanzienlijke toename aan sluipeverkeer op de Kerkendijk door de aanleg van een rondweg om Nederweert. De Kerkendijk vormt de belangrijkste verbindingsweg tussen Someren-dorp, Someren-Heide en het achterliggende buitengebied. Nieuwe infrastructuur is niet voorzien.



Buitengebied en natuurgebieden van Someren

Zoals al eerder geaduid, vervult het buitengebied van Someren een belangrijke functie. In de structuurvisie wordt dit onderkend, en het beleid is dan ook gericht op behoud en daar waar mogelijk versterken van de functies van het buitengebied. Het agrarische en toeristische karakter dat het buitengebied kenmerkt, betekent voor het verkeersbeleid dat naast het lokaal bekende en doorgaande (vracht)auto- en fietsverkeer rekening moet worden gehouden met twee unieke doelgroepen in het verkeer, namelijk:

- Landbouwverkeer (zwaar vrachtverkeer, landbouwverkeer, goed bekend);
- Recreatie (fietsers, auto, niet goed bekend).

De realisatie van nieuwe wegen wordt niet voorzien. Wel wordt in samenwerking met de Provincie / SRE ingezet op de aanleg en verbetering van recreatieve fietspaden, wandelroutes en ruitersporen door het buitengebied. Langs de gebiedsontsluitingswegen is voortdurend aandacht voor kwaliteitsbehoud en verbetering van de fietsvoorzieningen.

4 PLAN GEMOTORISEERD VERKEER

4.1 Ambities en doelstellingen

Someren is een typische Brabantse plattelandsgemeente. Afstanden tussen de Somerense kernen onderling zijn op fietsbare afstand, maar plaatsen als Eindhoven, Helmond en Weert, liggen op grotere afstand. Dit betekent dat de auto een belangrijke functie in de verplaatsingen heeft. Om die reden dient de wegenstructuur zodanig ingericht te zijn dat de verplaatsingsbehoefte via veilige routes afgewikkeld kan worden. Het landbouwverkeer en het vrachtverkeer nemen een belangrijke plaats in binnen het verkeer, vooral in het buitengebied.

Doelstellingen gemotoriseerd verkeer:

- Bereikbaarheid kernen en buitengebied waarborgen door een eenduidige verkeersstructuur voor gemotoriseerd verkeer te realiseren;
- Ringstructuur van Someren-Dorp wordt intensief gebruikt door doorgaand verkeer;
- Landbouwverkeer maakt gebruik van hetzelfde netwerk als het overige gemotoriseerde verkeer.
- Bij de afwikkeling van het gemotoriseerde verkeer wordt extra rekening gehouden met de kwetsbare verkeersdeelnemers;
- Bij weginrichting wordt rekening gehouden met toegankelijkheid van openbaar vervoer;
- Verkeersveiligheid wordt gewaarborgd volgens de landelijke beleidslijn van Duurzaam Veilig, daarbij is aandacht voor Somerense maat in het wegennet.

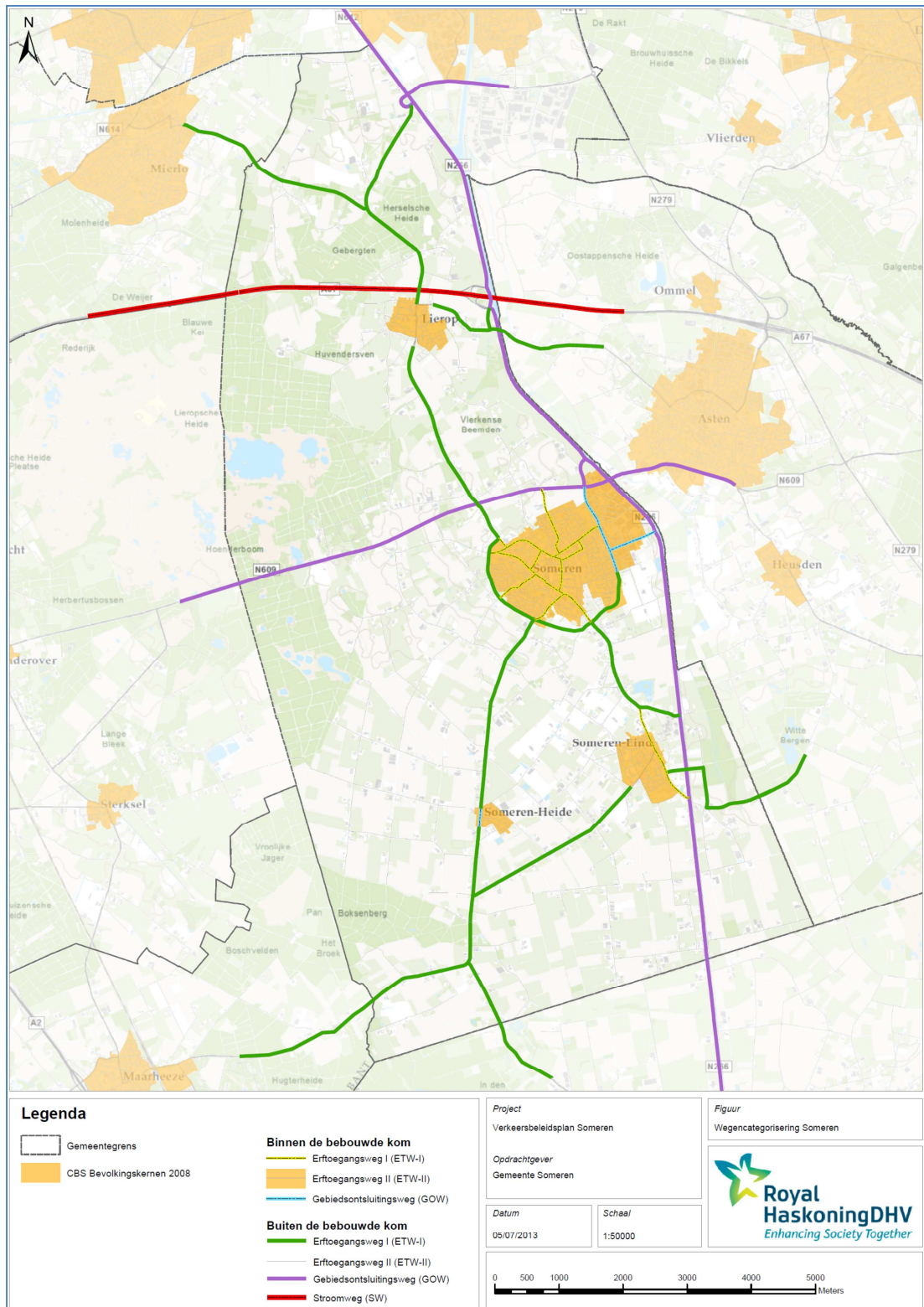
4.2 Wegennetvisie

Duurzaam Veilig gaat uit van landelijke eenduidigheid van wegcategorieën met bijhorende basiskennmerken waardoor de weggebruiker weet wat van hem verwacht wordt. Werken met vaste wegencategorieën draagt daar aan bij. Iedere gemeente in Nederland wordt geacht een wegennetvisie ofwel een wegencategorisering te hebben.

