



ONDERZOEK ROUTENETWERK

ONDERZOEK NAAR ROUTENETWERK FIETS- EN LANDBOUWVERKEER IN NEDERWEERT

Opdrachtgever:	Gemeente Nederweert
Projectnr:	NDW100
Datum:	14 november 2023

ONDERZOEK ROUTENETWERK

ONDERZOEK NAAR ROUTENETWERK FIETS- EN LANDBOUWVERKEER IN NEDERWEERT

Opdrachtgever:	Gemeente Nederweert
Projectnr:	NDW100
Rapportnr:	1.0
Status:	Definitief
Datum:	14 november 2023

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



© 2023 Kragten
Niets uit dit rapport mag worden veelelvoudigd 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:
RST

Verificatie:
TVW

Validatie:
RST



INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	5
1.1	Scope onderzoek	5
1.2	Leeswijzer	5
2	HUIDIGE VERKEERSNETWERKEN	6
2.1	Fietsroutenetwerk	6
2.2	Landbouwroutenetwerk	7
3	UITGANGSPUNTEN	9
3.1	Eigenschappen fietser en landbouwvoertuig	9
3.2	Inrichting wegen	12
3.3	Gebruik wegennet	14
4	TOETS NETWERKEN	15
4.1	Samenvoeging landbouw- en fietsroutenetwerk	15
4.2	Afstemming belangenorganisaties	17
4.3	Analyse overlaplocaties fiets- en landbouwroutenetwerk	17
4.4	Conclusie	28
5	OPLOSSINGSRICHTINGEN	30
5.1	Algemene oplossingsrichtingen	30
5.1.1	Verkeerstellingen	30
5.1.2	Snelheidsregime erftoegangswegen buiten de bebouwde kom	30
5.1.3	Gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom	30
5.1.4	Gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom	30
5.2	Locatiespecifieke oplossingsrichtingen	31
5.2.1	Hoogbosweg (gemeentegrens tot Weerterbosdijk)	31
5.2.2	Heugterbroekdijk (Hoogbosweg tot Veldweverstraat)	31
5.2.3	Schepengraaf (Ontginningsdijk tot Moostdijk)	32
5.2.4	Moostdijk	33
5.2.5	Hoofstraat – Klarstraat – Onze Lieve Vrouwestraat – Lochtstraat – Meijelsedijk	33
5.2.6	Bochtstraat – Kreijel – Waatskamp – Kruisvennendijk (tot Reebergweg)	34
5.2.7	Aan het Kruis – Stokershorst	35
5.2.8	Roeven – Kraan	36
5.2.9	Eind – Houtsberg – Deckersstraat – Dorpstraat – Kerkstraat	36
5.2.10	Banendijk	36
5.2.11	Kanaalweg (Mildert tot gemeentegrens)	37
6	CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN	38
6.1	Conclusies	38
6.2	Aanbevelingen	38

BIJLAGEN

B1	NETWERKKAARTEN FIETS
B2	LANDBOUWROUTENETWERK
B3	COMBINATIE FIETS- EN LANDBOUWROUTENETWERK
B4	OVERLAPLOCATIES FIETS- EN LANDBOUWROUTENETWERK

B5	OPGEHAALDE REACTIES WERKSESSIES
B6	AANDACHTSLOCATIES GEDEELD GEBRUIK FIETS- EN LANDBOUWVERKEER

TABELLEN

Tabel 1. Verkeersruimte naar ontwerpssnelheid	11
---	----

AFBEELDINGEN

Afbeelding 1. Utilitair fietsnetwerk gemeente Nederweert	6
Afbeelding 2. Fietsknooppuntennetwerk gemeente Nederweert	7
Afbeelding 3. Landbouwroutenetwerk gemeente Nederweert (bron: Mobiliteitsplan Nederweert)	8
Afbeelding 4. Normvoertuig fiets	9
Afbeelding 5. Voorbeelden van LBT's, LBT's, MM's en MMBS'en	10
Afbeelding 6. Normvoertuig landbouwvoertuig	11
Afbeelding 7. Wegcategorisering gemeente Nederweert	12
Afbeelding 8. Keuzeschema fietsvoorzieningen binnen de bebouwde kom	13
Afbeelding 9. Keuzeschema fietsvoorzieningen buiten de bebouwde kom	13
Afbeelding 10. Standaard dwarsprofiel erftoegangsweg type I met fietsstroken	14
Afbeelding 11. Standaard dwarsprofiel erftoegangsweg type II	14
Afbeelding 12. Fiets- en landbouwroutenetwerk	15
Afbeelding 13. Locaties met overlap fiets- en landbouwroutenetwerk	16
Afbeelding 14. Hoogbosweg t.h.v. Voorstehoutdijk (bron: Google Maps, jun. 2023)	17
Afbeelding 15. Schepengraaf, rijdend richting Moostdijk (bron: Google Maps, jun. 2021)	20
Afbeelding 16. Bochtstraat, rijdend richting Kreijel (bron: Google Maps, apr. 2019)	21
Afbeelding 17. Kruisvenendijk tussen aansluiting Stenenbrug en Bientjesweg (bron: Google Maps, jun. 2021)	22
Afbeelding 18. Aan het Kruis richting Stokershorst (bron: Google Maps, jun. 2021)	23
Afbeelding 19. Stokershorst, richting Aan het Kruis (bron: Google Maps, jun. 2021)	23
Afbeelding 20. Eind ter hoogte van Leveroysebrug (bron: Google Maps, juni 2023)	25
Afbeelding 21. Kerkstraat binnen de bebouwde kom van Leveroy (bron: Google Maps, jun. 2023)	25
Afbeelding 22. Banendijk ter hoogte van recreatieterrein De Houtsberg (bron: Google Maps, jun. 2023)	27
Afbeelding 23. Kanaalweg, ten zuiden van aansluiting Mildert (bron: Google Maps, mei 2021)	28
Afbeelding 24. Alternatieve recreatieve fietsroute (gestippelde lijn) via Laarderkapeldijk	32
Afbeelding 25. Alternatieve route Kwaliteitsnet Landbouwverkeer (gestippelde lijn) via Broenenhoup	33
Afbeelding 26. Beschikbare landbouw- en fietsroutes rond de bebouwde kom van Ospel	34
Afbeelding 27. Alternatieve lokale landbouwroutes (gestippelde lijnen) via Plattepeeldijk (noord) en Sluppevenweg – Waatskamperheide (zuid)	35
Afbeelding 28. Alternatieve recreatieve fietsverbinding en lokale landbouwroute (gestippeld)	36
Afbeelding 29. Alternatieve routes lokaal netwerk en Kwaliteitsnet Landbouwverkeer (gestippeld)	37

1 INLEIDING

De gemeente Nederweert en haar buitengebied is aantrekkelijk voor het (recreatief) fietsverkeer. In het buitengebied zijn tevens diverse agrarische bedrijven en percelen gelegen die bereikbaar moeten zijn voor het landbouwverkeer (en vrachtverkeer). Dit kan resulteren in conflicten met het (recreatief) fietsverkeer.

In deze rapportage staat het onderzoek naar het routenetwerk van de fietsers en landbouwvoertuigen beschreven. Als input voor dit onderzoek is gebruik gemaakt van de netwerkkaarten uit het mobiliteitsplan Nederweert en de kennis van externe stakeholders, zoals lokale vertegenwoordigers van de Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland, L.L.T.B., Cumela en het routebureau Midden-Limburg. Deze partijen zijn als gebiedsexperts bekend met eventuele knelpunten en mogelijke oplossingsrichtingen.

Op basis van de netwerkkaarten en gesprekken met de stakeholders is een knelpuntenanalyse uitgevoerd op het bestaand fiets- en landbouwroutenetwerk en hiervoor zijn oplossingsrichtingen geformuleerd.

Deze oplossingsrichtingen moeten een bijdrage leveren aan een veilig fiets- en landbouwverkeernetwerk in de gemeente Nederweert.

1.1 Scope onderzoek

Dit onderzoek is gericht op de overlap tussen het fiets- en landbouwroutenetwerk. Daarom zijn knelpunten ten aanzien van het fiets- of landbouwroutenetwerk afzonderlijk niet nader beschouwd, tenzij een eventueel knelpunt in het landbouwroutenetwerk gevolgen heeft voor het fietsroutenetwerk of andersom.

1.2 Leeswijzer

In navolgende hoofdstuk 2 staat het huidige fiets- en landbouwroutenetwerk nader beschreven. In hoofdstuk 3 staat een nadere beschrijving van de gehanteerde uitgangspunten voor de toetsing van de netwerken. Vervolgens staat in hoofdstuk 4 het resultaat van de analyse op de huidige netwerken met de geconstateerde knelpunten. In hoofdstuk 5 staan oplossingsrichtingen voor de geconstateerde knelpunten beschreven, waarna in hoofdstuk 6 de conclusies en aanbevelingen staan.

2 HUIDIGE VERKEERSNETWERKEN

Als onderdeel van het Mobiliteitsplan Nederweert zijn de huidige fiets- en landbouwroutenetwerken inzichtelijk gemaakt. Deze netwerken staan in dit hoofdstuk nader beschreven en weergegeven. Deze netwerken vormen de basis voor de analyse die in navolgende hoofdstukken is beschreven.

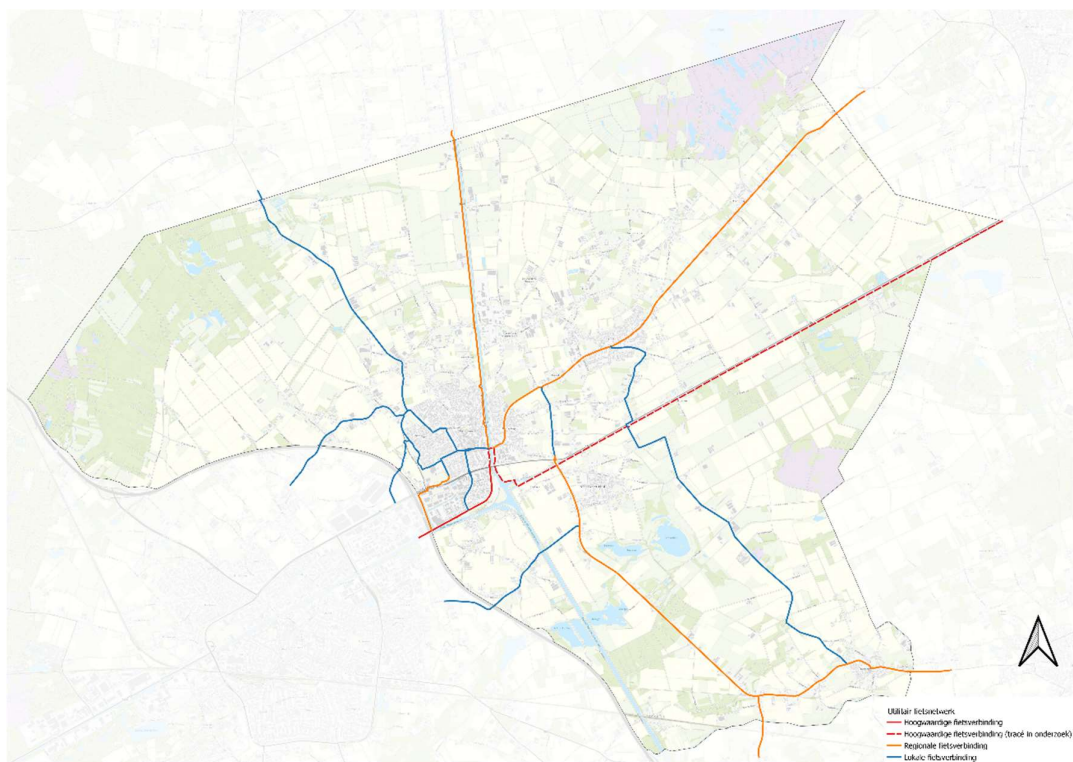
2.1 Fietsroutenetwerk

Het fietsroutenetwerk in Nederweert bestaat uit een utilitair en recreatief fietsnetwerk. Beide netwerkkaarten staan in bijlage B1.

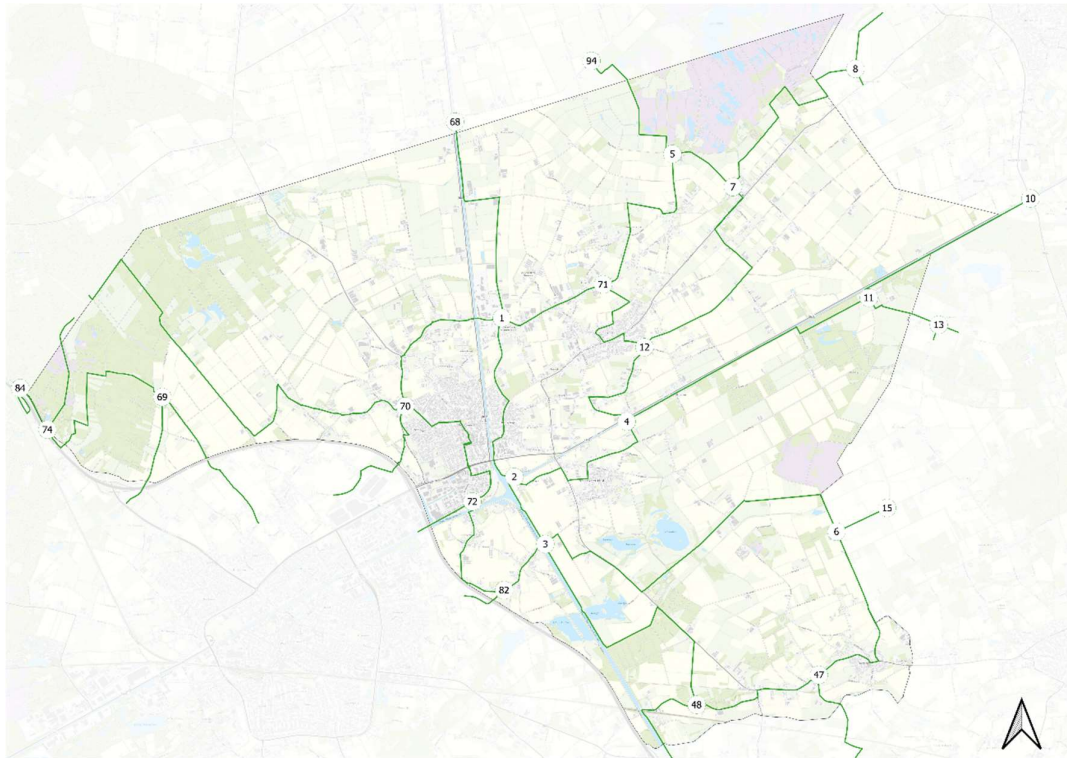
Het utilitair netwerk (zie Afbeelding 1) bestaat uit de belangrijkste fietsroutes tussen de kernen en gemeenten en de verbindingen met de belangrijkste voorzieningen in en rond de gemeente Nederweert.

Het recreatief fietsverkeer binnen de gemeente Nederweert vindt voornamelijk plaats op de landelijke fietsknooppuntroutes. Het fietsknooppuntennetwerk in de gemeente Nederweert is in onderstaande Afbeelding 2 weergegeven. In aanvulling op het recreatief fietsnetwerk uit het Mobiliteitsplan is de verbinding tussen knooppunt 12 en 71 door Ospel recent toegevoegd aan het fietsknooppuntennetwerk.

Beide netwerken vormen gezamenlijk het fietsroutenetwerk in de gemeente Nederweert. Naast deze fietsverbindingen als onderdeel van het utilitair en recreatief fietsnetwerk zijn er uiteraard andere wegen die worden gebruikt door fietsers, maar dit onderzoek spitst zich toe op de verbindingen als onderdeel van deze netwerkkaarten.



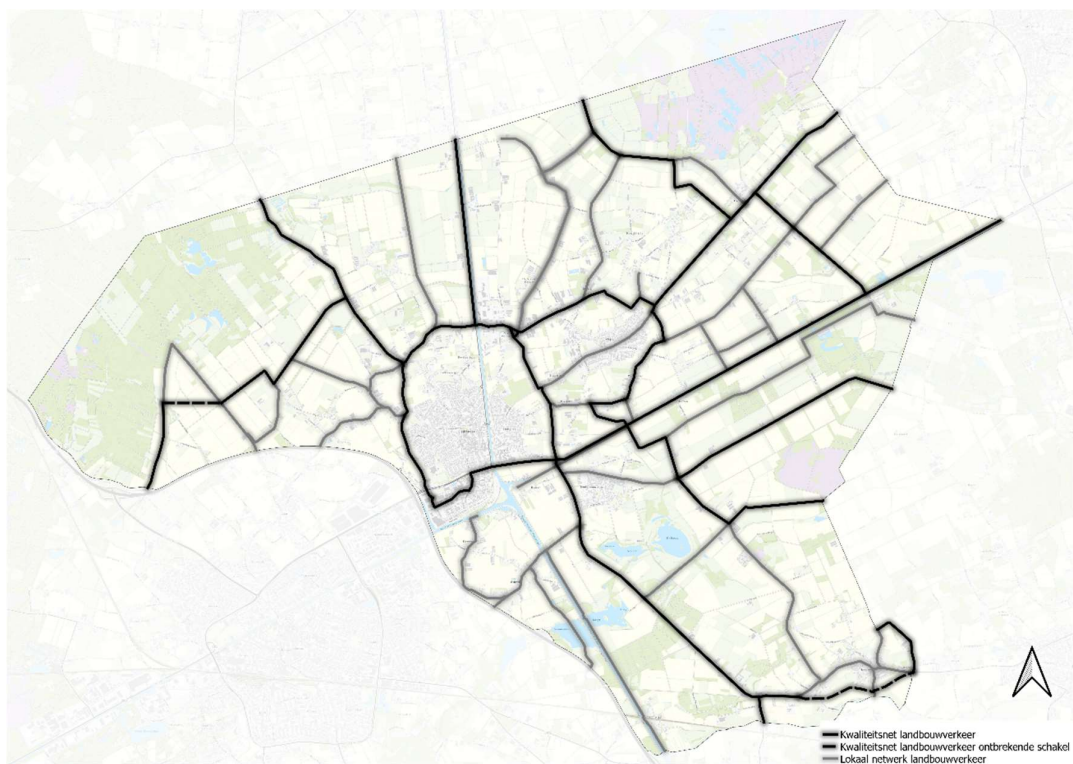
Afbeelding 1. Utilitair fietsnetwerk gemeente Nederweert
(Bron: Fietsroutenetwerk Noord- en Midden-Limburg)



Afbeelding 2. Fietsknooppuntennetwerk gemeente Nederweert
(bron: www.hartvanlimburg.nl/nl/fietsrouteplanner-limburg)

2.2 Landbouwroutenetwerk

De provincie Limburg heeft in het verleden een aanzet gemaakt voor een routenetwerk voor het landbouwverkeer. Het gaat om het kwaliteitsnet landbouwverkeer voor het doorgaand landbouwverkeer. Deze is verder aangevuld met de lokale routes van/naar deze landbouwroutes in samenwerking met lokale belangenpartijen, zoals L.L.T.B.. Dit routenetwerk is niet vastgesteld, maar geeft inzicht in de routes van het landbouwverkeer door de gemeente Nederweert. Dit landbouwroutenetwerk is in Afbeelding 3 weergegeven en staat tevens in bijlage B2.