De Gemeenteraad heeft daarom op 30 januari 2013 de wegennetvisie en uitgangspunten voor de inrichting van wegen vastgesteld. Bij vaststelling is kenbaar gemaakt dat de gemeente Someren behoefte heeft om een tweedeling te maken in de categorie erftoegangsweg. Dit is in afwijking van het landelijk beleid, maar continueert eerder ingezet beleid. De wegencategorisering voor de gemeente Someren kent de volgende categorieën:

Binnen de bebouwde kom:	<ul style="list-style-type: none"> - Erftoegangsweg II (30 km/uur - zone) - Erftoegangsweg I (50 km/uur) - Gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur)
Buiten de bebouwde kom:	<ul style="list-style-type: none"> - Erftoegangsweg II (60 km/uur - zone) - Erftoegangsweg I (60 km/uur) - Gebiedsontsluitingsweg (80 km/uur) - Stroomweg (120 km/uur)

Wegencategorisering gemeente Someren



Wegencategorisering

Bij het opstellen van de wegennetvisie is de beoogde functie van de weg leidend in de keuze voor een wegcategorie. Door het gemotoriseerde verkeer z.s.m. te leiden naar een weg van de hoogste orde kunnen we regionaal sluipverkeer zo veel mogelijk beperken. Algemene doelstelling is om doorgaand sluipverkeer door de dorpskernen te voorkomen, en verkeer over de daarvoor bedoelde randwegen (dit geldt vooral bij Someren-Dorp) en gebiedsontsluitingswegen te geleiden. Binnen de kernen zijn een beperkt aantal wegen aangeduid als gebiedsontsluitingsweg en erftoegangsweg-I. Deze wegen hebben een belangrijkere verkeersfunctie dan de overige wegen binnen de kernen en takken aan op de kernverbindende wegen buiten de bebouwde kom.

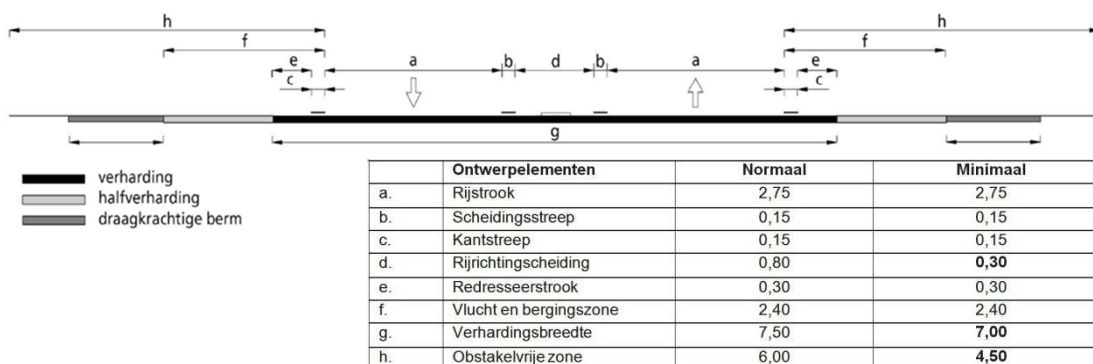
Somerense basiskennmerken wegontwerp

Voor veel weggebruikers zijn het wegprofiel met type markering en het snelheidsregime belangrijke gegevens bij het herkennen van wegcategorieën. Daarom is het streven altijd om de functie, gebruik en wegkenmerken in harmonie met elkaar te brengen zodat voor de weggebruiker duidelijk is welke routekeuze, verkeersgedrag en rijsnelheid wordt verlangd.

Daarom zijn aan elke wegcategorie inrichtingseisen (basiskennmerken) gekoppeld. Het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte (CROW) heeft in oktober 2012 de Basiskennmerken Wegontwerp uitgebracht. Bij de vormgeving van het wegennet Someren wordt zo veel mogelijk bij deze basiskennmerken aangesloten. Zo ontstaat een goede aansluiting bij de rest van Nederland. Dit steunt de landelijke doelstelling dat wegen met vergelijkbare functies eenzelfde verkeersgedrag oproepen. Bijlage 1 toont per wegcategorie de Somerense basiskennmerken. De basiskennmerken gaan in op aspecten als breedtes, fietsvoorzieningen, markeringen en parkeren. De uiteindelijke vormgeving wordt bovendien afgestemd op de aard van het gebied waar een weg doorheen gaat. Hierbij worden onder meer woongebieden, winkelgebieden, recreatiegebieden en bedrijventerreinen onderscheiden. Ook het feit of een weg binnen of buiten de bebouwde kom ligt, is van invloed op de vormgeving.

4.3 Kernverbindende wegen

De kernverbindende wegen vervullen een belangrijke functie binnen de gemeente Someren. Dit blijkt uit de hogere verkeersintensiteiten. Na bespreking van het amendement van 30 januari 2013 in de commissievergadering van 13 november 2013 is afgesproken dat wanneer een erftoegangsweg I (ETW-I) gerehabiliteerd (oftewel vervangen) wordt, de raad de consequenties van het eventueel inrichten van deze weg als een 80 km/uur weg wordt voorgelegd. Indien besloten zou worden om deze weg aan te leggen als een 80km/uur weg, dan moet deze voldoen aan de minimale eisen voor een 80km/uur weg, uitgewerkt in het profiel "gebiedsontsluitende wegen bubeko, type a (GOW a)". Dat profiel komt overeen met het minimale profiel voor een 80km/uur weg, zoals opgenomen in het Handboek Wegontwerp 2013 'gebiedsontsluitingsweg, wegtype II' en hieronder is weergegeven (bron: CROW-online, 2013).



4.4 Buitengebieden

In de buitengebieden liggen de wegen die nagenoeg uitsluitend zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg-II. Op sommige wegen is sprake van een menging van landbouwverkeer en recreatief fietsverkeer. Daarom dient hier in lijn met het landelijke beleid een maximale snelheidsregime te gelden van 60 km/uur. Indien daar aanleiding toe is, kan worden voorzien in snelheidsremmende maatregelen. Wanneer wegen smaller zijn dan 3,5 meter en tevens deel uitmaken van een fietsroute, dan worden deze wegen voorzien van bermstabilisaties. Bij overgangen/kruisingen met wegen van een hogere orde (gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg-I) worden voorrangmaatregelen getroffen.

4.5 Openbaar vervoer

Openbaar vervoer wordt voor Someren gezien als een basisvoorziening. Busvervoer is een regionale aangelegenheid. Openbaar vervoer concessies worden dan ook door het SRE verstrekt. Voor de gemeente Someren is een verdere versobering van het openbaar (bus)vervoer in de regio onacceptabel. Om de kernen bereikbaar te houden met OV zet de gemeente Someren dan ook in op minimaal behoud van de huidige OV-voorzieningen. Zowel in kwantiteit (aantal lijnen en frequentie) als in kwaliteit (comfort op de routes, toegankelijkheid van bushaltes, bijvoorbeeld door aanleg van fietsparkeerplaatsen). Daarnaast zijn er buurtbusverbindingen die met de inzet van vele vrijwilligers een belangrijke taak invullen om Someren via openbaar vervoer bereikbaar te houden.

4.6 Ontwikkelingen rondom Sluis XI, Lage Akkerweg en PDV locatie

In verband met nieuwe ontwikkelingen op het bedrijventerrein sluis elf en de nieuw te ontwikkelen PDV locatie, worden hogere intensiteiten verwacht op de Witvrouwenbergweg. Daarom is een verkeersonderzoek gestart naar de consequenties voor de Witvrouwenbergweg en zijn kruisingen voor zowel het (vracht)autoverkeer als de fietsers. Daarnaast wordt op het bedrijventerrein zelf, in overleg met de ondernemers, gekeken naar knelpunten qua verkeersafwikkeling of parkeren. Daarnaast vinden ontwikkelingen plaats rondom het bedrijventerrein Lage Akkerweg, die mogelijk invloed kunnen hebben op de verkeersafwikkeling.

4.7 Parkeren

In het huidige beleid worden verzoeken om de aanleg van extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte beoordeeld na een veldonderzoek, waarbij de parkeersituatie enkele malen in de avonduren is bekeken. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de actuele parkeerkencijfers in CROW-publicatie nr. 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' op basis waarvan kan worden bepaald of het beschikbare aantal parkeerplaatsen volgens de richtlijnen als voldoende kan worden aangemerkt. Bij dit onderzoek wordt tevens gekeken naar de functie van de weg, maatvoering van parkeergelegenheden, rijbaanbreedtes en benodigde manoeuvreerruimte.

Aan de hand van deze elementen wordt een beeld gevormd van de wenselijkheid om in de openbare ruimte extra parkeerplaatsen aan te leggen en de vorm waarin dit kan gebeuren. Of er vervolgens daadwerkelijk parkeerplaatsen worden aangelegd is mede afhankelijk van de mogelijkheid binnen het bestemmingplan en de beschikbaarheid van het budget. De kosten van de aanleg van extra parkeergelegenheden kan worden gedrukt wanneer dit wordt gecombineerd met het groot wegonderhoud. Ook kan soms de behoefte aan extra parkeerplaatsen in een plantsoen worden gerealiseerd, waarbij op het groenonderhoud wordt bespaard. Dit beleid zal de komende jaren worden gecontinueerd.

Het is opgevallen dat de capaciteit van de carpoolplaats bij de turborotonde op de kruising N266/toe- en afritten A67/Wilgekant niet altijd toereikend is. Er staan regelmatig enkele auto's geparkeerd op de doodlopende parallelweg naast de carpoolplaats. In samenwerking met de provincie Noord-Brabant en eventueel Rijkswaterstaat kan worden bekeken of er mogelijkheden zijn om het aantal parkeerplaatsen op de carpoolplaats uit te breiden.

5 PLAN FIETSVERKEER

5.1 Ambities en doelstellingen

De gemeente Someren wil in 2020 een agrarische én toeristische gemeente zijn. Het kwalitatief goede bos-, natuur- en buitengebied zorgt er mede voor dat Someren een goed woonklimaat kent en een aantrekkelijke vestigingslocatie is voor bedrijven met een schaal die past bij Someren. De fiets wordt vaker benut als alternatief voor de auto voor korte fietsbare afstanden. De utilitaire alsook de toeristisch-recreatieve fietser beschikt daartoe over een duidelijk bewegwijzerd netwerk van kwalitatief goede fietsvoorzieningen waarbij ook de oversteekpunten veilig zijn. De bereikbaarheid van de sociale, economische en toeristisch-recreatieve bestemmingen zijn per fiets gewaarborgd. Op basis van de criteria veiligheid, comfort en directheid zijn fietsroutes verbeterd. Oplaadpunten voor de elektrische fietsen zijn op belangrijke knooppunten en bestemmingen te vinden.

Doelstellingen fietsverkeer:

- Verbeteren utilitaire en recreatieve fietsroutes om fietsgebruik blijvend te stimuleren.
- Extra aandacht voor de veiligheid van routes voor de kwetsbare verkeersdeelnemers, waarbij het toenemende gebruik van e-bikes en scootmobielen een nieuw aandachtspunt vormen.
- Voldoende goede fietsparkeerplaatsen bij openbare voorzieningen en bushaltes.

5.2 Fietsnetwerk

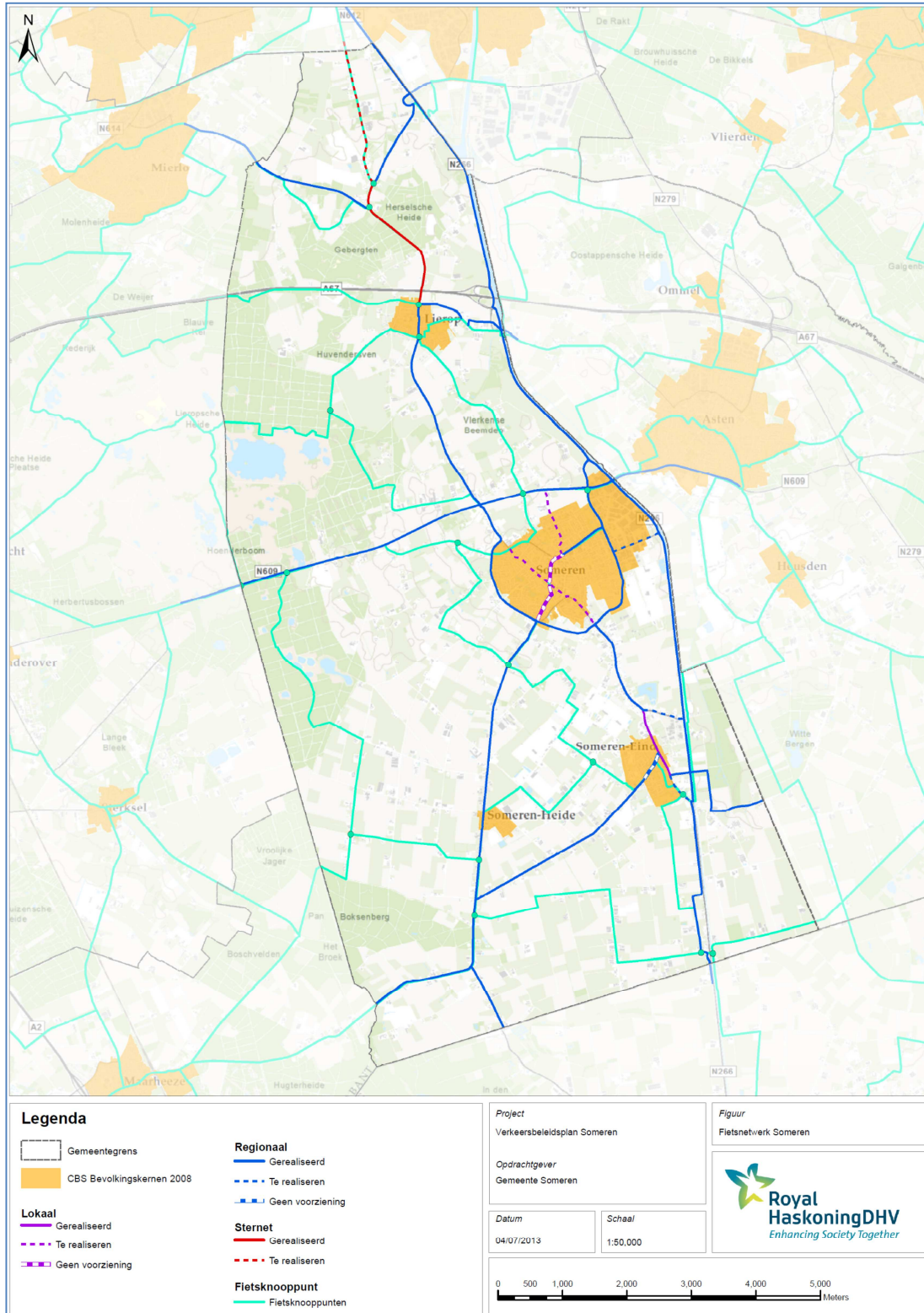
Fietsers hebben een prominente plek binnen de gemeente Someren. In het fietsnetwerk komt dit naar voren. Met het fietsnetwerk worden de (recreatieve) fietsers goed en veilig gefaciliteerd en relaties gelegd tussen de kernen onderling en met het buitengebied/natuurgebied. Door aan te haken op het regionaal fietsbeleid wordt gewaarborgd dat het fietsnetwerk één geheel vormt met kernen buiten de gemeentegrens. Stichting Someren natuurlijk levert waardevolle inzet m.b.t. de bepaling van knelpunten in en onderhoud van het fiets- en wandelroutenetwerk. Speerpunt blijft nodig voor de veilige en comfortabele bereikbaarheid van winkelvoorzieningen, sportaccommodaties en scholen binnen de kernen met voldoende (veilige) stallingmogelijkheden en oplaadpunten voor elektrische fietsen. De kwaliteit, veiligheid en onderhoud van fietspaden is een voortdurende punt van aandacht, vooral op belangrijke utilitaire routes en schoolroutes.