Afbeelding 3. Landbouwrouternetwerk gemeente Nederweert (bron: Mobiliteitsplan Nederweert)

In het kwaliteitsnet landbouwverkeer is het verplicht gebruik van bedrijventerrein Pannenweg te Nederweert als knelpunt benoemd. Dit bedrijventerrein is tussen 21:00 en 06:00 uur afgesloten, waardoor landbouwverkeer geen alternatieve route heeft.

De N275 is een belangrijke verbindingroute voor landbouwverkeer tussen Nederweert en Weert. Tussen de Ringbaan-Oost in Weert en het kruispunt Lindenstraat – Staterweg in Nederweert, is de N275 niet toegankelijk voor het landbouwverkeer. Door de afsluiting van het bedrijventerrein Pannenweg tussen 21:00 en 06:00 uur heeft het landbouwverkeer in de avond- en nachturen geen alternatief. Hierover hebben Cumela en L.L.T.B. per brief zorgen geuit richting de provincie Limburg in de hoop dat hiervoor in het kader van het provinciaal project N266 – N275 Nederweert een oplossing kan worden geboden. Mocht hiervoor geen oplossing voor beschikbaar zijn, dan ontstaat het risico dat het landbouwverkeer door de kern Nederweert moet rijden. Dit is uit oogpunt van verkeersveiligheid geen acceptabel alternatief.

3 UITGANGSPUNTEN

Voor de toetsing van het landbouw- en fietsroutenetwerk is gebruik gemaakt van de landelijke richtlijnen van het CROW.

3.1 Eigenschappen fietser en landbouwvoertuig

De eigenschappen van de normvoertuigen zijn vastgelegd in CROW-publicatie 'Karakteristieken van voertuigen en mensen'. In Afbeelding 4 staan de eigenschappen van het normvoertuig fiets weergegeven.

Tabel 3. Norm voertuig standaardfiets		
	standaardfiets	fiets met trapondersteuning
lengte (m)	1,94	1,94
breedte (m) ¹⁾	0,64	0,64
stuurhoogte (m)	1,23	1,23
zithoogte (m)	0,90	0,90
aantal assen	2	2
aantal wielen	2	2
wielbasis (m)	1,11	1,11
wieldiameter (m)	0,72	0,72
massa leeg (kg)	20	30 ²⁾
elektrische ondersteuning tot (km/h)		25
1) wettelijk maximum is 0,75 m		
2) variërend van 25-30kg		



Zijaanzicht standaardfiets

Zijaanzicht fiets met trapondersteuning

Afbeelding 4. Normvoertuig fiets

Het begrip '(land)bouwverkeer/(land)bouwvoertuig' omvat een grote diversiteit aan voertuigen. Naast landbouw- of bosbouwtrekkers vallen ook motorrijtuigen met beperkte snelheid en daardoor voortbewogen aanhangwagens en verwisselbare getrokken uitrustingsstukken onder (land)bouwvoertuigen. (Land)bouwvoertuigen bestaan uit de volgende voertuigcategorieën:

- landbouw- of bosbouwtrekkers (LBT) op wielen (categorie T);
- landbouw- of bosbouwtrekkers (LBT) op rupsen (categorie C);
- landbouw- of bosbouwaanhangwagens (LBTA) (categorie R);
- verwisselbare getrokken uitrustingsstukken (LBTA) (categorie S);
- motorrijtuigen met beperkte snelheid (MMBS'en), en;
- mobiele machines (MM's, nieuwe voertuigcategorie per 1 januari 2021).

waarvan de begripsbepalingen en definities zijn vastgelegd in de Regeling voertuigen en Verordening (EU) 167/2013.

De voertuigen worden naast landbouw of bosbouw ook ingezet voor bijvoorbeeld transport, grondverzet, bouwwerkzaamheden en groenvoorziening en komen zowel in plattelandsgebieden als in stedelijke gebieden voor, zowel binnen als buiten de bebouwde kom.

In navolgende Afbeelding 5 staan voorbeelden van deze voertuigcategorieën weergegeven.



Tractor (LBT) met silagewagen (LBTA)



Maaidorser (MMBS of MM) 1)



Hakselaar (MMBS of MM) 1)



Bietenrooier (MMBS of MM) 1)



Mobiele graafmachine (MMBS of MM) 2)



Tractor (LBT) met grootpakpers (LBTA)



Voorlader (LBTA)



Tractor (LBT) met kipper (LBTA)



Maiszaaimachine (LBTA)



Rotorkoepel (LBTA)



Wielvader (LBTA)



Teruggevoerde personenauto (MMBS)

Afbeelding 5. Voorbeelden van LBT's, LBTA's, MM's en MMBS'en¹

In navolgende Afbeelding 6 staan de eigenschappen van het normvoertuig landbouwvoertuig weergegeven. Daarbij moet worden opgemerkt dat de wegbeheerder de mogelijkheid heeft om een ontheffing te verstrekken voor landbouwvoertuigen met een breedte van 3,00 tot 3,50 meter.

¹ Bron: Land- en bosbouwverkeer, CROW

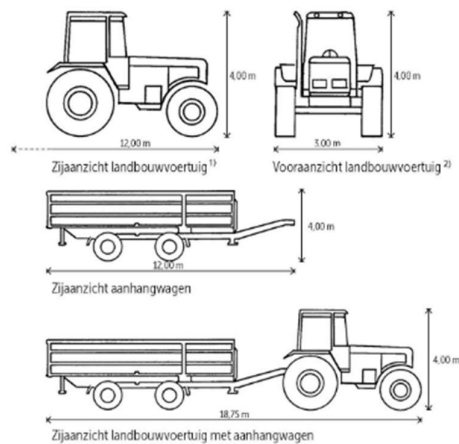
Tabel 2.1 Eigenschappen (land)bouwvoertuig

		LBT's	MMBS'en	MM's	Aanhang- wagen	(Land)bouwvoertuig met aanhangwagen
Lengte	(m) ¹⁾	12,00	12,00	12,00	12,00	18,75
Breedte	(m) ¹⁾	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
Hoogte	(m) ¹⁾	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
Bodemvrijheid	(m)					
Aantal assen		2 of meer	2 of meer	2 of meer	1, 2, 3 of 4	
Aantal wielen		4 of meer	4 of meer	4 of meer	2, 4, 6 of 8	
Wielbasis	(m)					
Spoorbreedte	(m)					
Draaicirkel	(m)	13,30				
Asdruk maximaal	(kg) ¹⁾	11.500	12.000	12.000	11.500 (mits aangedreven anders 10.000)	
Asdruk pendelas					13.000	
Massa leeg	(kg)					
Massa maximaal	(kg) ¹⁾	18.000 (2- asser) 24.000 (3- asser)	50.000	50.000		50.000
Ladingbreedte	(m) ¹⁾				3,00	
Maximum snelheid	(km/h) ²⁾	40	40	40		- 25 (met ongekentekende aanhangwagen(s)) - 40
Vermogen	(kW)					
Vermogen	(pk)					
Remvertraging	(m/s ²)	- 4,5 m/s ² met mcs > 40 km/h - 3,1 m/s ² met mcs > 30 km/h en ≤ 40 km/h - 2,4 m/s ² met mcs ≤ 30 km/h	- 3,1 m/s ² met mcs > 30 km/h - 2,4 m/s ² met mcs ≤ 30 km/h	- 4,5 m/s ² met mcs > 40 km/h - 3,1 m/s ² met mcs > 30 km/h en ≤ 40 km/h - 2,4 m/s ² met mcs ≤ 30 km/h		gelijk aan minimale remvertraging trekkende voertuig (dit geldt alleen als combinatie)
Aandrijving		diesel, benzine	diesel, benzine, log, elektrisch	diesel, benzine, lpg, elektrisch	-	-

1) wettelijk maximum

2) wettelijk maximum, mits constructiesnelheid van het voertuig 40 km/h of meer bedraagt

mcs = maximale constructiesnelheid



1. Wettelijke maximale lengte landbouwvoertuigen (met getrokken of gedragen uitrustingsstuk, niet zijnde motorrijtuigen met beperkte snelheid).
2. met uitstekende spiegels kunnen landbouwvoertuigen maximaal 3,50m breed zijn.

Afbeelding 6. Normvoertuig landbouwvoertuig

In onderstaande tabel staat de benodigde verkeersruimte voor een landbouwvoertuig (exclusief lading) en fietser bij een snelheid van 30 en 60 km/h weergegeven.

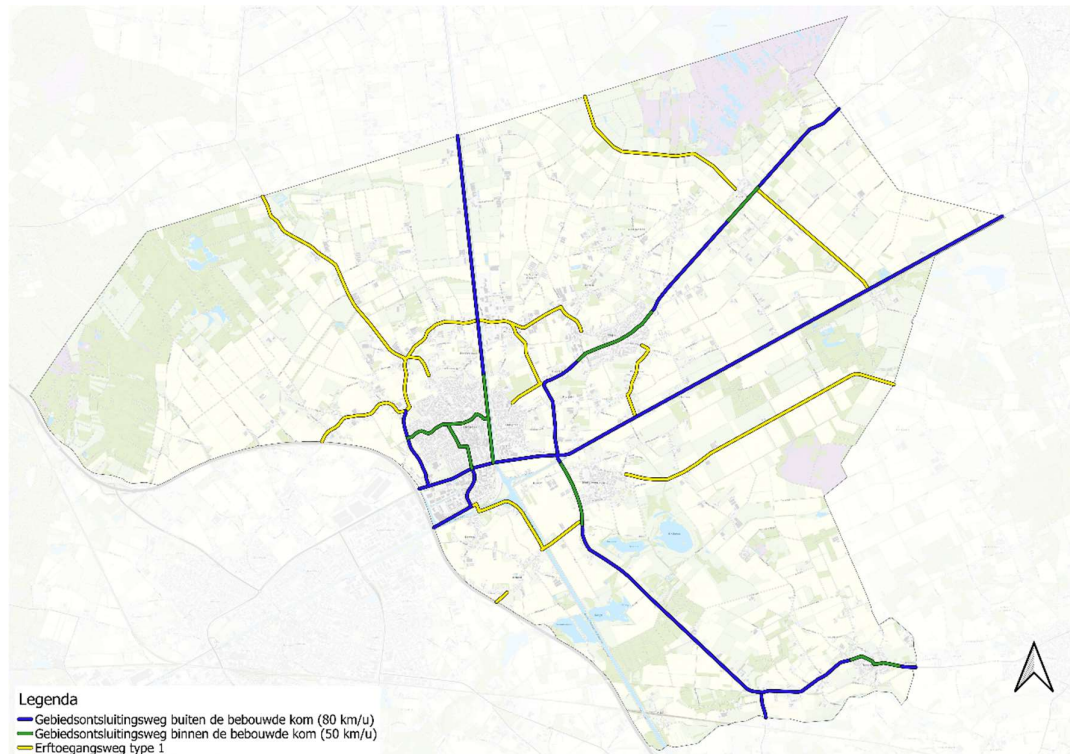
Tabel 1. Verkeersruimte naar ontwerpssnelheid

Ontwerpvoertuig	60 km/h	30 km/h
Landbouwvoertuig (excl. lading)	3,60	3,30
Fietser	1,00	1,00

3.2 Inrichting wegen

Voor het toetsen van de inrichting van de wegen wordt gebruik gemaakt van de landelijke richtlijnen van het CROW die voor wegen binnen de bebouwde kom zijn vastgelegd in de ASVV 2021 en voor wegen buiten de bebouwde kom in het Handboek Wegontwerp 2013.

Per wegcategorie gelden richtlijnen ten aanzien van de inrichting van wegen. In Afbeelding 7 is de wegategorisering van Nederweert weergegeven als onderdeel van het Mobiliteitsplan. Indien dit wordt vergeleken met de bestaande netwerken voor het landbouw- en fietsverkeer dan zijn het merendeel van de verbindingen op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom gelegen.



Afbeelding 7. Wegategorisering gemeente Nederweert

Op basis van de verkeersintensiteit en verkeerssamenstelling zijn er in de categorie erftoegangswegen buiten de bebouwde kom twee wegtypen te onderscheiden:

- erftoegangsweg type 1 (ETW-1);
- erftoegangsweg type 2 (ETW-2).

De erftoegangswegen type 2 zijn niet in apart in bovenstaande afbeelding weergegeven. Dit betreft de overige wegen in het buitengebied van Nederweert.

De keuze voor deze twee typen erftoegangswegen houdt vooral verband met de functie die de weg vervult in het netwerk. In de praktijk kennen erftoegangswegen in Nederland een verscheidenheid aan verschijningsvormen. Zo zijn er smalle plattelandsweggetjes met een laag verkeersaanbod die hoofdzakelijk dienen om enkele landbouwgronden te ontsluiten (ETW-2). Daarnaast zijn er erftoegangswegen met een duidelijk hoger verkeersaanbod (maximum intensiteit 5.000 tot 6.000 mvt/etm) die relatief grote gebieden ontsluiten of meerdere kernen verbinden (ETW-1). Deze twee typen verschillen duidelijk qua vorm en gebruik.

In de CROW richtlijn 'Ontwerpwijzer fietsverkeer' staat beschreven onder welke voorwaarden een fietsvoorziening wordt toegepast bij een erftoegangsweg of gebiedsontsluitingsweg binnen en buiten de bebouwde kom. Zie hiervoor Afbeelding 8 en Afbeelding 9.

Tabel 5-2. Keuzeschema voor fietsvoorzieningen bij wegvakken binnen de bebouwde kom

Weg-categorie	Maximumsnelheid gemotoriseerd verkeer (km/h)	Intensiteit gemotoriseerd verkeer (mvt/etm)	Fietsnetwerkcategorie		
			Basisstructuur (I _{fiets} < 750/etm)	Hoofdfietsnetwerk (I _{fiets} 500-2.500/etm)	Snelle fietsroute (I _{fiets} > 2.000/etm)
Erf-toegangsweg	stapvoets of 30	< 2.500	gemengd verkeer	gemengd verkeer of fietsstraat	fietsstraat (met voorrang)
		2.000-5.000		gemengd verkeer of fietsstrook	fietspad of fietsstrook (met voorrang)
		> 4.000	fietsstrook of fietspad		
Gebieds-ontsluitingsweg	50	2x1 rijstrook	fietspad		
		2x2 rijstroken			
	70	niet relevant	fiets-/bromfietspad		

Afbeelding 8. Keuzeschema fietsvoorzieningen binnen de bebouwde kom

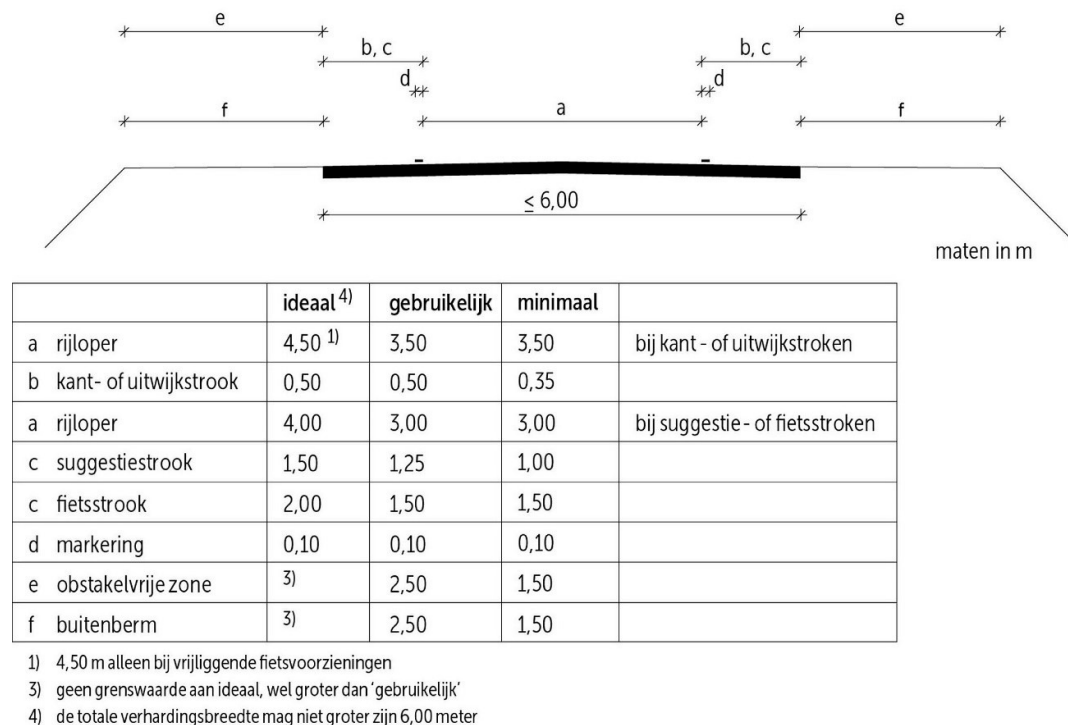
Tabel 5-3. Keuzeschema voor fietsvoorzieningen bij wegvakken buiten de bebouwde kom

Wegcategorie	Maximumsnelheid gemotoriseerd verkeer (km/h)	Intensiteit gemotoriseerd verkeer (mvt/etm)	Fietsnetwerkcategorie	
			Basisstructuur	Hoofdfietsnetwerk of snelle fietsroute (I _{fiets} > 500/etm)
Erf-toegangsweg	60 (of 30)	< 2.500	gemengd verkeer	fietsstraat als I _{auto} < I _{fiets} ¹⁾ ; fietspad of gemengd als I _{auto} > I _{fiets}
		2.000-3.000		fietspad, eventueel fietsstroken
		> 3000	fietspad	
Gebieds-ontsluitingsweg	80	niet relevant	fiets-/bromfietspad	

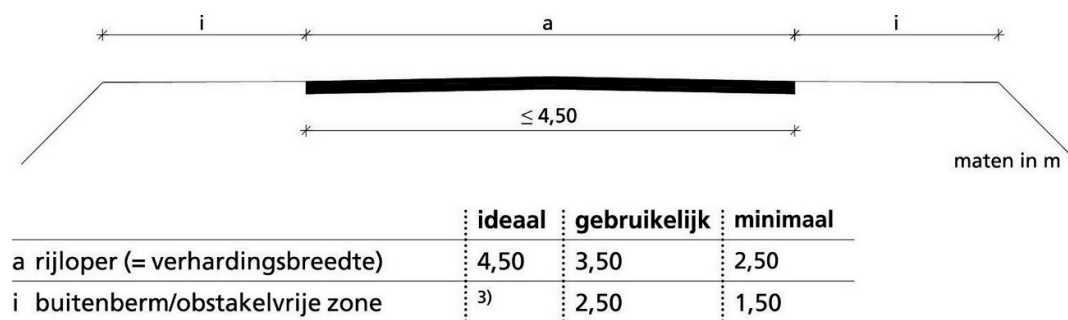
1) plus eventueel aanvullende eisen op het gebied van de snelheid

Afbeelding 9. Keuzeschema fietsvoorzieningen buiten de bebouwde kom

De standaardprofielen voor een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom, type 1 en type 2, staan in Afbeelding 10 en Afbeelding 11 weergegeven.



Afbeelding 10. Standaard dwarsprofiel erftoegangsweg type I met fietsstroken



3) geen grenswaarde aan ideaal, wel groter dan 'gebruikelijk'

Afbeelding 11. Standaard dwarsprofiel erftoegangsweg type II

3.3 Gebruik wegennet

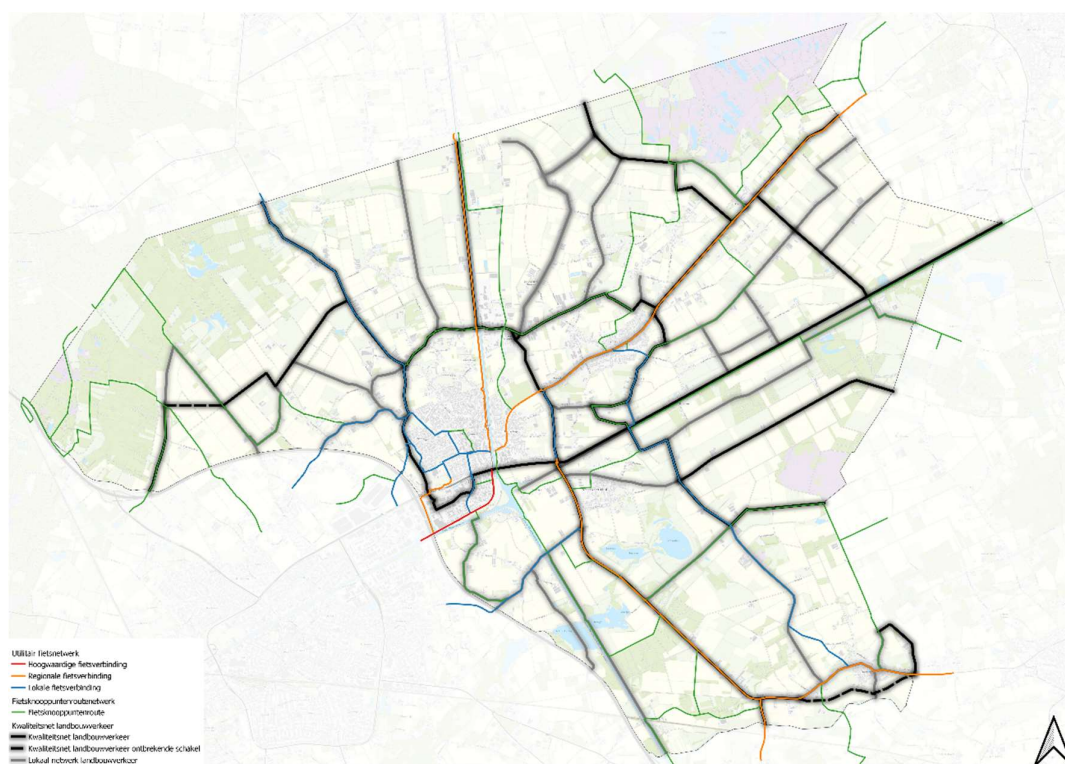
Er zijn bij de gemeente Nederweert geen gegevens bekend over de intensiteiten van het fiets- en landbouwverkeer op de diverse wegen in de gemeente. Om het gebruik en de ervaren knelpunten op het fiets- en landbouwroutenetwerk in beeld te krijgen, is daarom gebruik gemaakt van de kennis van de belangenorganen Cumela, Fietsersbond, L.L.T.B., Routebureau Midden-Limburg en Veilig Verkeer Nederland.

4 TOETS NETWERKEN

In dit hoofdstuk staat het resultaat van de toetsing van het landbouw- en fietsrouten netwerk beschreven. Deze toetsing is uitgevoerd op basis van de uitgangspunten uit voorgaande hoofdstuk, het toetsen van wegen op basis van de Basisregistratie Grootschalige Topografie (BGT) en op basis van een tweetal werksessies met specialisten namens belangenorganen Cumela, Fietzersbond, L.L.T.B., Routebureau Midden-Limburg en Veilig Verkeer Nederland.

4.1 Samenvoeging landbouw- en fietsrouten netwerk

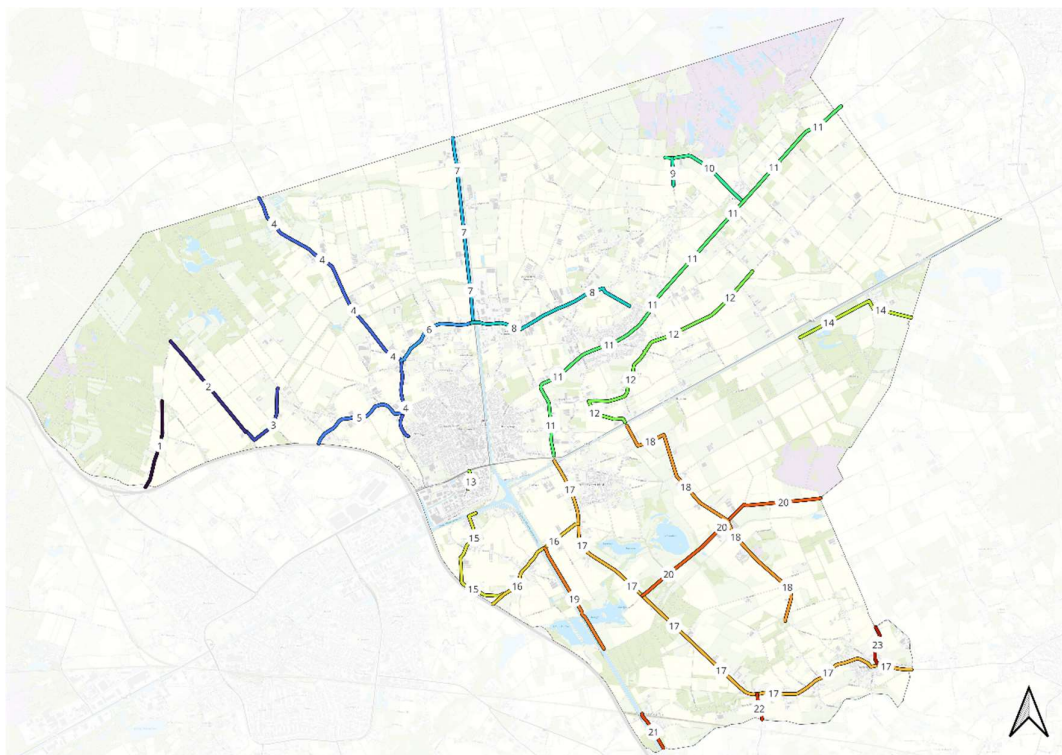
Om inzicht te krijgen in de raakvlakken tussen het landbouw- en fietsrouten netwerk zijn de netwerkkaarten van het landbouwverkeer en fietsverkeer (utilitair en recreatief) gecombineerd tot één netwerkkaart. Deze netwerkkaart is hieronder weergegeven en tevens bijgevoegd als bijlage B3.



Afbeelding 12. Fiets- en landbouwrouten netwerk

Uit Afbeelding 12 volgen diverse locaties waar sprake is van een overlap van het fiets- en landbouwrouten netwerk. Daarbij zijn de hoogwaardige fietsverbindingen die in onderzoek zijn, buiten beschouwing gelaten. De overlappende locaties zijn op Afbeelding 13 uitgelicht en staan tevens in bijlage B4.

De fietsroutes (utilitair + recreatief) en de landbouwroutes (kwaliteitsnet + lokaal netwerk) zijn als één netwerk beschouwd. Bij de toetsing op wegvakniveau is wel onderscheid gemaakt in de functie van het betreffende wegvak binnen het fiets- en landbouwrouten netwerk.



Afbeelding 13. Locaties met overlap fiets- en landbouwrouutenetwerk

De cijfers op Afbeelding 13 duiden op navolgende locaties:

1. Hoogbosweg (gemeentegrens tot Weerterbosdijk)
2. Heugterbroekdijk (Hoogbosweg tot Veldweverstraat)
3. Veldweverstraat
4. Randweg-West – Boeket – Heerweg – Booldersdijk
5. Boeket – Heijsterstraat
6. Peelsteeg – Herstraat (tot Heerweg)
7. Rijksweg Noord (N266) vanaf gemeentegrens tot Winnersteeg/Peelsteeg
8. Vlut – Horick – Nieuwstraat – Uliker – Winnerstraat
9. Schepengraaf (Ontginningsdijk tot Moostdijk)
10. Moostdijk (Meijelsedijk tot Mussenbaan)
11. Hoofstraat – Klaarstraat – Onze Lieve Vrouwestraat – Lochtstraat – Meijelsedijk
12. Bochtstraat – Kreijel – Waatskamp – Kruisvenndijk (tot Hofweg)
13. Staterweg
14. Aan het Kruis – Stokershorst
15. Roeven – Kraan
16. Kraan – Schoor – Houtsweg
17. Eind – Houtsberg – Deckersstraat – Dorpstraat – Kerkstraat
18. Niesakkerweg – Gebleektendijk – De Riet – Leveroysedijk
19. Kanaalweg (Houtsweg tot Wellenstein)
20. Banendijk
21. Kanaalweg (Mildert tot gemeentegrens)
22. Kelperweg
23. Reulsweg (gemeentegrens tot Kerkstraat)

4.2 Afstemming belangenorganisaties

De netwerkaart uit Afbeelding 12 is in een tweetal werksessie besproken met vertegenwoordigers namens Cumela, Fietzersbond, L.L.T.B., Routebureau Midden-Limburg en Veilig Verkeer Nederland besproken. In bijlage B5 zijn de opgehaalde aandachtslocaties tijdens de werksessies op een overzichtskaart weergegeven.

Deze locaties zijn gehanteerd als input voor de nadere analyse op de locaties waar sprake is van een overlap tussen het fiets- en landbouwroutenetwerk.

4.3 Analyse overlaplocaties fiets- en landbouwroutenetwerk

De op Afbeelding 13 aangeduide locaties zijn op basis van de landelijke richtlijnen van het CROW achtereenvolgens nader getoetst. Hieronder staan per locatie de bevindingen verwoord.

1. Hoogbosweg (gemeentegrens tot Weerterbosdijk)

De Hoogbosweg is een erfdoegangsweg type 2 en onderdeel van het Kwaliteitsnet landbouwverkeer en recreatief fietsnetwerk. De wegbreedte van de Hoogbosweg bedraagt aan de zuidzijde, komende vanaf de Doctor Anton Philipsweg, in eerste instantie circa 5,50 meter en vanaf Hoogbosweg nr. 15 richting het noorden fluctueert de rijbaanbreedte van circa 3,00 tot 3,50 meter. Naast de rijbaan staan regelmatig bomen dicht langs de weg, waardoor de uitwijkmogelijkheden beperkt zijn. Uit Afbeelding 14 is ook bermschade zichtbaar hetgeen veroorzaakt wordt door uitwijkend gemotoriseerd verkeer. De smalle rijbaan met slechte wegkanten is ook als knelpunt aangeduid door de vertegenwoordigers van de belangenorganisaties (zie bijlage B5).

Een wegbreedte van 3,00 tot 3,50 meter is immers ontoereikend voor het passeermoment landbouwvoertuig en fietser (4,30 tot 4,60 meter benodigd, zie Tabel 1), waardoor voertuigen moeten uitwijken naar de berm. De Hoogbosweg tussen de gemeentegrens en Weerterbosdijk is dan ook een aandachtslocatie ten aanzien van het gedeeld gebruik van deze weg door fiets- en landbouwverkeer.



Afbeelding 14. Hoogbosweg t.h.v. Voorstehoudijk (bron: Google Maps, jun. 2023)

2. Heugterbroekdijk (Hoogbosweg tot Veldweverstraat)

De Heugterbroekdijk is een erftoegangsweg type 2 en onderdeel van het lokaal netwerk landbouwverkeer en recreatief fietsnetwerk. Recent zijn aan de oostzijde van de rijbaan grasbetontegels langs te Heugterbroekdijk aangebracht om bermshade te voorkomen. Exclusief deze grasbetontegels bedraagt de wegbreedte van de Heugterbroekdijk circa 3,00 meter en door deze grasbetontegels is een rijloper van circa 3,60 meter beschikbaar. Naast de rijbaan staan regelmatig bomen dicht langs de weg, maar uitwijken via de bermen is mogelijk.

Een wegbreedte van 3,00 tot 3,60 meter is ontoereikend (4,30 tot 4,60 meter benodigd, zie Tabel 1) voor het passeermoment landbouwvoertuig en fietser, waardoor voertuigen moeten uitwijken naar de berm. Langs de rijbaan is er voldoende ruimte beschikbaar om uit te wijken. Ondanks de beschikbare uitwijkmogelijkheid in de bermen, is de Heugterbroekdijk tussen de Hoogbosweg en Veldweverstraat een aandachtslocatie ten aanzien van het gedeeld gebruik van deze weg door fiets- en landbouwverkeer.

3. Veldweverstraat

De Veldweverstraat is een erftoegangsweg type 2 en onderdeel van het lokaal netwerk landbouwverkeer en recreatief fietsnetwerk. Langs de rijbaan zijn grasbetontegels aangebracht om bermshade te voorkomen. Exclusief deze grasbetontegels bedraagt de wegbreedte van de Veldweverstraat circa 3,50 meter tot 4,30 meter en door deze grasbetontegels is een rijloper van circa 4,00 tot 4,60 meter beschikbaar. Naast de rijbaan staan een beperkt aantal bomen, dus uitwijken naar de bermen is mogelijk.

Een wegbreedte van 4,00 tot 4,60 meter is over het algemeen toereikend voor het passeermoment fietser - landbouwvoertuig (4,30 tot 4,60 meter benodigd, zie Tabel 1), terwijl er voldoende uitwijkmogelijkheden langs de rijbaan zijn. Daarom zijn er ten aanzien van het gebruik van deze weg door fiets- en landbouwverkeer, geen knelpunten te verwachten op de Veldweverstraat.

4. Randweg-West – Boeket – Heerweg – Booldersdijk

De Randweg-West is een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom, terwijl de verbinding Boeket, Heerweg en Booldersdijk erftoegangswegen type 1 zijn. Al deze wegen zijn onderdeel van het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer en op deze wegen is een lokale fietsverbinding gelegen.

Langs de Randweg-West zijn, passend bij de gebiedsontsluitende functie van de weg, vrijliggende fietspaden gelegen. Hier is derhalve geen sprake van een mogelijk conflict tussen landbouwvoertuigen en fietsers. Op de verbinding Boeket – Heerweg zijn suggestiestroken en op Booldersdijk zijn rode fietsstroken aangebracht om de aanwezigheid van fietsers op deze verbinding te accentueren.