Utilitair fietsnetwerk

De structuur van het utilitaire fietsnetwerk blijft grotendeels gehandhaafd zoals deze in het oude GVVP is opgesteld. Om het fietsgebruik voor woon-, school-, werkverkeer veilig en blijvend te stimuleren zal voortdurend aandacht blijven voor het compleet maken en houden van het utilitair fietsnetwerk, en passende fietsvoorzieningen langs gebiedsontsluitingswegen en ertoeegangswegen-I (zie bijlage 1). Ook wanneer nieuwe voorzieningen of woningclusters ontsloten moeten worden, zal hier extra aandacht aan besteed worden. Door de toename van het gebruik van elektrische fietsen (waardoor langere afstanden gemakkelijker kunnen worden afgelegd) is het compleet maken van het Sternet van belang.

Bij de kruising Boerenkamplaan-Potackerweg is een oversteek met middengeleiders gemaakt t.b.v. een veilige fietsverbinding naar het sportpark. Bij de Lage Akkerweg zijn veilige fietsvoorzieningen gewenst vanwege de functie van de weg en de bereikbaarheid van het bedrijventerrein. De Slievenstraat/Kromvenweg wordt vaak door scholieren van/naar het Varendonck College gebruikt. Dit leidt in combinatie met het gemotoriseerde verkeer tijdens de spitsuren tot onveilige situaties. De fietsveiligheid op deze route vergt de nodige aandacht. In Someren-Eind zijn fietsvoorzieningen gewenst bij de Brugstraat. De verwachting is dat alleen fietssuggestiestroken hier realistisch uitvoerbaar zijn. Ook is een kwaliteitsimpuls gewenst van de fietsvoorzieningen bij Sluisstraat tussen de Van den Eijndelaan en N266, waar naar verwachting alleen fietssuggestiestroken inpasbaar zijn.

Fietsnetwerk gemeente Someren



Recreatief fietsnetwerk

Landelijk bekend maar vooral regionaal ingevuld is het knooppuntensysteem. De recreatieve fietser kan zo zelf routes samenstellen, ook binnen de gemeente Someren. De routes zijn gebaseerd op de schoonheid van de landelijke omgeving en belangrijke recreatieve bestemmingen en kunnen in twee richtingen worden gevolgd. Vanwege de lokale en regionale invulling wordt het knooppuntensysteem in het verkeersbeleidsplan gehanteerd als hét recreatieve fietsnetwerk voor Someren. Voor dit recreatieve netwerk kunnen maatregelen nodig zijn die het netwerk maar ook de kwaliteit van de individuele verbindingen verbeteren (zie kwaliteitseisen fietsinfrastructuur). Bij de aanpak van de wegen in het buitengebied worden fietsroutes van/naar en in het gebied de Heihorsten opgewaarderd en aangelegd.

Kwaliteitseisen fietsinfrastructuur

Om het fietsgebruik blijvend te stimuleren zal naast een samenhangend en direct netwerk ten aanzien van comfort aan bepaalde minimale kwaliteitseisen voldaan moeten worden zoals deze zijn opgesteld in CROW-publicatie 230 'Ontwerpwijzer fietsverkeer'. Het is belangrijk om zowel binnen als buiten de bebouwde kom een fietsnetwerk te creëren dat afgestemd is in functie, vorm en gebruik.

In bijlage 1 is per wegcategorie aangegeven welke voorkeurspositie fietsers krijgen binnen het totale wegprofiel.

5.3 E-bikes

De komende tijd willen we extra aandacht besteden aan e-bikes. Het aantal e-bikes neemt de laatste jaren sterk toe. Het voordeel van deze fietsen is, dat men makkelijker de fiets pakt en er meer kilometers mee rijdt, waardoor men langer en beter mobiel blijft. Het nadeel is echter dat deze fietsen zwaarder zijn en vaak meer snelheid hebben, waardoor op kruispunten of rotondes meer onveilige situaties ontstaan. We willen extra aandacht besteden aan dit fenomeen bij het ontwerp van fietsvoorzieningen.

5.4 Scootmobielen

Ook deze groep verkeersdeelnemers groeit hard. We hebben deze groep gefaciliteerd door de aanleg van allemansroutes en een scootmobieloefenbaan in het Slievenpark. We willen door communicatie meer aandacht vragen voor het juiste gebruik van de scootmobiel in het verkeer en meer begrip voor elkaar in het verkeer.

5.5 Fietsstallingsplaatsen

Veilige en dicht bij de bestemming gelegen fietsstallingsplaatsen zijn een belangrijk aandachtspunt in het fietsbeleid. Vooral in de kernen bij de winkelconcentraties en in het buitengebied bij recreatieve trekpleisters zijn voldoende fietsstallingsplaatsen gewenst. Maar ook bij openbare voorzieningen zoals dorpshuizen, scholen, sportcomplexen en bushaltes. De voorkeur wordt gegeven aan parkeerrekken die zijn opgenomen in de lijst 'fietsparkeer' zoals opgesteld door de Fietzersbond. Deze fietsrekken zijn geselecteerd omdat kans op schade aan fietsen minimaal is. Tevens zijn laadpunten voor elektrische fietsen gewenst. De gemeente Someren initieert de aanleg van deze laadpunten niet zelf. Het is aan marktpartijen hier invulling aan te geven.