Al deze wegen zijn breder dan 4,60 meter, waardoor sprake is van voldoende verkeersruimte voor het passeermoment landbouwverkeer – fietsers. Op dit wegvak is dan ook geen sprake van een veiligheidsknelpunt ten aanzien van het gelijktijdig gebruik door fietsers en landbouwvoertuigen.

5. Boeket – Heijsterstraat

De verbinding Boeket – Heijsterstraat is onderdeel van het lokaal netwerk landbouwverkeer en beide wegen zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg type 1, waarop een lokale fietsverbinding aanwezig is. Ook op deze wegen zijn suggestiestroken aangebracht om de aanwezigheid van fietsers te accentueren.

De verbinding Boeket – Heijsterstraat is gelegen op wegen die breder zijn dan 4,60 meter, waardoor sprake is van voldoende verkeersruimte voor het passeermoment landbouwverkeer – fietsers. Op deze route is dan ook geen sprake van een veiligheidsknelpunt ten aanzien van het gelijktijdig gebruik door fietsers en landbouwvoertuigen.

6. Peelsteeg – Herstraat (tot Heerweg)

De Peelsteeg en Herstraat (tot Heerweg) zijn erftoegangswegen type 1 buiten de bebouwde kom en zijn onderdeel van het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer en het recreatief fietsnetwerk.

Zowel de Peelsteeg als Herstraat (tot Heerweg) zijn breder dan 4,60 meter, waardoor sprake is van voldoende verkeersruimte voor het passeermoment landbouwverkeer – fietsers. Op deze route is dan ook geen sprake van een veiligheidsknelpunt ten aanzien van het gedeeld gebruik door fietsers en landbouwvoertuigen.

7. Rijksweg Noord (N266) vanaf gemeentegrens tot Winnerstraat/Peelsteeg

De Rijksweg Noord (N266) is een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom en onderdeel van het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer en hier is een regionale fietsverbinding gelegen. Langs de Rijksweg Noord (N266) is een vrijliggend (brom)fietspad gelegen. Daardoor is er geen sprake van een conflict tussen het fiets- en landbouwroutenetwerk.

8. Vlut – Horick – Nieuwstraat – Uliker – Winnerstraat

De Winnerstraat, Uliker en Nieuwstraat tot de aansluiting Kuilstraat zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg type 1 en na de aansluiting Kuilstraat zijn de Nieuwstraat, Horick en Vlut erftoegangswegen type 2. Op deze wegen is een recreatieve fietsroute geprojecteerd en deze wegen zijn onderdeel van het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer.

De gemeente Nederweert gaat binnenkort de Winnerstraat – Uliker – Nieuwstraat – Horick (tot aansluiting Heersel) voorzien van rode suggestiestroken van circa 1,50 meter breed om het wegprofiel visueel te versmallen en de aanwezigheid van fietsers te accentueren. Daarnaast zijn diverse kruispunt- en wegvakplateaus 60 km/h voorzien om de snelheid van het verkeer te beheersen, zo ook op het kruispunt Eindhovensebaan – Uliker – Winnerstraat die door de vertegenwoordigers van de belangenorganisaties als onoverzichtelijk wordt ervaren. De rijbaanbreedte op dit gedeelte is breder dan 4,60 meter, waardoor voldoende ruimte beschikbaar is voor het passeermoment fiets – landbouwvoertuig.

Vanaf de aansluiting Heersel in oostelijke richting bedraagt de rijbaanbreedte op Horick tussen 4,20 – 5,30 meter, maar dit is exclusief de aangebrachte bermverharding in de vorm van grasbetontegels. Inclusief bermverharding is hier een passeerruimte van tenminste 5,00 meter aanwezig, waardoor voldoende ruimte aanwezig is voor het passeermoment landbouwvoertuig – fiets.

Ook op Vlut bedraagt de beschikbare verhardingsbreedte, mede door het lokaal gebruik van grasbetontegels, tenminste 4,60 meter. Daardoor is ook hier voldoende ruimte aanwezig is voor het passeermoment landbouwvoertuig – fiets.

Uit bijlage B5 volgt dat op Vlut regelmatig auto's op de rijbaan staan geparkeerd. Deze opmerking heeft echter betrekking op het gedeelte van Vlut (en Verreussellaan) dat binnen de bebouwde kom van Ospel ligt. Dit wegvak binnen de bebouwde kom is echter geen onderdeel van het fiets- en landbouwroutenetwerk, maar het is wel aannemelijk dat ook landbouwverkeer gebruik maakt van dit wegvak om de Lochtstraat te bereiken richting Ospeldijk of Nederweert-Eind. Daarom is ook dit wegvak nader beschouwd. Dit wegvak is circa 5,00 meter. Dit is voldoende voor het passeermoment landbouwvoertuig – fiets. Bij geparkeerde voertuigen op de rijbaan, bedraagt de effectieve wegbreedte echter 3,00 meter. Hier zullen vooral landbouwvoertuigen hinder van ondervinden, aangezien deze bij een rijnsnelheid van 30 km/u een verkeersruimte van 3,30 meter nodig hebben. Deze ruimte is bij geparkeerde voertuigen niet aanwezig, waardoor hier plaatselijk bermshade of schade aan geparkeerde voertuigen kan ontstaan. Landbouwverkeer heeft echter de mogelijkheid om uit te wijken naar de Hagelkruisbaan en Houwakersteeg om dit probleem te omzeilen.

9. Schepengraaf (Ontginningsdijk tot Moostdijk)

Schepengraaf, tussen de aansluiting Ontginningsdijk en Moostdijk, is een erftoegangsweg type 2 en tevens onderdeel van het recreatief fietsnetwerk en kwaliteitsnet landbouwverkeer. De rijbaanbreedte bedraagt hier circa

3,00 meter, waarbij er geen bermverharding aanwezig is. Wel kan het verkeer uitwijken naar de bermen, waarbij aan de oostzijde van de rijbaan een bomenrij langs de rijbaan aanwezig is.

In Afbeelding 15 is ook bermshade zichtbaar als gevolg van uitwijkend gemotoriseerd verkeer. De Schepengraaf tussen de aansluiting Ontginningsdijk en Moostdijk geldt dan ook als aandachtslocatie ten aanzien van het gebruik van deze weg door fiets- en landbouwverkeer.



Afbeelding 15. Schepengraaf, rijdend richting Moostdijk (bron: Google Maps, jun. 2021)

10. Moostdijk (Meijelsedijk tot Mussenbaan)

De Moostdijk is een erftoegangsweg die deels binnen de bebouwde kom en deels buiten de bebouwde kom is gelegen (type 1). De Moostdijk is onderdeel van het recreatief fietsnetwerk en het is een lokale landbouwverbinding.

Binnen de bebouwde kom bedraagt de wegbreedte van Moostdijk circa 5,50 - 6,00 meter. De breedte is voldoende voor het passeermoment fietser – landbouwvoertuig. Desondanks is het gebruik van dit gedeelte van de Moostdijk een punt van aandacht. Aan dit wegvak is namelijk een recreatiebedrijf en het Thomashuis met daarvoor haakse parkeerplaatsen gelegen met als gevolg mogelijke conflicten met het fiets- en landbouwverkeer.

Buiten de bebouwde kom is de gemeente Nederweert voornemens om een vrijliggend tweerichtingenfietspad langs Moostdijk te realiseren. Er komt een vrijliggend fietspad vanaf de komgrens tot Buitencentrum De Pelen en een aanliggend fietspad vanaf Buitencentrum De Pelen tot de Mussenbaan. Daardoor vervalt een mogelijk conflict tussen fietsverkeer en landbouwverkeer.

11. Hoofstraat – Klarstraat – Onze Lieve Vrouwestraat – Lochtstraat – Meijelsedijk

De verbinding Hoofstraat tot en met de Meijelsedijk betreft een gebiedsontsluitingsweg die zowel binnen (Ospel en Ospeldijk) als buiten de bebouwde kom is gelegen. De Hoofstraat is onderdeel van het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer en hier ligt een lokale fietsverbinding, terwijl op de overige wegen op dit tracé een lokale landbouwroute en regionale fietsverbinding geldt.

Op de wegvakken buiten de bebouwde kom en binnen de bebouwde kom van Ospeldijk zijn vrijliggende (brom)fietspaden aanwezig, waardoor hier het fietsverkeer niet conflicteert met het landbouwverkeer. Alleen

binnen de bebouwde kom van Ospel is sprake van gedeeld gebruik van de rijbaan door onder andere landbouw- en fietsverkeer. Hier zijn suggestiestroken aangebracht. De rijbaanbreedte bedraagt hier circa 6,50 – 7,00 meter hetgeen voldoende is voor het passeermoment landbouwverkeer – fietsverkeer.

Desondanks is het gebruik van de wegen binnen de bebouwde kom van met name Ospel een punt van aandacht. Binnen de bebouwde kom is namelijk sprake van diverse aansluitingen met kruisend verkeer, waaronder kwetsbare fietsers en voetgangers. Daarom is het wenselijk het gebruik van wegen binnen de bebouwde kom door landbouwverkeer te minimaliseren.

12. Bochtstraat – Kreijel – Waatskamp – Kruisvennendijk (tot Reebergweg)

De Waatskamp is gecategoriseerd als erftoegangsweg type 1 en de overige wegen op deze verbinding zijn erftoegangswegen type 2 buiten de bebouwde kom. Deze verbinding is onderdeel van het Kwaliteitsnet landbouwverkeer en hier is zowel een recreatieve fietsroute als lokale fietsverbinding geprojecteerd. Op de Kruisvennendijk vanaf de aansluiting Hofweg tot de Reebergweg is zowel een lokale landbouwroute als recreatieve fietsroute gelegen.

De rijbaanbreedte van Bochtstraat bedraagt circa 3,00 – 3,50 meter met daarnaast op een aantal locaties bermverharding met grasbetontegels waardoor de totale verhardingsbreedte 3,50 tot 4,60 meter bedraagt. Daarnaast staan op diverse locatie bomen langs de rijbaan (zie Afbeelding 16). De rijbaanbreedte is hier ontoereikend voor een veilig passeermoment fiets – landbouwvoertuig. Daarnaast is de verkeersveiligheid op de oversteekplaats N275 een aandachtspunt, waar in 2023 nog een dodelijk ongeval met een fietser heeft plaatsgevonden.



Afbeelding 16. Bochtstraat, rijdend richting Kreijel (bron: Google Maps, apr. 2019)

De beschikbare rijbaanbreedte op Kreijel – Waatskamp bedraagt circa 5,00 – 5,20 meter, waardoor hier wel sprake is van voldoende ruimte voor een veilig passeermoment tussen landbouwverkeer en fietsverkeer.

Op Kruisvennendijk vanaf Waatskamp tot Hofweg bedraagt de rijbaanbreedte, exclusief aanwezige grasbetontegels 4,20 à 4,40 meter en inclusief grasbetontegels in de bermen bedraagt de verhardingsbreedte 5,30 à 5,60 meter. De beschikbare verhardingsbreedte is net voldoende voor een veilig passeermoment tussen landbouwverkeer en fietsverkeer, maar er is een risico dat landbouwvoertuigen moeten uitwijken naar de grasbetontegels.

Vanaf Hofweg tot de aansluiting Reebergweg zijn er geen grasbetontegels in de berm(en) aangebracht en fluctueert de beschikbare rijbaanbreedte tussen 3,70 en 4,30 meter. Hier staan op diverse locaties ook bomen langs de rijbaan, waardoor de uitwijkmogelijkheden in de berm beperkt zijn. Uit Afbeelding 17 is ook bermshade zichtbaar als gevolg van uitwijkend gemotoriseerd verkeer.

De Kruisvennendijk tussen de aansluiting Hofweg en Reebergweg en de Bochtstaat vormen een punt van aandacht als het gaat om het gedeeld gebruik tussen landbouw- en fietsverkeer.



Afbeelding 17. Kruisvennendijk tussen aansluiting Stenenbrug en Bientjesweg (bron: Google Maps, jun. 2021)

13. Staterweg

De Staterweg is een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom en gedeeltelijk onderdeel van het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer en hier is tevens een lokale fietsverbinding aanwezig. Langs Staterweg is een vrijliggend (brom)fietspad gelegen. Daardoor is er geen sprake van een conflict tussen het fiets- en landbouwroutenetwerk.

14. Aan het Kruis – Stokershorst

Op de erftoegangswegen type 2 Aan het Kruis en Stokershorst is een lokale landbouwroute en een recreatieve fietsroute geprojecteerd. De rijbaanbreedte op Aan het Kruis is circa 3,10 tot 3,70 meter met aan weerszijden een bomenrij (zie Afbeelding 18). Bij aanwezigheid van landbouwverkeer dient deze dus uit te wijken naar de bermen om een fietser te passeren, waarbij de beschikbare bermbreedte beperkt is.



Afbeelding 18. Aan het Kruis richting Stokershorst (bron: Google Maps, jun. 2021)

Ook de beschikbare rijbaanbreedte op Stokershorst is beperkt. Deze rijbaanbreedte bedraagt circa 3,00 meter, waardoor ook hier gemotoriseerd verkeer, waaronder landbouwverkeer, moet uitwijken om een fietser te kunnen passeren. Zie onderstaande Afbeelding 19.



Afbeelding 19. Stokershorst, richting Aan het Kruis (bron: Google Maps, jun. 2021)

Aan het Kruis – Stokershorst vormt dan ook een aandachtspunt als het gaat om het gedeeld gebruik door fiets- en landbouwverkeer.

15. Roeven – Kraan

De verbinding Roeven – Kraan zijn erftoegangswegen type 2 waarop een lokale landbouwroute en recreatieve fietsroute is geprojecteerd. Ter hoogte van de Kraan 26 t/m 34 is de komgrens van Schoor gelegen, waarna een snelheidsregime van 30 km/h van toepassing is.

Tussen de aansluiting Wessemerdijk en Roeventerschans is Roeven, exclusief bermverharding, tenminste 4,60 meter breed, waardoor hier geen knelpunten zijn te verwachten. Vanaf de aansluiting Roeventerschans tot Kraan is de rijbaanbreedte van Roeven 3,70 tot 4,50 meter, waarbij op enkele locaties grasbetontegels zijn aangebracht in de bermen. Dit gedeelte van Roeven vormt dan ook een aandachtspunt als het gaat om gedeeld gebruik door landbouwverkeer en fietsverkeer.

Op Kraan is de rijbaanbreedte meer dan 4,60 meter buiten de bebouwde kom en meer dan 4,30 meter binnen de bebouwde kom (30 km/h).

Op de verbinding Roeven – Kraan vormt Roeven vanaf de aansluiting Roeventerschans tot Kraan een aandachtspunt ten aanzien van het gedeeld gebruik door fiets- en landbouwverkeer. Gelet op de reactie van de betrokken belangorganisaties dat ook sluipverkeer van en naar Vveert (Leuken) gebruik maakt van deze verbinding, is ook aandacht gevraagd voor het onaantrekkelijker maken van deze route voor eventueel sluipverkeer.

16. Kraan – Schoor – Houtsweg

Kraan – Schoor – Houtsweg zijn erftoegangswegen die zowel buiten als binnen de bebouwde kom van Schoor (30 km/h) zijn gelegen. Deze wegen zijn onderdeel van het recreatief fietsnetwerk en hierop is een lokale landbouwroute geprojecteerd.

Kraan en Schoor zijn voldoende breed (lees: >4.60 meter) om gedeeld gebruik door landbouwverkeer en fietsverkeer mogelijk te maken. Daarbij zijn op Kraan en Schoor suggestiestroken aangebracht om gemotoriseerd verkeer te attenderen op het fietsverkeer.

Op de Schoorbrug en Houtsweg zijn vervolgens vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig, waardoor fietsers zijn gescheiden van het gemotoriseerd verkeer en dus ook het landbouwverkeer.

Er zijn op Kraan – Schoor – Houtsweg dan ook geen conflicten ten aanzien van het gedeeld gebruik door fietsers en landbouwverkeer te verwachten.

17. Eind – Houtsberg – Deckersstraat – Dorpstraat – Kerkstraat

De verbinding vanaf Eind in Nederweert-Eind tot de Kerkstraat in Leveroy bestaat uit gebiedsontsluitingswegen die deels binnen de bebouwde kom van Nederweert-Eind en Leveroy (50 km/h) en deels buiten de bebouwde kom zijn gelegen (80 km/h). Deze wegen zijn onderdeel van het utilitair en recreatief fietsnetwerk en het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer. Binnen de bebouwde kom van Leveroy is sprake van een lokale landbouwroute.

Op Eind maken fietsers gebruik van de fietsstroken op de rijbaan. Hier vormt de Leveroysebrug een punt van aandacht (zie Afbeelding 20), aangezien de rijbaanbreedte hier circa 6,00 meter bedraagt waarbij zowel fietsers als gemotoriseerd verkeer gebruik moet maken van deze rijbaanbreedte. Hierdoor kunnen fietsers in de problemen komen wanneer twee tegemoetkomende voertuigen elkaar willen passeren op deze brug.



Afbeelding 20. Eind ter hoogte van Leveroysebrug (bron: Google Maps, juni 2023)

Na de Leveroysebrug is de rijbaanbreedte van Eind tussen de fietsstroken (5,50 – 6,00 meter) voldoende om fietsers op de fietsstroken veilig te laten passeren. Vanaf de aansluiting Steutenweg in zuidelijke richting zijn vervolgens vrijliggende (brom)fietspaden gelegen tot de Dorpstraat ter plaatse van de westelijke komgrens van Leveroy. Hier zijn geen knelpunten te verwachten ten aanzien van het gebruik van deze wegen door fiets- en landbouwverkeer.

Op de Dorpstraat – Kerkstraat binnen de bebouwde kom van Leveroy zijn smalle suggestiestroken (circa 1,20 – 1,30 meter) op de rijbaan aangebracht, met daartussen een rijloper van circa 5,00 – 5,30 meter breed (zie Afbeelding 21). Gemotoriseerd verkeer moet, bij een snelheidsregime van 50 km/h, uitwijken naar de suggestiestroken om tegemoetkomend verkeer te passeren en kan daardoor in conflict komen met het fietsverkeer.



Afbeelding 21. Kerkstraat binnen de bebouwde kom van Leveroy (bron: Google Maps, jun. 2023)

Vanaf de oostelijke komgrens van Leveroy richting de gemeentegrens zijn langs de Kerkstraat vrijliggende (brom)fietspaden aanwezig, waardoor op dit gedeelte geen knelpunten ten aanzien van het gebruik door fiets- en landbouwvoertuigen zijn te verwachten.

Resumerend vormt het gedeeld gebruik van de Leveroysebrug in Nederweert – Eind en de rijbaan binnen de bebouwde kom van Leveroy een punt van aandacht ten aanzien van het gebruik door fiets- en landbouwverkeer. Daarbij geldt ook hier dat het gebruik van wegen binnen de bebouwde kom door landbouwvoertuigen waar mogelijk beperkt moet blijven, gezien de aanwezige aansluitingen met kruisend verkeer, waaronder schoolgaande jeugd.

18. Niesakkerweg – Gebleektendijk – De Riet – Leveroysewijk

Deze wegen zijn allen gecategoriseerd als erftoegangswegen type 2 buiten de bebouwde kom en zijn onderdeel van een lokale en recreatieve fietsverbinding, Kwaliteitsnet Landbouwverkeer (ten noorden van Banendijk) en lokale landbouwroute (ten zuiden van Banendijk).

Deze wegen zijn, op enkele korte vernauwingen na, allen tenminste 4,60 meter breed, zodat er ruimte beschikbaar is voor het passeermoment landbouwvoertuig – fietsers. Deze wegen vormen dan ook geen aandachtspunt ten aanzien van het gedeeld gebruik door fiets- en landbouwverkeer.

19. Kanaalweg (Houtsweg tot Wellenstein)

De Kanaalweg tussen Houtsweg en Wellenstein is een onverharde erftoegangsweg type 2 en onderdeel van het recreatief fietsnetwerk en lokaal landbouwrouthenetwerk.

Langs deze verbinding is een smalle vrijliggende fietsvoorziening van circa 1,50 meter breed ingepast met daarnaast een onverharde weg van circa 3,40 – 3,60 meter. Bij het verlaten van de Houtsweg is op het eerste gedeelte sprake van een rijloper van circa 3,00 meter breed waarop zowel het fiets- als lokaal landbouwverkeer gebruik van moet maken. De Kanaalweg ontsluit hier echter een beperkt aantal agrarische percelen, waardoor de verwachting is dat het gebruik door landbouwverkeer zeer beperkt is.

Daarom zijn hier ook geen knelpunten te verwachten ten aanzien van het gedeeld gebruik van deze weg door fiets- en landbouwverkeer.

20. Banendijk

Banendijk is een erftoegangsweg type 2 en onderdeel van het recreatief fietsnetwerk en van het lokaal landbouwrouthenetwerk (tussen Houtsberg en Leveroysewijk) en Kwaliteitsnet Landbouwverkeer (ten oosten van Leveroysewijk).

De rijbaan van Banendijk is met circa 3,10 – 3,60 meter smal, waarbij ter plaatse van recreatieterrein De Houtsberg aan één zijde van de rijbaan grasbetontegels in de berm zijn aangebracht, waardoor hier lokaal de verhardingsbreedte 3,80 meter bedraagt. Ook hier is bermschade zichtbaar (zie Afbeelding 22), mogelijk ook vanwege de geparkeerde voertuigen in de berm door bezoekers van recreatieterrein De Houtsberg. De geparkeerde voertuigen langs de rijbaan maken de beschikbare wegbreedte krappert hetgeen ook is bevestigd door de vertegenwoordigers van de belangenorganisaties.

Voor de Banendijk ten westen van de Leveroysewijk geldt dat er voldoende breedte in de bermen aanwezig is om voertuigen elkaar te laten passeren. Ten oosten van de Leveroysewijk zijn de bermen smaller, waardoor ook de uitwijkmogelijkheden beperkter zijn. Dit deel van de Banendijk wordt door de vertegenwoordigers van de belangenorganisaties ook als niet aantrekkelijk voor landbouwverkeer ervaren.

Resumerend vormt Banendijk een aandachtspunt ten aanzien van het gedeeld gebruik van de rijbaan door fiets- en landbouwverkeer.



Afbeelding 22. Banendijk ter hoogte van recreatieterrein De Houtsberg (bron: Google Maps, jun. 2023)

21. Kanaalweg (Mildert tot gemeentegrens)

De Kanaalweg tussen Mildert en de gemeentegrens is een erftoegangsweg type 2 en onderdeel van het recreatief fietsnetwerk en lokaal landbouwroutenetwerk.

De beschikbare rijbaanbreedte op dit wegvak bedraagt circa 3,30 tot 3,50 meter, waarbij ten zuiden van Mildert grasbetontegels in de westelijke berm zijn aangebracht waardoor hier meer verhardingsbreedte beschikbaar is (zie Afbeelding 23).

De beschikbare verhardingsbreedte (<4,60 meter) is echter ontoereikend voor een veilig passeermoment tussen landbouwverkeer en fietsverkeer, waardoor uitgeweken moet worden naar de bermen. In de bermen is voldoende ruimte beschikbaar om elkaar te passeren hetgeen ook zichtbaar is in Afbeelding 23.

Naast de beschikbare breedte is de krappe bocht ter plaatse van de spoorbrug een punt van aandacht. Door de bestaande verkeersspiegel is doorzicht in de bocht geboden. Een nadeel van deze bestaande verkeersspiegel is dat fietsers over het hoofd gezien kunnen worden en ook het zicht wordt ontnomen bij mistige of natte weersomstandigheden.

De Kanaalweg vormt voor dit gedeelte dan ook een punt van aandacht ten aanzien van het gedeeld gebruik van deze weg door fiets- en landbouwverkeer.



Afbeelding 23. Kanaalweg, ten zuiden van aansluiting Mildert (bron: Google Maps, mei 2021)

22. Kelperweg

De Kelperweg is een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom en onderdeel van het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer en hier is een regionale fietsverbinding gelegen. Langs de Kelperweg zijn vrijliggende (brom)fietspaden gelegen. Daardoor is er geen sprake van een conflict tussen het fiets- en landbouwroutenetwerk.

23. Reulisweg (gemeentegrens tot Kerkstraat)

De Reulisweg is een erftoegangsweg die vanaf de Kerkstraat tot de komgrens binnen de bebouwde kom van Leveroy is gelegen. Hier geldt een snelheidsregime van 30 km/u. Buiten de bebouwde kom van Leveroy is de Reulisweg een erftoegangsweg type 2. Op de Reulisweg is een recreatieve fietsroute en lokale landbouwroute gelegen.

Binnen de bebouwde kom van Leveroy bedraagt de rijbaanbreedte tenminste 4,90 meter, waardoor voldoende breedte beschikbaar is voor het passeermoment landbouwvoertuig en fietser. Buiten de bebouwde kom is de rijbaan circa 3,70 – 3,90 meter breed, maar met de aanwezige grasbetontegels in de zijbermen is er circa 4,70 – 4,90 meter aan verhardingsbreedte beschikbaar. Daarnaast zijn de bermen voldoende breed om uit te wijken. Wel is, in navolging op de reactie van de vertegenwoordigers van de belangengroeperingen, aandacht gevraagd voor de kwaliteit van de verharding.

De Reulisweg vormt geen direct aandachtspunt ten aanzien van het gedeeld gebruik door fiets- en landbouwverkeer.

4.4 Conclusie

In navolging op de analyse van de overlappende locaties ten aanzien van het fiets- en landbouwroutenetwerk is nadere aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid op de navolgende locaties:

- Hoogbosweg (gemeentegrens tot Weerterbosdijk)
 - Beperkte rijbaanbreedte en smalle bermen
- Heugterbroekdijk (Hoogbosweg tot Veldweverstraat)
 - Beperkte rijbaanbreedte en smalle bermen
- Schepengraaf (Ontginningsdijk tot Moostdijk)
 - Beperkte rijbaanbreedte en smalle bermen

- Moostdijk
 - Risico's op conflicten binnen de bebouwde kom tussen Meijelsedijk en komgrens door aanwezige voorzieningen.
- Hoofstraat – Klaarstraat – Onze Lieve Vrouwestraat – Lochtstraat – Meijelsedijk
 - Risico's op conflicten binnen de bebouwde kom van met name Ospel (in mindere mate Ospeldijk) door diverse kruisende verkeersstromen.
- Bochtstraat – Kreijel – Waatskamp – Kruisvennendijk (tot Reebergweg)
 - Beperkte rijbaanbreedte en smalle bermen op Kruisvennendijk tussen de aansluiting Hofweg en Reebergweg en op de Bochtstaat.
- Aan het Kruis – Stokershorst
 - Beperkte rijbaanbreedte
- Roeven – Kraan
 - Beperkte rijbaanbreedte op Roeven vanaf de aansluiting Roeventerschans tot Kraan
 - Aandacht voor sluipverkeer
- Eind – Houtsberg – Deckersstraat – Dorpstraat – Kerkstraat
 - Leveroysebrug is te smal voor veilig passeermoment landbouwverkeer, fietsverkeer en overige weggebruikers.
 - Binnen de bebouwde kom van Leveroy dient het verkeer uit te wijken over de fietsvoorzieningen bij aanwezigheid van tegemoetkomende vracht- of landbouwvoertuigen.
- Banendijk
 - Beperkte rijbaanbreedte over de gehele lengte en smalle bermen ten oosten van de aansluiting Leveroyedijk.
- Kanaalweg (Mildert tot gemeentegrens)
 - Beperkte rijbaanbreedte

De opmerkingen van de stakeholders op wegvakken en kruispunten die geen onderdeel zijn van een overlapping tussen het fiets- en landbouwroutenetwerk, zijn niet nader beschouwd in het kader van dit onderzoek. Desondanks luidt wel het advies om deze locaties nader te onderzoeken om te bepalen of hier maatregelen benodigd zijn.

5 OPLOSSINGSRICHTINGEN

In navolging op de geconstateerde aandachtspunten ten aanzien van het fiets- en landbouwroutenetwerk binnen de gemeente Nederweert, staan in dit hoofdstuk mogelijke oplossingsrichtingen beschreven. Daarbij is onderscheid gemaakt in algemene oplossingsrichtingen en specifieke oplossingsrichtingen per locatie.

5.1 Algemene oplossingsrichtingen

5.1.1 Verkeerstellingen

Binnen de gemeente Nederweert zijn tellingen beschikbaar, maar er zijn geen verkeertellingen uitgevoerd op de wegen die onderdeel zijn van het fiets- en landbouwroutenetwerk. Om inzicht te krijgen in het gebruik van de wegen, met name in het buitengebied, door fietsers en landbouwvoertuigen luidt het advies om verkeerstellingen uit te laten voeren op de wegen die aandacht vragen ten aanzien van het gedeeld gebruik door fiets- en landbouwverkeer. Volgens de vertegenwoordigers van de belangenorganisaties moeten deze tellingen in april worden uitgevoerd, omdat landbouw- en fietsverkeer dan regelmatig gebruikmaken van de wegen.

Hierdoor ontstaat inzicht in het gebruik van deze wegen en op basis daarvan kan ook gericht worden bepaald in hoeverre aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn en welke wegen hierbij prioriteit hebben.

5.1.2 Snelheidsregime erftoegangswegen buiten de bebouwde kom

Voor erftoegangswegen buiten de bebouwde kom geldt landelijk een standaard snelheidsregime van 60 km/h. Binnen de gemeente Nederweert is maar op een beperkt aantal locaties dit snelheidsregime ingesteld. Het gaat hierbij om locaties die zijn voorzien van snelheidsverlagende maatregelen, zodat het snelheidsregime van 60 km/h ook met maatregelen is ondersteund.

Op het merendeel van de wegen, waaronder de wegen die door zowel door fietsers als landbouwvoertuigen, geldt nochtans een snelheidsregime van 80 km/h. De inrichting van de wegen in het buitengebied (o.a. rijbaanbreedtes, obstakelvrije zones) sluiten niet aan bij dit snelheidsregime, hetgeen resulteert in potentieel verkeersonveilige locaties. Ook ter bescherming van de fietsers in het buitengebied, luidt het advies om de erftoegangswegen buiten de bebouwde kom op te nemen in 60 km/h zones. Dit kan gefaseerd worden uitgerold in combinatie met snelheidsverlagende maatregelen op strategische locaties.

Daarnaast is ook het snelheidsverschil tussen gemotoriseerd verkeer en landbouwverkeer te groot wanneer een snelheidsregime van 80 km/h van toepassing is. Dit resulteert ook in verkeersonveiligheid en daarom gaat de voorkeur uit naar het positioneren van landbouwroutes op locaties waar een snelheidsregime van 60 km/h van toepassing is.

5.1.3 Gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom

Het landbouwverkeer maakt gebruik van diverse gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom met een snelheidsregime van 80 km/h. Het snelheidsverschil tussen gemotoriseerd verkeer en landbouwverkeer is op deze wegen te groot, waarbij inhaalmanoeuvres een risico zijn ten aanzien van verkeersveiligheid. Ook beperkt de aanwezigheid van landbouwverkeer op de gebiedsontsluitingswegen 80 km/h de verkeersafwikkeling.

Daarom luidt het advies om onderzoek te doen naar de inpasbaarheid van een landbouwpasseerstrook op strategische locaties.

5.1.4 Gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom

Binnen de gemeente Nederweert zijn diverse gebiedsontsluitingswegen 50 km/h gelegen waarop sprake is van gedeeld gebruik van de rijbaan door fietsers en gemotoriseerd verkeer. In navolging op de landelijke

ontwikkelingen luidt het advies om, ter bescherming van de kwetsbare fietsers, het snelheidsregime op gebiedsontsluitingswegen zonder vrijliggende fietsvoorzieningen terug te brengen van 50 km/h naar 30 km/h. Dit met ondersteunende maatregelen om dit snelheidsregime te benadrukken.

5.2 Locatiespecifieke oplossingsrichtingen

In deze paragraaf staan oplossingsrichtingen beschreven voor de aandachtslocaties ten aanzien van het gedeeld gebruik door fietsers en landbouwvoertuigen. Deze aandachtslocaties zijn afzonderlijk in bijlage B6 aangeduid.

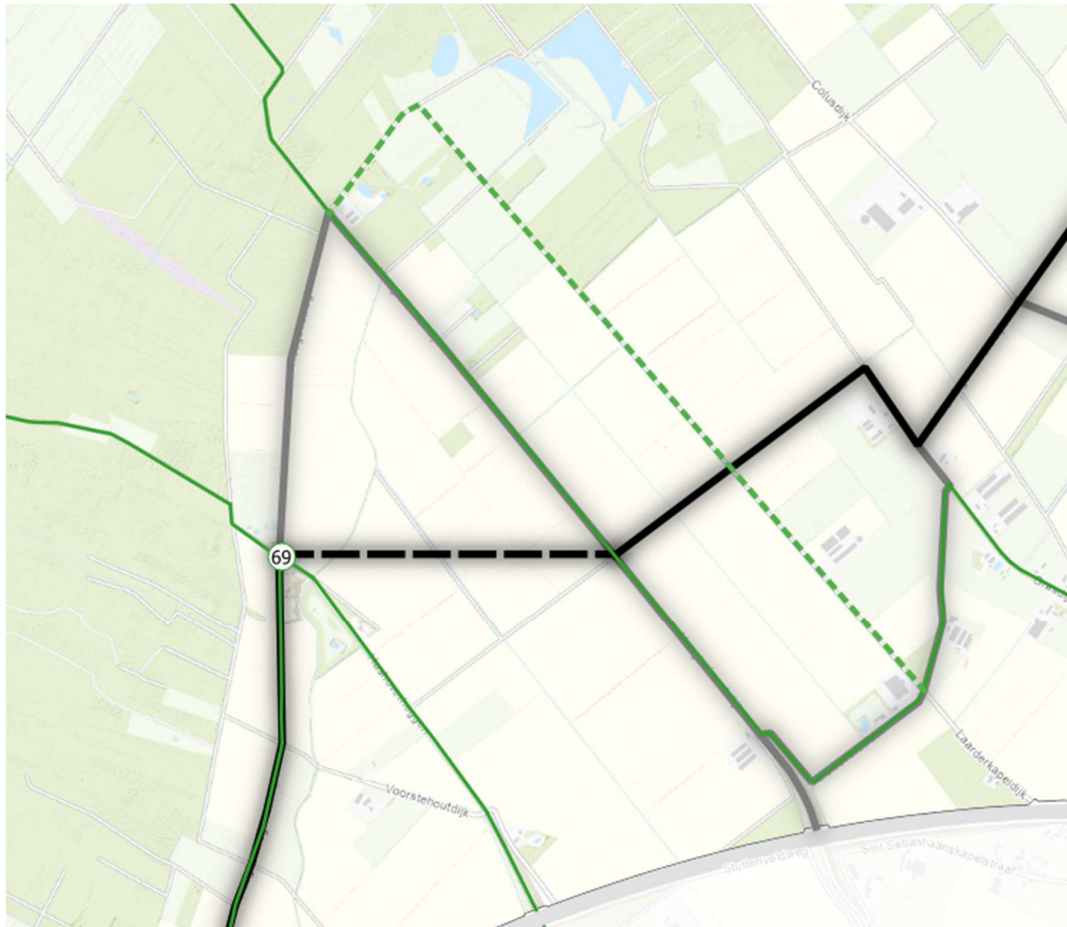
5.2.1 Hoogbosweg (gemeentegrens tot Weerterbosdijk)

Het ontvechten van het recreatief fietsnetwerk en lokaal landbouwroutenetwerk lijkt hier niet mogelijk, aangezien het verleggen van de fietsroute via de Doctor Anton Philipsweg naar fietsknooppunt 74 niet wenselijk is. De Doctor Anton Philipsweg vormt namelijk een verbinding met toe- en afritten van de A2, waardoor deze route niet aantrekkelijk is voor recreatief fietsverkeer.