6 PLAN VOETGANGERS EN TOEGANKELIJKHEID

6.1 Ambities en doelstellingen

De gemeente Someren streeft naar hoogwaardige kwaliteit van de openbare (verblijfs)ruimte. Comfortabele voetgangersroutes die goed zijn onderhouden en daardoor goed toegankelijk zijn voor een ieder maken hier integraal onderdeel van. Hierdoor kunnen kwetsbare verkeerdeelnemers zich veilig door de gemeente verplaatsen. Ouderen en minder validen binnen de gemeente Someren krijgen door de scootmobieloefenbaan en de Allemansroutes de gelegenheid om mobiel te blijven. Belangrijke voorzieningen, met een maatschappelijk nut zoals scholen, bejaardentehuizen, winkelcentra en sportcomplexen zijn hierdoor goed toegankelijk.

Doelstellingen toegankelijkheid:

- De openbare ruimte is zo veel mogelijk toegankelijk zodat mensen met een functiebeperking zich zelfstandig kunnen verplaatsen, waarbij we ons uiteraard conformeren aan de landelijke eisen m.b.t. toegankelijkheid.

6.2 Toegankelijk voor alle voetgangers

Een speerpunt is dat de gemeente Someren zich in zet voor de kwetsbare verkeersdeelnemers. Zo heeft de gemeente de schoolomgevingen duurzaam veilig ingericht. Hierdoor zijn verschillende aanpassingen uitgevoerd langs schoolroutes, zo zijn voetpaden gerealiseerd langs de Brinkweg (tussen Graathof en Herdersveld) in Someren-Heide en de Heesvenstraat (tussen Duinerweg en Somerenseweg) in Lierop. Naast veilige routes voor jongere verkeersdeelnemers heeft de gemeente Someren ook maatregelen uitgevoerd om de oudere en minder valide verkeersdeelnemer te faciliteren binnen het Somerense netwerk.

Allemansroutes

In 2012 is de eerste Allemansroute geopend waardoor het zorgcentrum Egelshoeve toegankelijk verbonden is met het centrum van Someren-Dorp. De route eindigt op het Wilhelminaplein. Van hieruit kunnen in de toekomst andere Allemansroutes gevolgd worden. Ook in de andere kernen en het buitengebied van Someren wordt in samenwerking met de Werkgroep 'Allemans Scootmobiel Oefenbaan Someren' naar mogelijke routes gekeken. Eventuele knelpunten op de routes worden afgestemd met de dorps- en wijkraden.

Looproutes en voetgangersvoorzieningen

Het inzetten op de kwetsbare verkeersdeelnemer is ook verankerd in dit verkeersbeleidsplan. De ingeslagen weg wordt de komende periode doorgezet. Daarnaast richt het beleid van de gemeente zich op rechtstreekse verbindingen zonder omloopafstanden. Parkeerlocaties en voorzieningen zijn via aantrekkelijke looproutes met elkaar verbonden. In het bijzonder moeten er veilige, comfortabele voorzieningen voor voetgangers zijn rond en tussen winkelgebieden (voetgangerszones), scholen, bejaardentehuizen, toeristische trekpleisters en OV voorzieningen.

Kwaliteitseisen voetgangersvoorzieningen

Periodiek dient vastgesteld te worden of de kwaliteit en staat van onderhoud van de voetpaden voldoet. Hierbij zal ook gekeken worden naar overlast van overhangende begroeiing, overlast op dagen dat afvalbakken buiten staan en de kwaliteit en veiligheid van de oversteekvoorzieningen. Daarnaast vindt controle en aanpassingen plaats als er meldingen van binnenkomen. Dit valt onder het algemeen beheer van de gemeente Someren. Veiligheid richt zich op veilig kunnen oversteken door snelheidsremming van autoverkeer ter plaatse van belangrijke oversteekpunten. Comfort heeft betrekking op breedte van het trottoir, minimaal 1,50 meter en een vrije doorgang en het vlak zijn van de weg en voorzieningen voor mindervaliden en voetgangers met visuele beperkingen.

7 AANPAK VERKEERSVEILIGHEID

7.1 Ambities en doelstellingen

Bij de aanpak van verkeersonveiligheid wordt vaak gebruik gemaakt van de geregistreerde verkeersongevalgegevens. Uit de geregistreerde ongevalgegevens blijkt dat het aantal ongevallen jaarlijks nog steeds afneemt. De vraag is echter in hoeverre deze ongevallengegevens de werkelijkheid benaderen omdat steeds minder ongevallen geregistreerd worden.

Bij de bevordering van verkeersveiligheid binnen de gemeente Someren werkt de gemeente daarom samen met ondernemers en belangenorganisaties aan een verkeersveilige omgeving in het verkeersplatform. Door deze samenwerking zijn de verschillende belangen tussen de verschillende verkeersdoelgroepen in een vroeg stadium inzichtelijk. Daarnaast stimuleert de gemeente door middel van duurzaam veilige infrastructuur de verkeersveiligheid.

Doelstellingen verkeersveiligheid:

- Van de nul een punt maken (nul vermijdbare dodelijke slachtoffers). Door bewustwording, educatie en ondernemers- en burgerparticipatie.

7.2 Landelijke en provinciale context Duurzaam Veilig

De nationale doelstelling voor verkeersveiligheid is vastgelegd in het Strategisch plan Verkeersveiligheid 2008 – 2020: maximaal 500 doden en maximaal 10.600 ernstig verkeersgewonden. In het Brabants Verkeersveiligheidsplan is deze ambitie als volgt vertaald: nul verkeersdoden in Noord-Brabant. Deze ambitie vraagt om een nieuwe strategie. De focus en samenwerkingsverbanden zijn aangepast aan de ambitie.

Om het aantal verkeersslachtoffers terug te brengen, zijn de groepen die het meest kwetsbaar zijn of die het meeste gevaar vormen benoemd. Drie risicogroepen die Brabantbreed het hoogst scoren zijn: fietsers, ouderen en jonge bestuurders. Voor deze groepen wordt gezocht naar de meest effectieve acties. Dat wordt gedaan met betrokken partijen zoals: overheden, scholen, ondernemers en de directe omgeving van de risicogroep.

De aanpak is Brabantbreed, met alle regio's samen. Ook het SRE, en daarmee de gemeente Someren, is partner en zorgt voor voeding van de speerpunten. Naast de overheid worden ook drie andere 'O's' betrokken; omgeving, ondernemers en onderwijs.