Daarom luidt het advies om de verhardingsbreedte op de Hoogbosweg te verbreden tot tenminste 4,30 meter. Uit kosten oogpunt gaat de voorkeur uit naar het toepassen van verharde passeerstroken of overrijdbare verharding in de bermen, zodat ook een oplossing wordt geboden voor de kapot gereden bermen. Bij toepassing van overrijdbare verharding in de bermen moet deze fietsvriendelijk zijn, zodat fietsers er ook op kunnen uitwijken.

5.2.2 Heugterbroekdijk (Hoogbosweg tot Veldweverstraat)

Op de Heugterbroekdijk en omgeving liggen er kansen om het landbouwroutenetwerk te ontvechten van het fietsnetwerk. Hier luidt het advies om te onderzoeken of het mogelijk is om de bestaande recreatieve fietsroute via de Veldweverstraat en Heugterbroekdijk om te leggen via Laarderkapeldijk en Hoogbosweg, zie Afbeelding 24. Voor het fietscomfort is op de Laarderkapeldijk en Hoogbosweg wel een verharding gewenst, aangezien deze paden nu onverhard zijn.



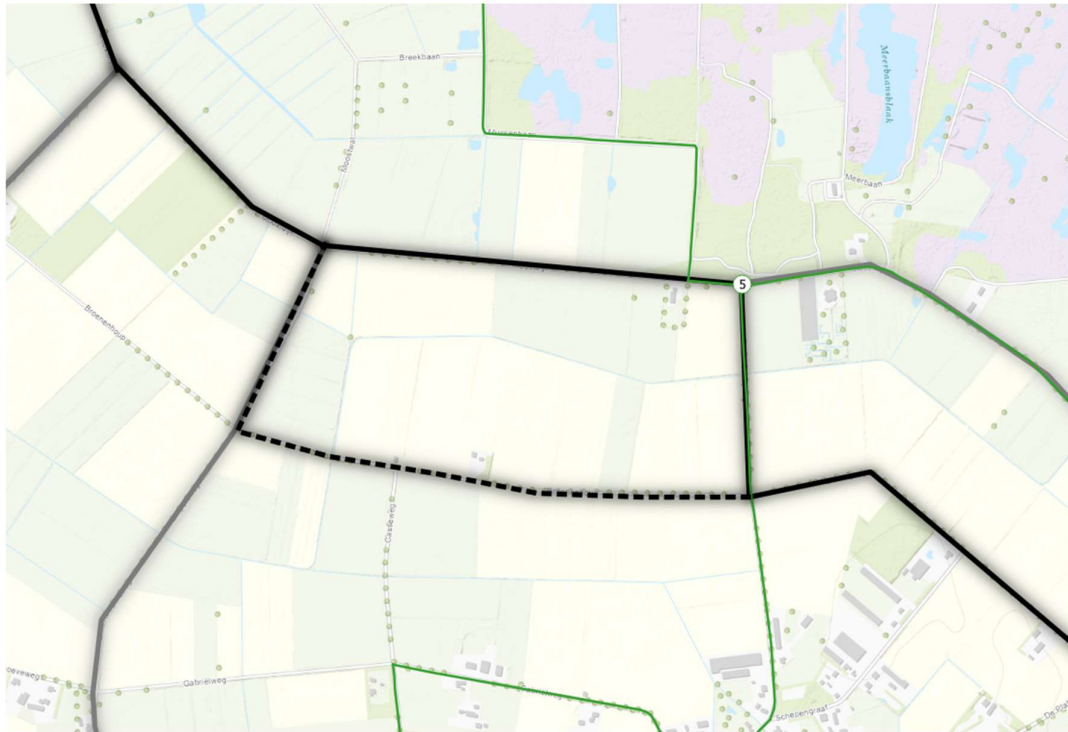
Afbeelding 24. Alternatieve recreatieve fietsroute (gestippelde lijn) via Laarderkapeldijk

Indien de bovenstaande oplossingsrichting niet haalbaar blijkt, wordt geadviseerd de verhardingsbreedte op de Heugterbroekdijk te verbreden tot ten minste 4,60 meter door het toepassen van fietsvriendelijke bermverharding of door het toepassen van verharde passeerstroken.

5.2.3 Schepengraaf (Ontginningsdijk tot Moostdijk)

Op de Schepengraaf is over een beperkte lengte sprake van een overlap tussen het recreatief fietsnetwerk en Kwaliteitsnet Landbouwverkeer. Hier ligt echter een mogelijkheid om het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer te ontvlechten van het recreatief fietsnetwerk door landbouwvoertuigen te verwijzen naar Broenenhoup – Kampersweg, zie Afbeelding 25. Hierdoor kan de hoeveelheid landbouwvoertuigen worden beperkt ter hoogte van Buitencentrum De Pelen als recreatieve trekpleister. Broenenhoup is, net als Ontginningsdijk, een onverharde weg. Deze onverharde wegen dienen vlak te zijn, zonder aanwezigheid van kuilen, om comfortabel berijdbaar te zijn voor landbouwvoertuigen.

Mocht het verleggen van de landbouwroute niet haalbaar blijken dan wordt geadviseerd de verhardingsbreedte op Schepengraaf te verbreden tot tenminste 4,60 meter door het toepassen van fietsvriendelijke bermverharding of door het toepassen van passeerstroken.



Afbeelding 25. Alternatieve route Kwaliteitsnet Landbouwverkeer (gestippelde lijn) via Broenenhoup

5.2.4 Moostdijk

Op Moostdijk vraagt de situatie binnen de bebouwde kom van Ospeldijk nadere aandacht. Een belangrijke vraag die hier speelt is hoeveel landbouwvoertuigen daadwerkelijk gebruik maken van Moostdijk om de mogelijke conflicten met het fietsverkeer en de voorzieningen binnen de bebouwde kom van Ospeldijk te bepalen.

Om de bebouwde kom van Ospeldijk via Moostdijk te ontzien, kan het lokaal landbouwverkeer ook gebruik worden maken van de route van het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer via de parallel gelegen Ontginningsdijk (zie Afbeelding 25). Daardoor worden veiligheidsrisico's binnen de bebouwde kom van Ospeldijk vermeden.

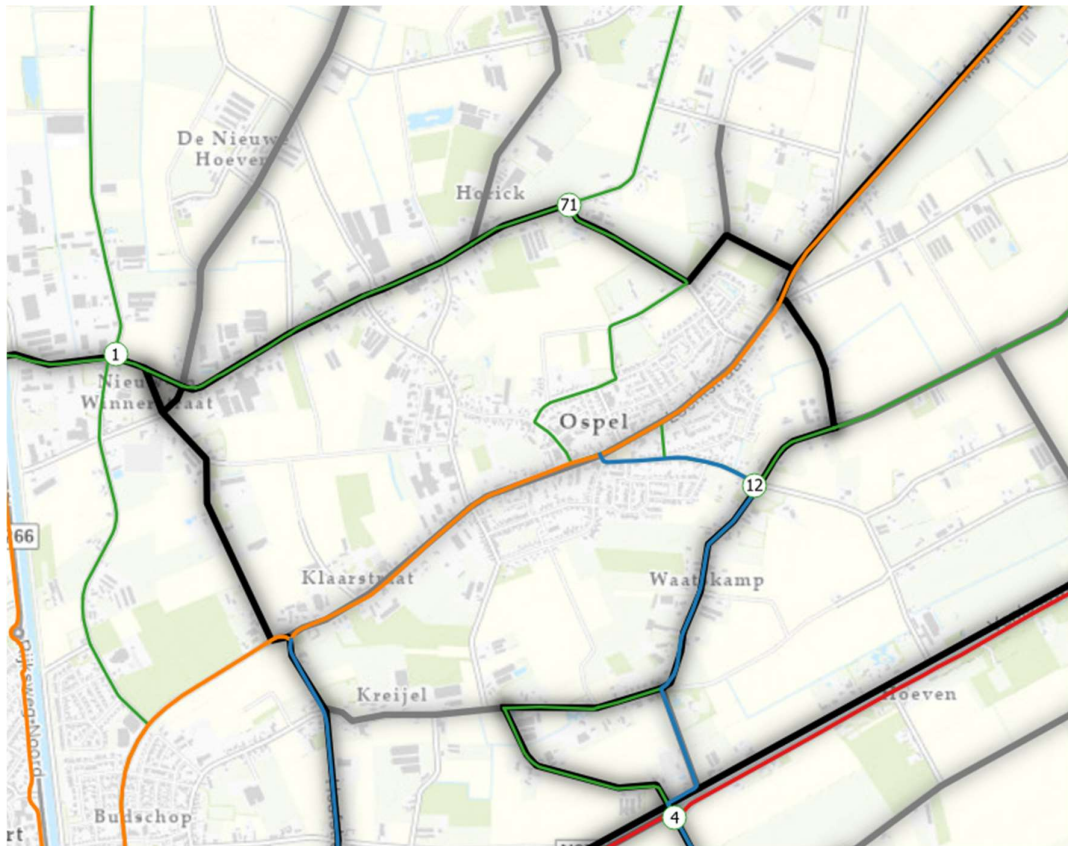
De vertegenwoordigers van de belangenorganisaties ervaren de Moostdijk echter niet als een knelpunt, waardoor hier geen maatregelen vereist zijn.

5.2.5 Hoofstraat – Klarstraat – Onze Lieve Vrouwestraat – Lochtstraat – Meijelsedijk

Op deze verbinding is vooral aandacht gevraagd voor het gebruik van de wegen door de bebouwde kom van Ospel, aangezien hier geen vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig zijn en diverse voorzieningen langs vooral de Onze Lieve Vrouwestraat zijn gelegen.

De voorgestelde oplossingsrichting is om, in samenspraak met Cumula en L.L.T.B., actief sturen op het gebruik van beschikbare alternatieve routes voor landbouwverkeer rond de bebouwde kom van Ospel, zoals Kreijel – Waatskamp en Nieuwstraat – Horick – Vlut. Hoewel dit resulteert in een omrijdbeweging, voorkomt het mogelijke conflicten binnen de bebouwde kom van Ospel.

Daarnaast kan het reduceren van de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/h binnen de bebouwde kom van Ospel een bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid, waarmee ook invulling wordt gegeven aan één van de mogelijke projecten uit het Mobiliteitsplan Nederweert.



Afbeelding 26. Beschikbare landbouw- en fietsroutes rond de bebouwde kom van Ospel

5.2.6 Bochtstraat – Kreijel – Waatskamp – Kruisvenndijk (tot Reebergweg)

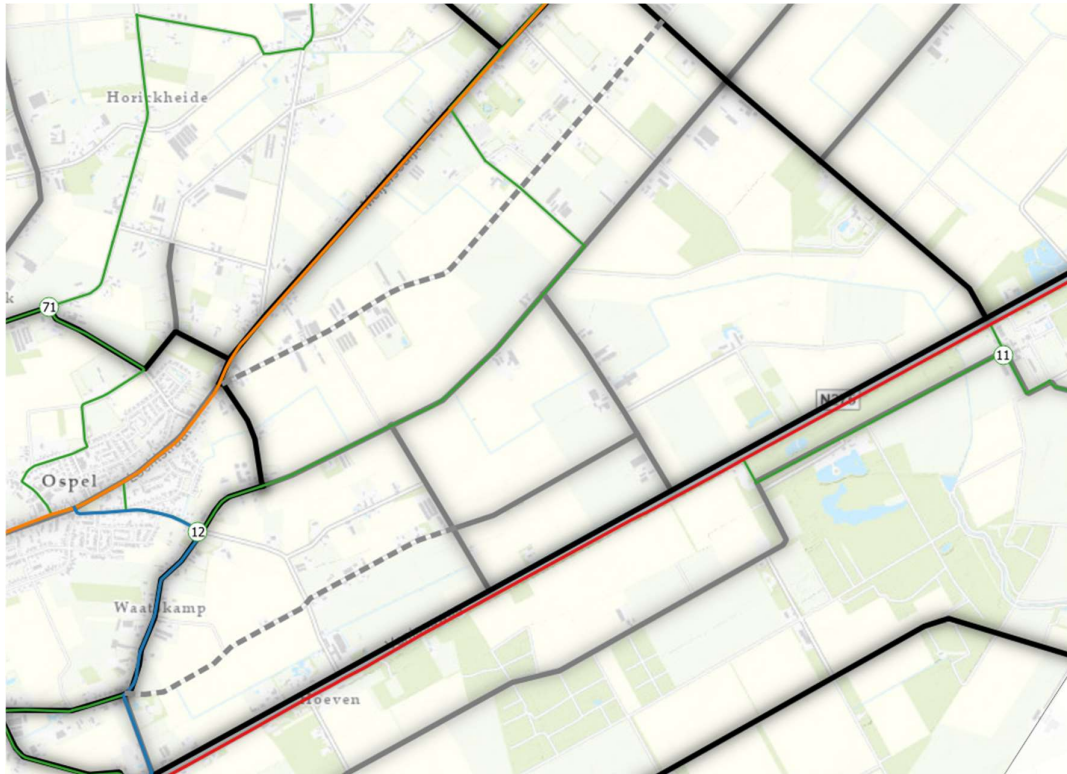
Op deze verbinding vormt de beperkte rijbaanbreedte en smalle bermen op de Kruisvenndijk tussen de aansluiting Hofweg en Reebergweg en op de Bochtstraat een punt van aandacht.

Het gebruik van de Bochtstraat door fiets- en landbouwverkeer is gelet op de ligging van de Niesakkerbrug logisch. Daarom luidt het advies om de verhardingsbreedte op de Bochtstraat te verbreden tot tenminste 4,60 meter door toepassing van fietsvriendelijke bermverharding. Ook is een veilige oversteek voor het landbouw- en fietsverkeer ter plaatse van de aansluiting Bochtstraat – N275 – Niesakkerbrug benodigd.

Op de Kruisvenndijk is het mogelijk om het landbouwverkeer te ontvlechten van het fietsverkeer. Dit kan worden verwezenlijkt door de lokale landbouwroute te verwijzen naar de Plattepeeldijk. Om de Bientjesweg en Stenenburg vervolgens bereikbaar te houden als onderdeel van het landbouwroutenetwerk, kan het lokaal landbouwverkeer worden verwezen naar de Sluppevenweg – Waatskamperheide. Zie Afbeelding 27.

De Sluppevenweg is deels onverhard en dit geldt ook voor de Plattepeeldijk tussen de aansluiting Diepvenndijk en Zwarteboordweg. Deze onverharde weggedeelten dienen vlak te zijn om comfortabel berijdbaar te zijn voor landbouwvoertuigen.

Feit is dat via de Kruisvenndijk een aantal agrarische bedrijven worden ontsloten, dus het voorkomen van landbouwverkeer lijkt hier niet mogelijk. Om de fietsveiligheid te bevorderen luidt het advies om de verhardingsbreedte hier te verbreden tot tenminste 4,60 meter door het toepassen van fietsvriendelijke bermverharding of passeerstroken.



Afbeelding 27. Alternatieve lokale landbouwroutes (gestippelde lijnen) via Plattepeeldijk (noord) en Sluppevenweg – Waatskamperheide (zuid)

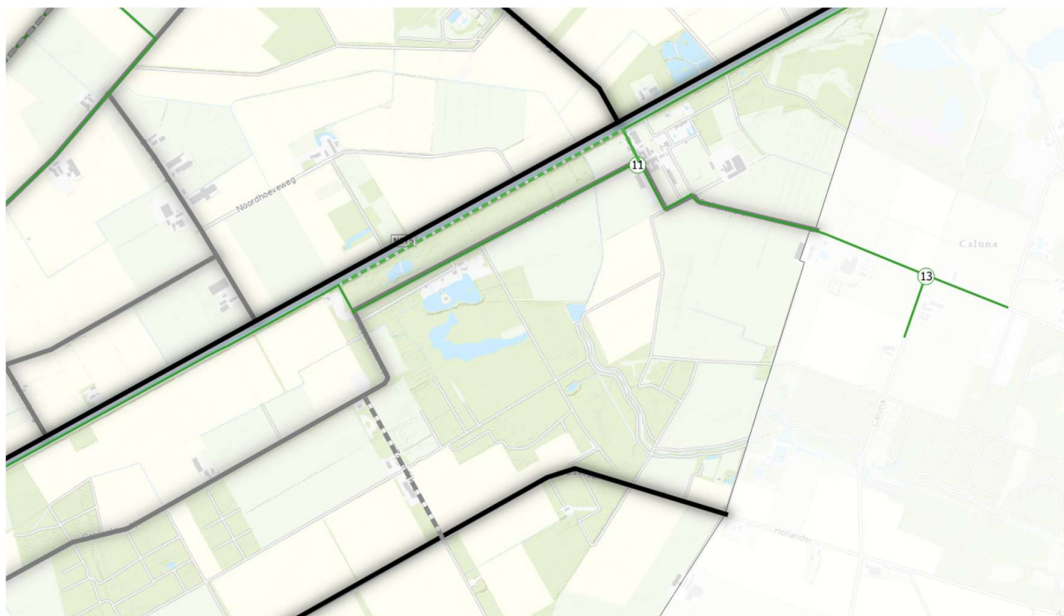
5.2.7 Aan het Kruis – Stokershorst

Op Aan het Kruis en Stokershorst is sprake van een geringe rijbaanbreedte. Hier zijn een tweetal mogelijkheden om het landbouwverkeer te ontvlechten van het fietsverkeer. Het recreatief fietsverkeer kan, in plaats van Aan het Kruis, ook gebruik maken van Hoeven langs de Noordervaart. Dit gedeelte van Hoeven is op dit moment onverhard, en om deze route aantrekkelijk te maken voor fietsverkeer is hier verharding gewenst.

Voor de fietsverbinding over Stokershorst richting knooppunt 13 is echter geen alternatief beschikbaar. Aangezien Stokershorst een belangrijke verbinding vormt met het Graszodenbedrijf Hendriks, is het raadzaam om hier passeerstroken toe te passen of de verhardingsbreedte hier te verbreden tot tenminste 4,60 meter door toepassing van fietsvriendelijke bermverharding.

Daarnaast is het denkbaar om de lokale route voor het landbouwverkeer in plaats van Aan het Kruis – Stokershorst, via Zoomdijk verwijzen naar het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer over de Kruisstraat.

Deze mogelijkheden zijn in Afbeelding 28 aangeduid.



Afbeelding 28. Alternatieve recreatieve fietsverbinding en lokale landbouwrouten (gestippeld)

5.2.8 Roeven – Kraan

Alleen op Roeven tussen de aansluiting Roeventerschans tot Kraan is sprake van een geringe rijbaanbreedte. Hier wordt dan ook geadviseerd om passeerstroken toe te passen of de verhardingsbreedte te verruimen tot tenminste 4,60 meter door toepassing van fietsvriendelijke bermverharding.

Om te bepalen in hoeverre hier sprake is van veel doorgaand verkeer is nader onderzoek nodig. Om het gebruik van deze route door het gemotoriseerd verkeer te ontmoedigen kan worden gedacht aan het toepassen van snelheidsverlagende maatregelen.

5.2.9 Eind – Houtsberg – Deckersstraat – Dorpstraat – Kerkstraat

Op de Leveroysebrug in Nederweert-Eind en binnen de bebouwde kom van Leveroy dient het verkeer uit te wijken over de fietsvoorzieningen bij aanwezigheid van tegemoetkomende vracht- of landbouwvoertuigen.

Om dit te voorkomen dient nader te worden onderzocht in hoeverre een aanpassing van de Leveroysebrug over de Noordervaart mogelijk is. Hierbij kan ook worden gedacht aan de realisatie van een aparte fietsbrug(gen).

Vrijliggende fietsvoorzieningen, passend bij een gebiedsontsluitingsweg 50 km/h, zijn ruimtelijk niet inpasbaar binnen de bebouwde kom van Leveroy. Hier wordt geadviseerd, overeenkomstig één van de projecten uit het Mobiliteitsplan Nederweert, om de maximumsnelheid te reduceren naar 30 km/h.

De wens is om de Kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer te verleggen naar de Heerbaan in Leveroy (zie Afbeelding 3). Het gebruik van de Heerbaan door landbouwverkeer resulteert echter in een veiligheidsrisico als gevolg van de aanwezige toegang naar het voetbalveld / Jong Nederland en camperplaats Houbenhof aldaar. Bovendien is de beschikbare rijbaan- en bermbreedte op Heerbaan beperkt. Daardoor is er geen veilige alternatieve route beschikbaar om landbouwverkeer door de bebouwde kom van Leveroy te voorkomen.

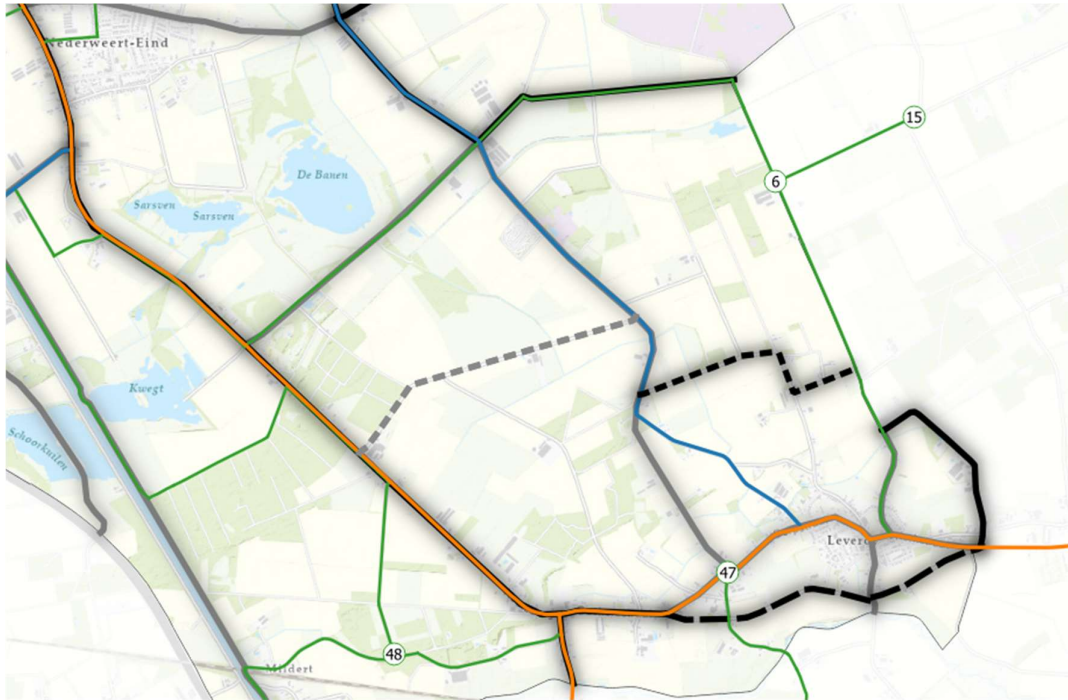
5.2.10 Banendijk

Om Banendijk te ontzien van landbouwverkeer is er een alternatieve route beschikbaar voor het lokale landbouwverkeer. Het lokaal landbouwverkeer kan namelijk uitwijken naar de zuidelijker gelegen parallelle route Vlakwater. Deze sluit echter niet direct aan op de Banendijk richting de gemeente Leudal. Daarom is het

raadzaam om het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer om te leggen via de Leveroyse Heideweg en Sillenhoek naar de Reulisweg. Deze aanpassingen zijn weergegeven in onderstaande Afbeelding 29.

Door deze aanpassingen wordt mogelijk ook een aantrekkelijker alternatief geboden voor de Banendijk die volgens de vertegenwoordigers van de belangenorganisaties voor het landbouwverkeer nu als niet aantrekkelijk wordt ervaren.

Op deze manier vervalt de functie van Banendijk in het landbouwroutenetwerk. Aanliggende agrarische percelen en bedrijven dienen via Banendijk wel bereikbaar te blijven. Daarom is het wenselijk om de verhardingsbreedte op Banendijk te verruimen tot tenminste 4,60 meter door toepassing van fietsvriendelijke bermverharding of door toepassing van passeerstroken.



Afbeelding 29. Alternatieve routes lokaal netwerk en Kwaliteitsnet Landbouwverkeer (gestippeld)

5.2.11 Kanaalweg (Mildert tot gemeentegrens)

Voor de Kanaalweg tussen Mildert en de gemeentegrens geldt dat er geen (aantrekkelijke) alternatieve route beschikbaar is voor het fiets- of landbouwverkeer. Daarom luidt het advies om de verhardingsbreedte op Kanaalweg te verruimen tot tenminste 4,60 meter door het aanbrengen van fietsvriendelijke bermverharding of door de toepassing van passeerstroken.

6 CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN

6.1 Conclusies

In navolging op de studie naar het fiets- en landbouwroutenetwerk binnen de gemeente Nederweert zijn de volgende conclusies te trekken:

- Op 23 locaties/wegvakken is sprake van een overlap tussen fiets- en landbouwroutes.
- Op 14 locaties is sprake van een geconstateerd knelpunt ten aanzien van het gedeeld gebruik door fiets- en landbouwverkeer.
- Op diverse locaties is het mogelijk om het fiets- en landbouwverkeer met elkaar te ontvlechten.

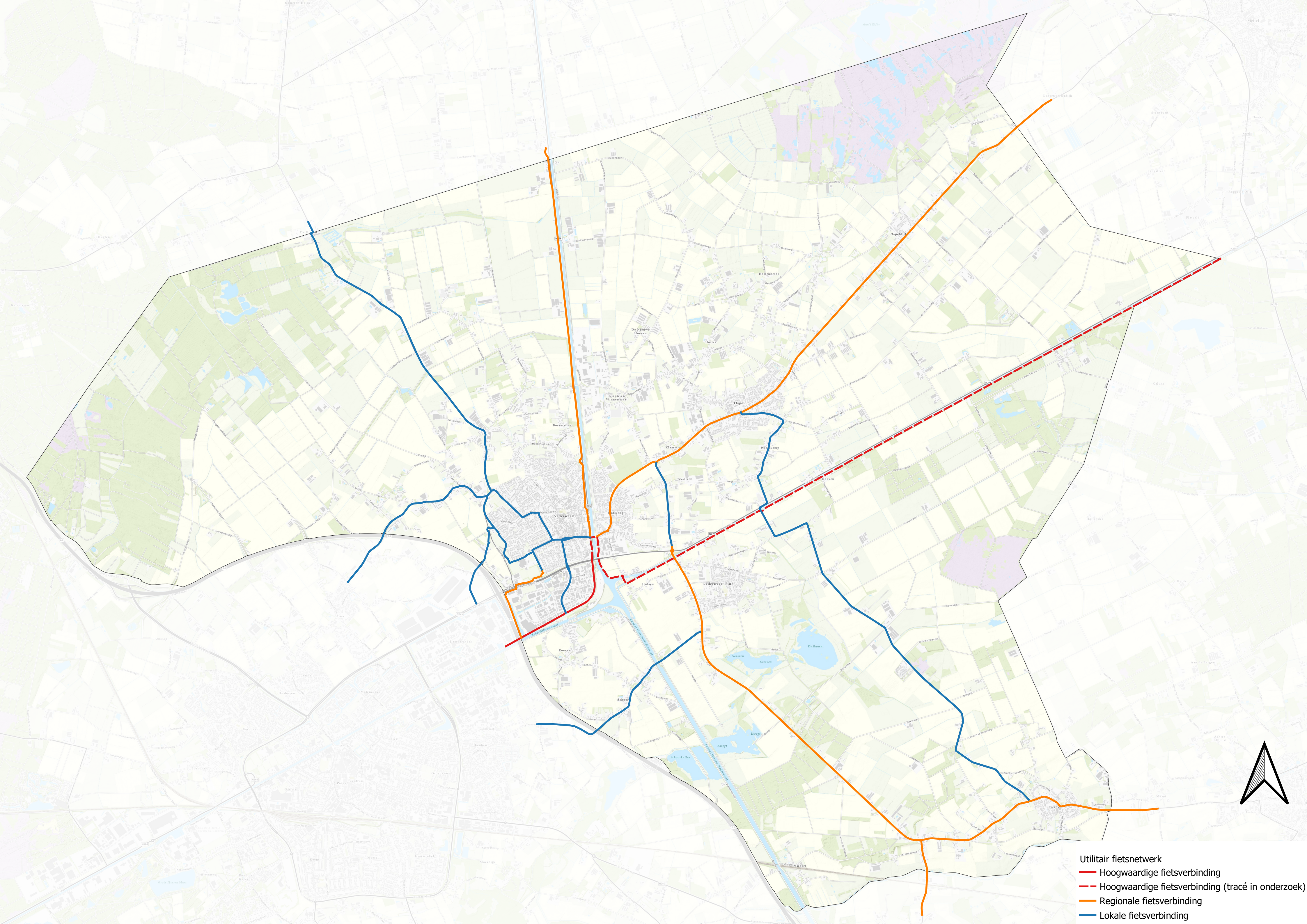
6.2 Aanbevelingen

Ten aanzien van dit onderzoek wordt het navolgende aanbevolen:

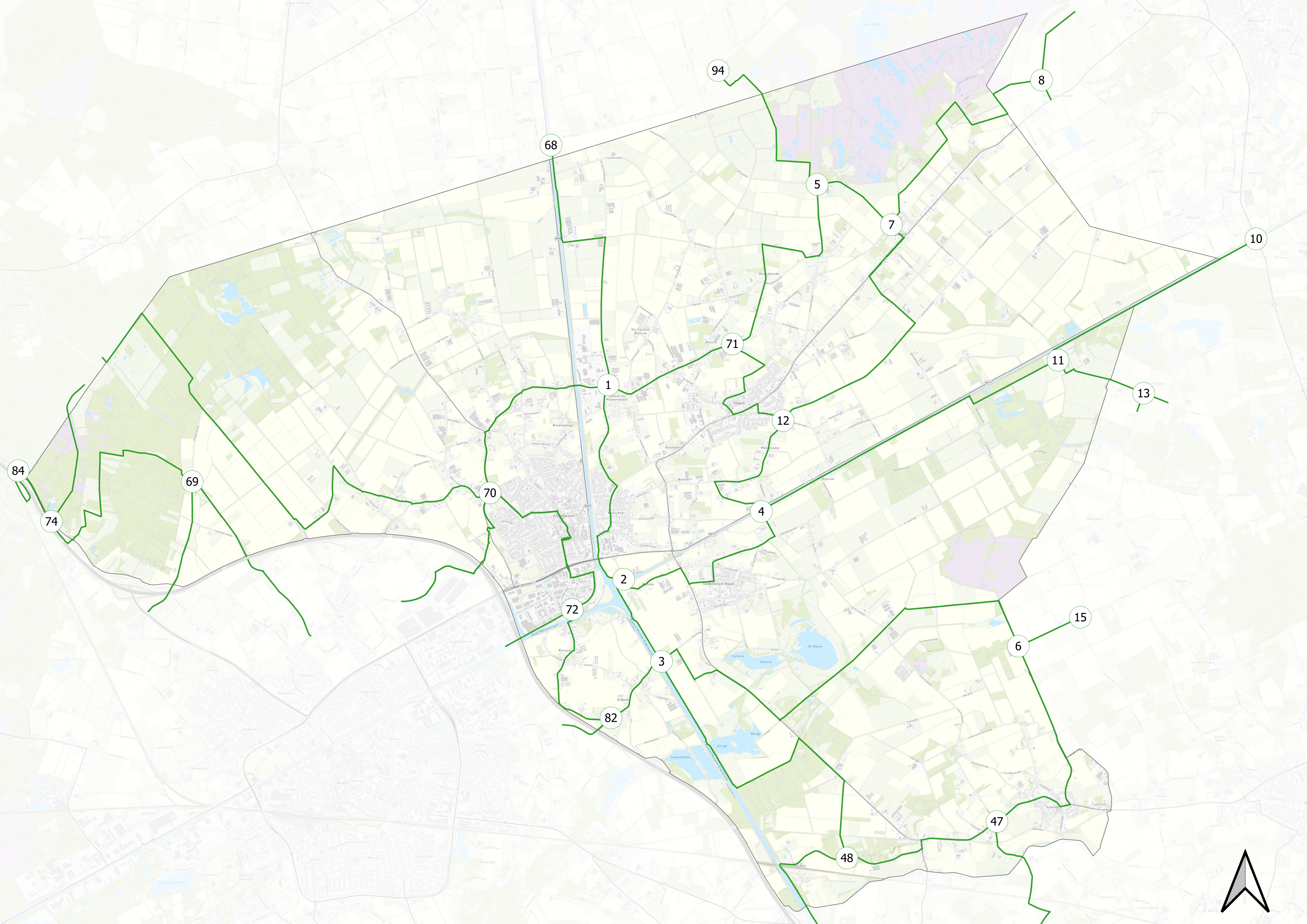
- Tellingen verrichten (in april) naar het gebruik door landbouwvoertuigen en fietsers op de knelpuntlocaties;
- Het (gefaseerd) instellen van een snelheidsregime van 60 km/h op de erftoegangswegen in het buitengebied van Nederweert, waar nodig ondersteund met bijbehorende maatregelen.
- Het onderzoeken naar de mogelijkheden tot de inpassing van landbouwpasseerstroken langs gebiedsontsluitingswegen 80 km/h.
- Het volgen van de landelijke aanbevelingen ten aanzien van de uitrol van gebiedsontsluitingswegen met een snelheidsregime van 30 km/h in plaats van 50 km/h.
- Het nemen van maatregelen op knelpuntlocaties, onder andere op basis van de resultaten uit nadere verkeerstellingen. Op basis van deze verkeerstellingen kan eventueel een inschatting gemaakt worden of het volledig verbreden van de weg noodzakelijk is of dat eventueel ook passeerstroken kunnen functioneren.