In 2012 is gestart met een Brabantbrede actie 'nul verkeersdoden Brabant!'. In de jaren daarna komen één voor één de drie risicogroepen in beeld. Vanaf 2013 staat ieder jaar een risicogroep centraal (Bron: Brabants Verkeersveiligheidsplan 2012-2016):

2012	START BRABANTBREDE CAMPAGNE 'NUL VERKEERSDODEN BRABANT!'			
	Jaar van ...	actielijn 1	actielijn 2	actielijn 3
2013	de fietser	jongeren: brugklassers op de fiets	ouderen: ouderen veilig fietsmobiel	doelgroepoverstijgend: fietsverlichting
2014	de jonge bestuurder	brom Effe Normaal	aanpak jonge automobilisten	nachtelijke weggebruikers
2015	de oudere	ouderen (scoot)mobiel	ritadvisering voor elke senior	ouderen op de fiets

Om de risicogroepen te bereiken worden twee sporen bewandeld. Het ene spoor betreft de 'infrastructuur' met het aanbieden van een verkeersveilig wegennet binnen de gemeente. Het andere spoor betreft het gebruik van de wegen. Dit laatste gaat in op de 'menschkant'; educatie, handhaving en voorlichting worden in dit kader bedoeld. Dit sluit aan bij de landelijke benadering conform Duurzaam Veilig.

7.3 Veilige infrastructuur

Eenduidige weginrichting conform wegcategorisering

In hoofdstuk 3 is de wegcategorisering van de gemeente Someren toegelicht. Deze categorisering vormt de basis van de inrichtingskenmerken zoals opgenomen in bijlage 1. Bij het inrichten van de wegen ligt de nadruk op het veilig faciliteren van de kwetsbare verkeersdeelnemers, door veilige fiets- en voetgangersvoorzieningen en veilige oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeersdeelnemers te realiseren.

Aanpak onveilige locaties

Het treffen van infrastructurele maatregelen bij verkeersongevallenconcentraties (VOC's) is in het verleden zeer effectief gebleken (hoofdstuk 2 geeft een opsomming van prominente ongevallenconcentraties die zijn aangepakt). Prioritering van verkeersveiligheidsprojecten gebeurt in samenwerking met de wijkraden. In eerste instantie gaat de aandacht uit naar de locaties (kruispunten, oversteeklocaties of wegvakken) met de meeste ongevallen en/of klachten.

Verkeersveiligheid bij planontwikkelingen

Bij ruimtelijke ontwikkelingsplannen komen verschillende aspecten bij elkaar die een plek moeten krijgen in een ruimtelijk ontwerp. In de praktijk zullen de doelstellingen van de verschillende beleidsdisciplines soms overeenkomen, en soms elkaar tegenwerken. Vanuit de ruimtelijke ordening kan dan wel de behoefte bestaan om voorzieningen op een bepaalde locatie te ontwikkelen, maar vanuit de verkeersveiligheid kan dat zeer ongewenst zijn. Zo is een school direct langs een gebiedsontsluitingsweg onwenselijk.

Om verkeersonveilige situaties in ruimtelijke plannen te voorkomen, is het integraal opnemen van de Duurzaam Veilig principes in de ruimtelijke planvorming van essentieel belang. Hierbij dient al in een vroeg stadium met een 'verkeersveiligheidsbril' te worden gekeken naar de ruimtelijke plannen, zodat verkeersonveilige situaties in de toekomst kunnen worden voorkomen en/of gezocht kan worden naar een verkeersveiligere alternatief. Dit dient in verschillende stadia te gebeuren:

- op structuurplanniveau; de locatie van uitbreidingen van woon- of werkgebieden;
- op verkavelingsniveau; de ontsluitingsstructuur voor alle vervoerwijzen;
- op inrichtingsniveau; de maatvoering van wegen en paden en inrichting van kruispunten.

Aanpak onveilige fietsroutes

2013 is het jaar van de fiets. De fietsveiligheid moet worden verbeterd, dit is een landelijk streven. Om dit te bewerkstelligen is een Modelaanpak Veilig Fietsen ontwikkeld, dat kan worden gebruikt bij het opstellen of versterken van een lokale aanpak veilig fietsen. Vooral de aanpak van enkelvoudige fietsongevallen, waarbij dus geen andere verkeersdeelnemer dan de fietser zelf is betrokken, is belangrijk. Ruim 60% van de ernstig gewonde fietsers is namelijk slachtoffer van een enkelvoudig ongeval. Om de fietsveiligheid te verbeteren zijn provinciaal/ regionaal verschillende actielijnen benoemd.

7.4 Verkeerseducatie, voorlichting en handhaving

De drie risicogroepen die benoemd zijn in het Brabantse Verkeerveiligheidsplan zijn:

- Fietsers
- Jongeren
- Ouderen

Deze doelgroepen sluiten ook aan bij de kwetsbare verkeerdeelnemers die de gemeente Someren al langer heeft geïdentificeerd. Educatie is breed inzetbaar in de strijd de verkeersveiligheid te verbeteren óf om bijvoorbeeld andere vervoerwijzen te stimuleren zoals fiets en openbaar vervoer. De gemeente wil de komende jaren dan ook nog meer gaan inzetten op educatie dan tot dusver het geval is geweest. Voor de drie risicogroepen wordt ook aangesloten op het Regionaal Uitvoeringsprogramma (RUP) van het SRE.

Verkeersplatform

Het verkeersplatform is een structureel overleg waarbij vertegenwoordigers van diverse partijen een aantal keer per jaar verkeersveiligheidsonderwerpen met elkaar afstemmen. Daarbij kan het gaan om de gevolgen van ruimtelijke ontwikkelingen, infrastructurale aanpassingen, voorlichting en educatieve projecten. Om het verkeersplatform meer aan te laten sluiten bij de tegenwoordige tijd en de huidige ontwikkelingen (zoals de Brabantbrede aanpak), wordt voorgesteld om de samenstelling van de deelnemende partijen te wijzigen. Hiermee kan het verkeersplatform nieuw leven ingeblazen worden.

Verkeerseducatie op school

Brabants verkeersveiligheidslabel (BVL) is een project gericht op permanente verkeerseducatie in het basisonderwijs. De leerlingen krijgen verkeerslessen en er zijn verkeersprojecten met praktische oefeningen. Het label is een bewijs dat verkeersveiligheid structureel deel uitmaakt van het schoolbeleid. In de gemeente Someren hebben 5 scholen het label en 2 scholen zijn bezig om het label te behalen.

Totally Traffic (TT) is de nieuwe aanpak voor verkeerseducatie in Noord-Brabant voor het voortgezet onderwijs. TT richt zich op structurele verkeerseducatie van hoge kwaliteit. Het Varendonck College afdeling Someren heeft in 2013 besloten om deel te nemen aan TT. De TT-aanpak bestaat uit een aantal lesmodules, waarbij interactiviteit met de leerlingen via discussie, reflectie en het opdoen van praktische ervaring centraal staat. Het is de bedoeling dat leerlingen zich bewust worden van hun eigen rol in het verkeer en de mogelijke gevaren.

Samenwerking met Veilig Verkeer Nederland

De gemeente hecht veel belang aan samenwerking met Veilig Verkeer Nederland (VVN) afdeling Someren. VVN organiseert voor het basisonderwijs veel activiteiten. Ze doen dit samen met de verkeersouders, die zich vrijwillig inzetten om de verkeersveiligheid bij en rondom de school te verbeteren. Met een financiële bijdrage van de gemeente worden op de scholen diverse activiteiten jaarlijks uitgevoerd:

- Diverse projecten in het kader van BVL, waaronder het project Streetwise
- het theoretisch en het praktisch verkeersexamen
- Minder snel bij onze school/ De scholen zijn weer begonnen
- Project 'Van 8 naar 1'
- Dode hoek project

De gemeente overweegt budget beschikbaar te stellen voor het verstrekken van fietshelmpjes voor schoolgaande kinderen in groep 1 – 4.

Voorlichting

Naast educatie kan voorlichting een bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid. Ten aanzien van voorlichting wordt primair aangesloten bij landelijke en regionale acties. Het Rijk en het provincie/ SRE vervullen daarbij een coördinerende rol.

Daarnaast is op gemeentelijk niveau voorlichting altijd een structureel onderdeel bij nieuwe verkeerssituaties of reconstructieplannen. Voorbeelden daarvan zijn:

- herinrichtingsplannen voor 30 km/uur en 60 km/uur zones;
- gewijzigde verkeerssituaties;
- toelichting op bestaande situaties.

Alle betrokkenen dienen daarbij op een adequate wijze geïnformeerd te worden. Er worden aparte communicatietrajecten opgetuigd die de betrokkenen van de benodigde informatie voorzien. Afhankelijk van de omvang van de wijzigingen en het type betrokkenen kunnen diverse communicatiemiddelen ingezet worden. De gemeente gebruikt hiervoor de volgende communicatiekanalen:

- Siris, kabel internet, tv en radio
- Weekblad 't Contact

Handhaving

De handhaving levert een bijdrage aan de verkeersveiligheid door de pakkansbeleving te verhogen en het gevoel van veiligheid te vergroten. De pakkans(beleving) wordt positief beïnvloed door het staande houden van overtreders. De politie heeft thans het beleid om in de regio op wegen waar veel letselongevallen plaatsvinden over een langere periode snelheidscontroles te houden, gericht op het terugdringen van het aantal ongevallen. Ook vanwege de beperkte capaciteit binnen de politie blijft er dan weinig ruimte om op andere wegen, zonder een hoog aantal letselongevallen, op snelheid te controleren. De mogelijkheden hiervoor zijn zeer beperkt en als er al snelheidscontroles kunnen worden uitgevoerd dient het te bewerkstelligen effect van te voren te kunnen worden aangetoond. Dit is op veel erftoegangswegen vaak niet het geval. Daarom is het ook belangrijk dat buurtbewoners elkaar onderling aanspreken op hun rijgedrag. Het zijn vaak immers de buurtbewoners zelf die in hun buurt te hard rijden.

Naast handhaving zet de gemeente zogenaamde snelheidsinformatie displays in op wegen en routes waarvan klachten worden ontvangen over te hard rijdende automobilisten. Aan deze snelheids- informatie displays zit geen verkeersboete gekoppeld en het betreft daarmee feitelijk ook geen handhaving, maar er gaat desondanks wel een 'gedragscorrigerende' werking van uit.

7.5 Impact van navigatiesystemen op verkeersveiligheid

Navigatiesystemen en routeinformatie laten doorgaand verkeer in sommige gevallen gebruik maken van onbedoelde wegen door de kernen. Dit wordt dan ook ervaren als ongewenst sluipverkeer. Het sluipverkeer en ook routes voor het vrachtverkeer hebben inmiddels volop aandacht in de verschillende navigatie en routeinformatie systemen. De gemeente Someren zal haar wegennetvisies en wijzigingen van snelheidsregimes en andere verkeersmaatregelen snel communiceren met leveranciers van navigatiesystemen. Bij aanleg van nieuwe wegen (bijvoorbeeld ter ontsluiting van een nieuwbouwwijk) of bij ingrijpende verkeersmaatregelen zoals de rondweg rond Someren wordt dit direct doorgegeven aan organisaties als TeleAtlas en Navteq zodat ook via deze navigatiesystemen invloed uitgeoefend wordt op het verminderen van doorgaand verkeer.

Per 1 januari 2013 moeten verkeersbesluiten digitaal bekend worden gemaakt. Hiervoor is de verkeersbesluiten applicatie ingevoerd. Het digitale loket zorgt er mede voor dat serviceproviders (de aanbieders van verkeersinformatie en navigatiesystemen) gemakkelijker over de essentiële en actuele weggegevens en snelheidsregimes kunnen beschikken. De verkeersbesluiten worden bekendgemaakt op de website www.officiëlebekendmakingen.nl. Deze bekendmakingen worden d.m.v. korte publicaties in 't Contact bij onze inwoners onder de aandacht gebracht.

8 MEERJAREN UITVOERINGSPROGRAMMA

In dit hoofdstuk zijn de maatregelen die uit dit verkeersbeleidsplan volgen en vanaf 2014 gerealiseerd kunnen worden opgesomd. De genoemde maatregelen zijn allemaal terug te leiden en gebaseerd op de uitgeschreven beleidslijn, wensbeeld en ambitie en doelstellingen zoals beschreven in dit rapport.

De maatregelen zijn geclusterd naar de deelplannen die in de voorgaande hoofdstukken staan beschreven. Hierbij gaat het om ontbrekende schakels, wensen en jaarlijks terugkerende activiteiten. Tussen de diverse maatregelen kan onderling samenhang zijn voor wat betreft het onderwerp, de locatie, de uitvoeringsperiode en/of een vergelijkbare oplossingsrichting. In de praktijk is de uitvoering en planning ook afhankelijk van de begroting en financieringsmogelijkheden van de maatregelen.

In de onderstaande tabel geeft de volgorde van de maatregelen en de aangebrachte nummering niet de prioritering aan. Na besluitvorming over het verkeersbeleidsplan dient de prioriteitsvolgorde gekoppeld aan de beschikbare middelen vormgegeven te worden.

De clusters waarin de maatregelen zijn verdeeld, zijn:


- Gemotoriseerd verkeer
- Fietsverkeer
- Voetgangers en toegankelijkheid
- Aanpak verkeersveiligheid

<i>Nr.</i>	<i>Omschrijving van de maatregel/actie</i>	<i>Initiator / partner(s)</i>
GEMOTORISEERD VERKEER		
1.	Onderzoek naar omvang en overlast vrachtverkeer in woonstraten van Someren-dorp (zoveel mogelijk vrachtverkeer afwikkelen over de randstructuur).	Gemeente Someren
2.	Herinrichting Boerenkamplaan/Kerkstraat/Loovebaan (gedeelte tussen rondweg) incl. voetgangersoversteek ter hoogte van supermarkt als vervolg op de aanleg van de Hooghofweg (financiële dekking geregeld)	Gemeente Someren
3.	Rehabilitatie Kerkendijk (eerst zuidelijk deel en later het noordelijk deel)	Gemeente Someren
4.	Herinrichting Floreffestraat (afstemming met fietsmaatregelen) (financiële dekking geregeld)	Gemeente Someren
5.	Aanpassingen verkeersstructuur a.g.v. ontwikkelingen bedrijventerreinen sluis XI, PDV locatie en Lage Akkerweg	Gemeente Someren
6.	Aanpassingen verkeersstructuur rondom de Heihorsten en LOG (financiële dekking geregeld)	Gemeente Someren
7.	Onderzoek en uitbreiding carpoolplaats bij aansluiting toe- en afritten A67 met N266	Gemeente Someren (i.s.m. RWS/Provincie NB)
8.	Aanpak aansluitingen Someren-Eind op Kanaaldijk-zuid (concreet VRI bij de aansluiting Sluisstraat) (financiële dekking geregeld).	Provincie NB (i.s.m. gem. Someren)
9.	In 2014 zal een evaluatie van de uitgevoerde verkeersmaatregelen in Lierop opgestart worden.	Gemeente Someren

<i>Nr.</i>	<i>Omschrijving van de maatregel/actie</i>	<i>Initiator / partner(s)</i>
FIETSVERKEER		
10.	Verbeteren verkeersveiligheid Brugstraat door aanleg (waarschijnlijk aanliggende) fietsvoorzieningen als onderdeel van het regionaal fietsnet.	Gemeente Someren (i.s.m. SRE)
11.	Fietsscan: inventarisatie knelpunten en fietsonveilige locaties. (financiële dekking geregeld)	Gemeente Someren
12.	Veilige fietsontsluiting van het bedrijventerrein door inpassing fietsvoorzieningen bij de Lage Akkerweg (onderdeel regionaal fietsnet).	Gemeente Someren (i.s.m. SRE)
13.	Kwaliteitsimpuls fietsvoorzieningen langs de Sluisstraat (tussen Van de Eijndelaan en Kanaaldijk-Zuid) (door mogelijke aanleg van fietssuggestiestroken)	Gemeente Someren
14.	Inventarisatie stallingsplaatsen fietsers bij openbare voorzieningen, winkelcentra en bushaltes	Gemeente Someren
15.	Onderzoek naar verhoging verkeersveiligheid voor fietsers op de route Slievenstraat/Kromvenweg.	Gemeente Someren
VOETGANGERS EN TOEGANKELIJKHEID		
16.	Nader uitwerken en realiseren van nieuwe allemansroutes (financiële dekking geregeld).	Gemeente Someren (i.s.m. werkgroep scootmobiel)
17.	Bij aanpassing infrastructuur (groot wegonderhoud of herinrichting) zorgen voor een goede rolstoeltoegankelijkheid (uitritjes trottoir/geen obstakels) (financiële dekking geregeld).	Gemeente Someren
18.	Bij inrichting openbare ruimte expliciet rekening houden met toegankelijkheid en positie van kwetsbare verkeersdeelnemers in het verkeer (financiële dekking geregeld).	Gemeente Someren
VERKEERSVEILIGHEID: EDUCATIE, VOORLICHTING en HANDHAVING		
19.	Regionaal Uitvoeringsprogramma SRE nagaan op projecten die aansluiten bij ambities gemeente Someren.	Gemeente Someren
20.	Blijvend rouleren van snelheidsinformatie displays op wegen waar klachten over rijsnelheid zijn. (financiële dekking geregeld)	Gemeente Someren
21.	Vernieuwd verkeerplatform instellen, organiseren en continueren.	Gemeente Someren
22.	Plaatsen van berichten in 't Contact i.v.m. publiciteit voor activiteiten van VVN en bij gevaarlijke of gewijzigde verkeerssituaties. (financiële dekking geregeld)	Gemeente Someren (i.s.m. VVN)
23.	Campagnematerialen t.b.v. campagneborden VVN en publiciteit landelijke verkeerscampagnes (financiële dekking geregeld).	Gemeente Someren (i.s.m. VVN)



BIJLAGE 1 - SOMERENSE BASISKENMERKEN WEGONTWERP

Wegen binnen de bebouwde kom

Binnen de bebouwde kom			
Categorie	Gebiedsontsluitingsweg	Erftoegangsweg I ¹	Erftoegangsweg II
Somerense Basiskenmerken (direct realiseren)			
Snelheidsregime	50 km/uur (of 70 km/uur)	50 km/uur, ontwerp snelheid 40km/u	30 km/uur
Kantmarkering	Onderbroken (3-3) of opsluitband	Opsluitband + onderbroken markering (1-1) ter duiding van suggestiestrook of fietsstrook	Opsluitband, geen kantmarkering
Rijrichtingscheiding	Dubbele asstreep of middenberm	Nee	Nee
Ideaalbeeld (indien mogelijk realiseren)			
Fietsvoorziening	Vrijliggend, indien niet mogelijk fietsstrook met doorgetrokken streep	Fietsstroken of suggestiestroken	Nee
Parkeren	Bij voorkeur niet, indien noodzakelijk langshavens	Parkeren op rijbaan/suggestiestroken opheffen	Ja, op de rijbaan of in parkeervakken
Snelheidsremmers	Nee	Ja, indien nodig (bv bij oversteek langzaam verkeer).	Mogelijk
Zebrapaden	Alleen bij rotondes en kruispunten of met VRI	Alleen scholen, winkelcentra en bushaltes	Alleen bij scholen, winkelcentra en bushaltes
Bushaltes	In haltekom	Op rijbaan	Op rijbaan
Verharding	Asfalt	Asfalt bij voorkeur	Elementenverharding
Verhardingsbreedte	Minimaal 5,90 m bij kantopsluiting, 6,40 m bij toepassing kantmarkering.	5,00 - 7,00 m	Zie ASVV 2012
Intensiteiten	5.000 - 15.000 mvt/etmaal	3.000 - 6.000 mvt/etmaal	< 3.000 mvt/etmaal

¹ Als aanvulling op de landelijk vastgestelde wegcategorieën voegt de gemeente Someren binnen de bebouwde kom de zogenaamde erftoegangsweg I toe.

Wegen buiten de bebouwde kom

Buiten de bebouwde kom			
Categorie	Gebiedsontsluitingsweg	Erftoegangsweg I	Erftoegangsweg II
Somerense Basiskenmerken (direct realiseren)			
Snelheidsregime	80 km/uur	60 km/uur	60 km/uur
Kantmarkering	Onderbroken (3-3)	Onderbroken (1-1) ter duiding van redresseerstrook of suggestiestrook	Nee, tenzij wegen breder zijn dan 4,50 meter. Dan redresseerstrook, onderbroken (1-1).
Rijrichtingscheiding	Dubbele asstreep of middenberm	Nee	Nee
Ideaalbeeld (indien mogelijk realiseren)			
Fietsvoorziening	Ja, vrijliggend	Ja, vrijliggend fietspad. Bij uitzondering aanliggend of als fietsstrook.	Nee, fietsroutes voorzien van bermstabilisaties (grasbetontegels)
Parkeren	Nee	Apart parkeerterrein, indien noodzakelijk in de berm	Apart parkeerterrein, indien noodzakelijk in de berm
Snelheidsremmers	Nee	Ja, zeker indien geen vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig zijn	Ja, wanneer daar aanleiding toe is
Zebrapaden	Nee	nee	Nee
Bushaltes	In haltekom	In haltekom	Niet van toepassing
Verharding	Asfalt	Asfalt	Verhard
Verhardingsbreedte	minimaal 7,00 m	minimaal 4,50 m	minimaal 2,50 meter, indien smaller dan 3,5 meter dan eventueel voorzien van bermstabilisaties (grasbetontegels)
Intensiteiten	5.000 - 20.000 mvt/etmaal	< 5.000 mvt/etmaal	< 2.000 mvt/etmaal