BIJLAGEN

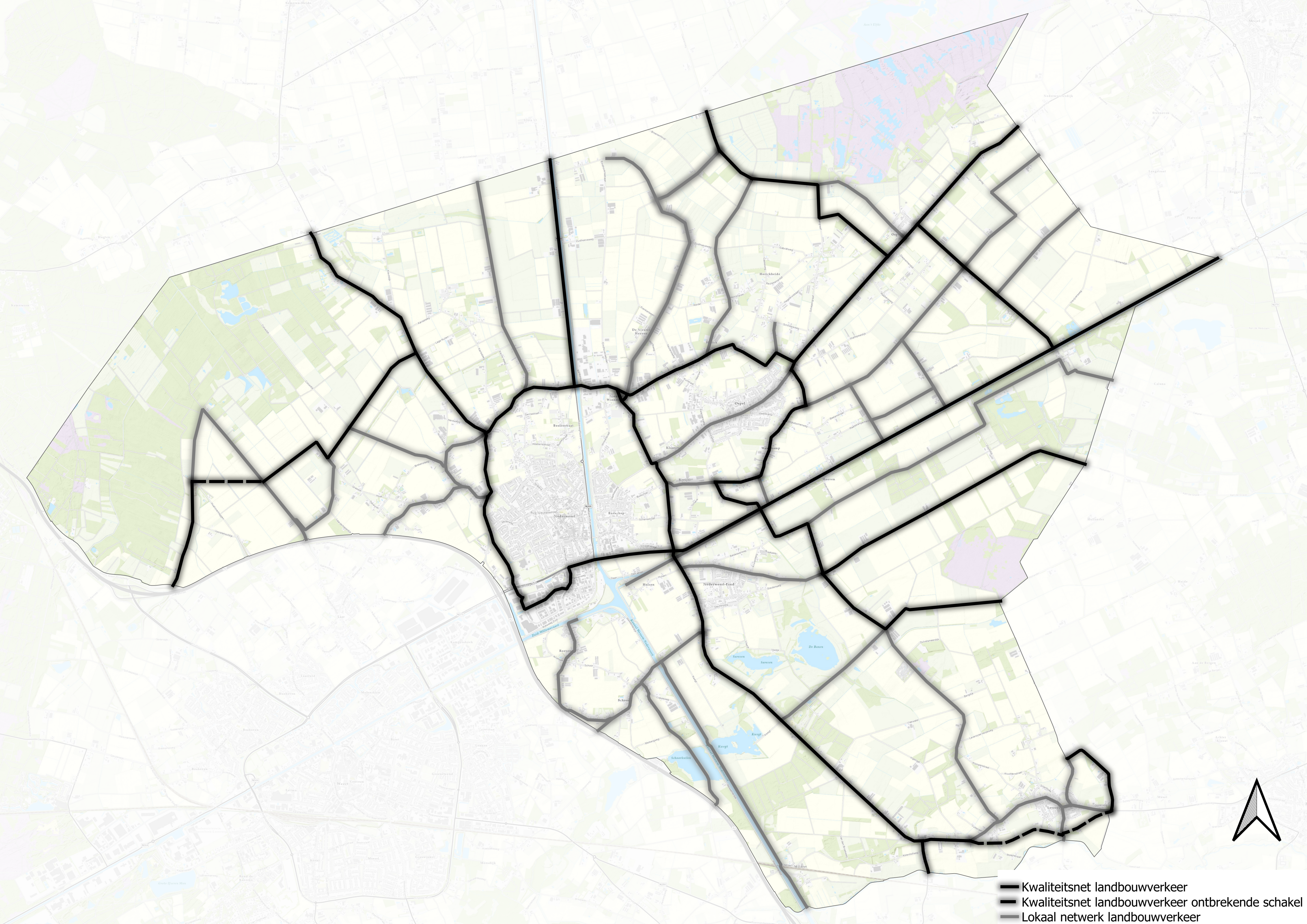
B1 NETWERKKAARTEN FIETS



- Utilitair fietsnetwerk
- Hoogwaardige fietsverbinding
 - Hoogwaardige fietsverbinding (tracé in onderzoek)
 - Regionale fietsverbinding
 - Lokale fietsverbinding

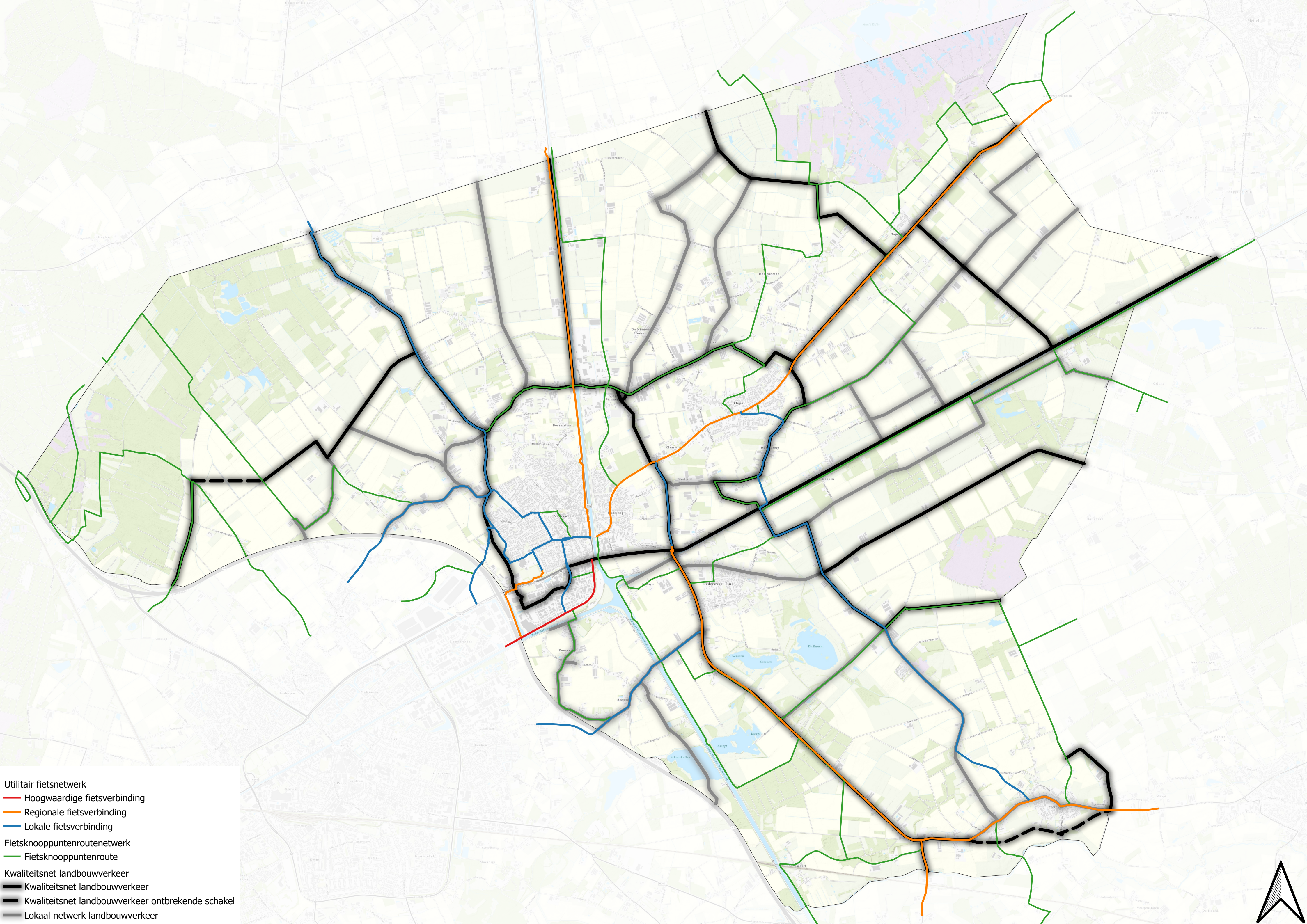


B2 LANDBOUWROUTENETWERK



- Kwaliteitsnet landbouwverkeer
- Kwaliteitsnet landbouwverkeer ontbrekende schakel
- Lokaal netwerk landbouwverkeer

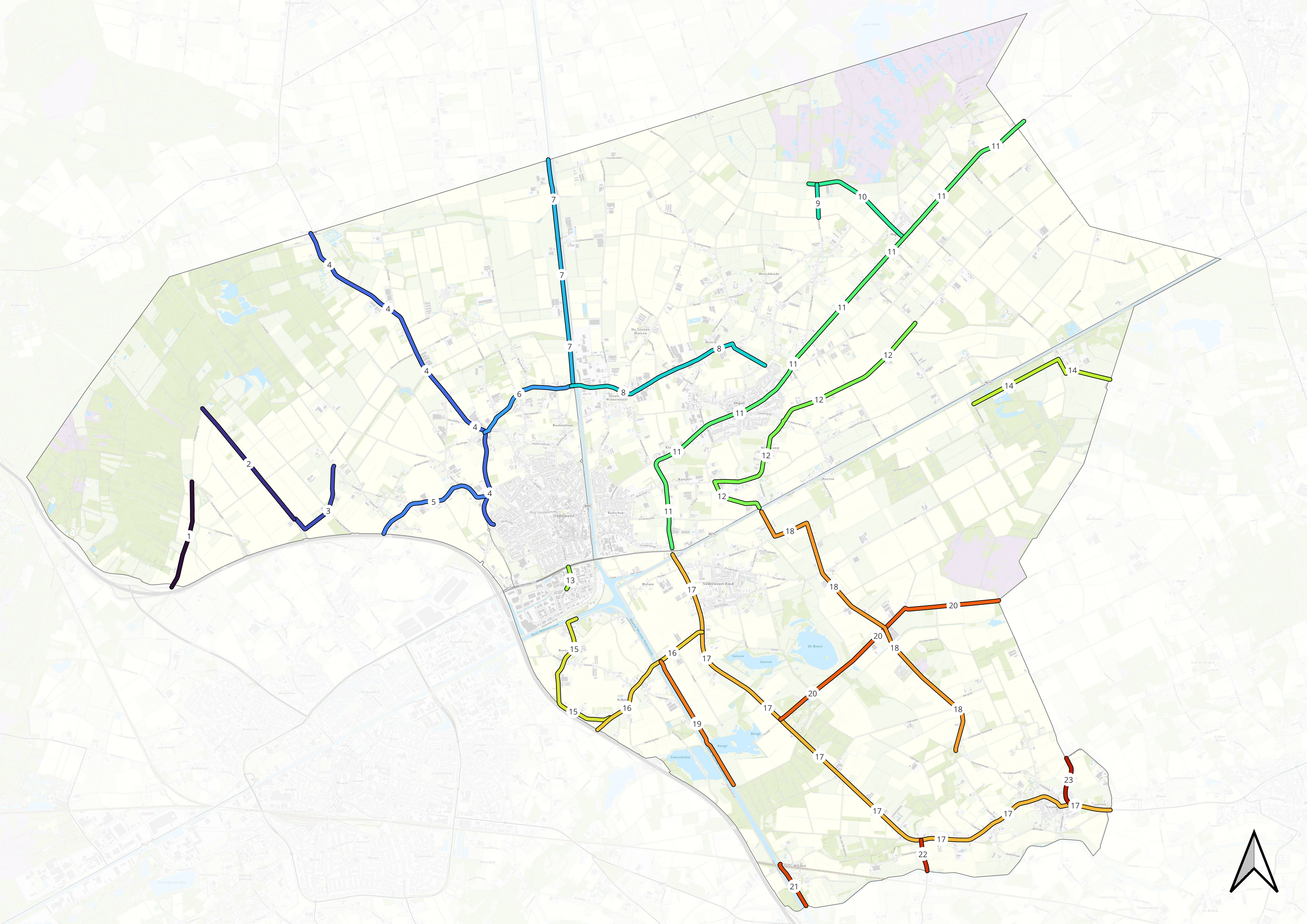
B3 COMBINATIE FIETS- EN LANDBOUWROUTENETWERK



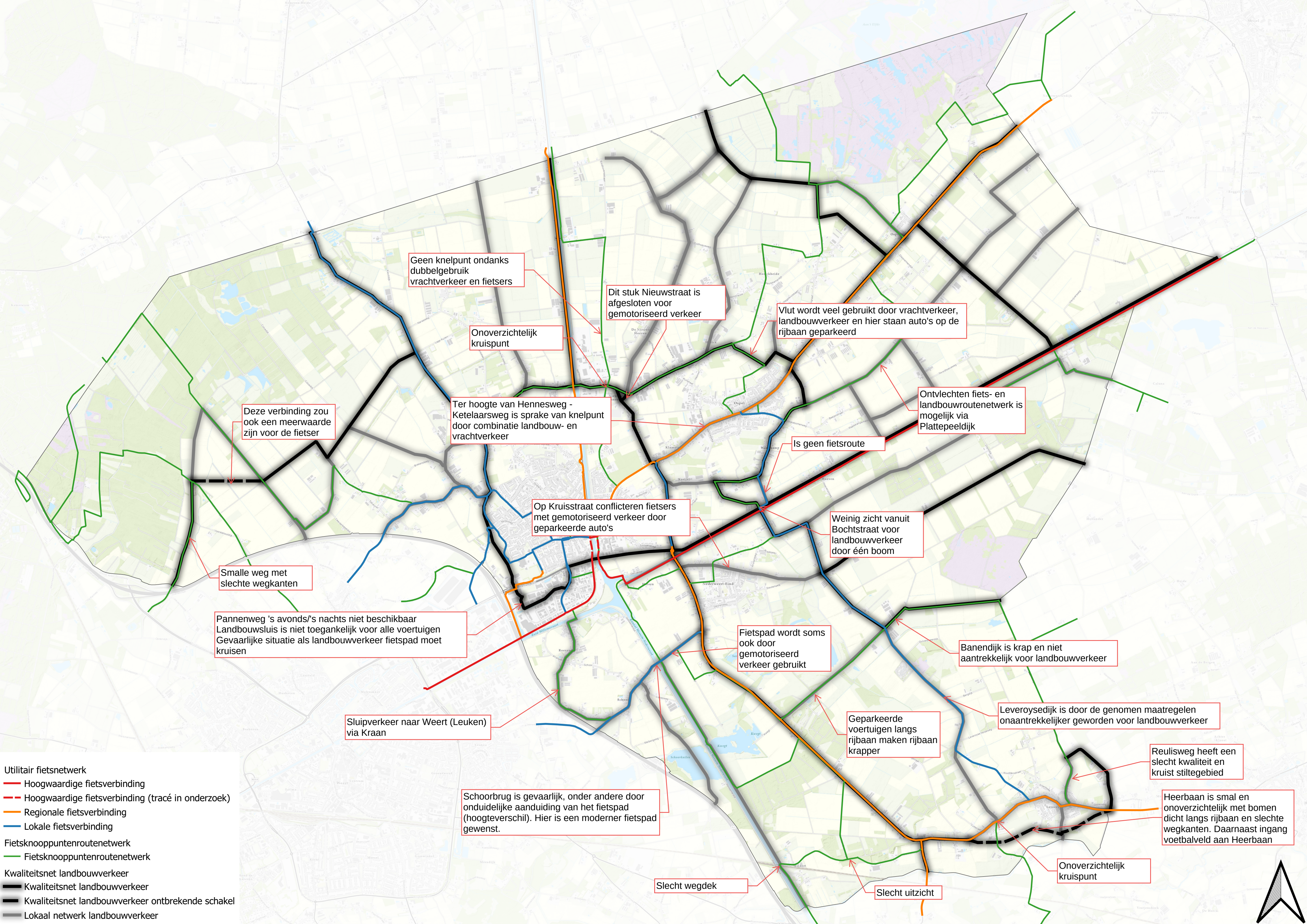
- Utilitair fietsnetwerk
- Hoogwaardige fietsverbinding
 - Regionale fietsverbinding
 - Lokale fietsverbinding
- Fietsknooppuntenroutenetwerk
- Fietsknooppuntenroute
- Kwaliteitsnet landbouwverkeer
- Kwaliteitsnet landbouwverkeer
 - Kwaliteitsnet landbouwverkeer ontbrekende schakel
 - Lokaal netwerk landbouwverkeer



B4 OVERLAPLOCATIES FIETS- EN LANDBOUWROUTENETWERK



B5 OPGEHAALDE REACTIES WERKSESSIES



Geen knelpunt ondanks dubbelgebruik vrachtverkeer en fietsers

Dit stuk Nieuwstraat is afgesloten voor gemotoriseerd verkeer

Vlut wordt veel gebruikt door vrachtverkeer, landbouwverkeer en hier staan auto's op de rijbaan geparkeerd

Onoverzichtelijk kruispunt

Ter hoogte van Hennesweg - Ketelaarsweg is sprake van knelpunt door combinatie landbouw- en vrachtverkeer

Ontvlechten fiets- en landbouwroutenetwerk is mogelijk via Plattepeeldijk

Deze verbinding zou ook een meerwaarde zijn voor de fietser

Is geen fietsroute

Op Kruisstraat conflicteren fietsers met gemotoriseerd verkeer door geparkeerde auto's

Weinig zicht vanuit Bochtstraat voor landbouwverkeer door één boom

Smalle weg met slechte weggangen

Panneweg 's avonds 's nachts niet beschikbaar Landbouwsuis is niet toegankelijk voor alle voertuigen Gevaarlijke situatie als landbouwverkeer fietspad moet kruisen

Fietspad wordt soms ook door gemotoriseerd verkeer gebruikt

Banendijk is krap en niet aantrekkelijk voor landbouwverkeer

Sluipverkeer naar Weert (Leuken) via Kraan

Geparkeerde voertuigen langs rijbaan maken rijbaan krappier

Leveroysdijk is door de genomen maatregelen onaantrekkelijker geworden voor landbouwverkeer

Reulisweg heeft een slecht kwaliteit en kruist stiltegebied

Heerbaan is smal en onoverzichtelijk met bomen dicht langs rijbaan en slechte weggangen. Daarnaast ingang voetbalveld aan Heerbaan

Schoorbrug is gevaarlijk, onder andere door onduidelijke aanduiding van het fietspad (hoogteverschil). Hier is een moderner fietspad gewenst.

Slecht wegdek

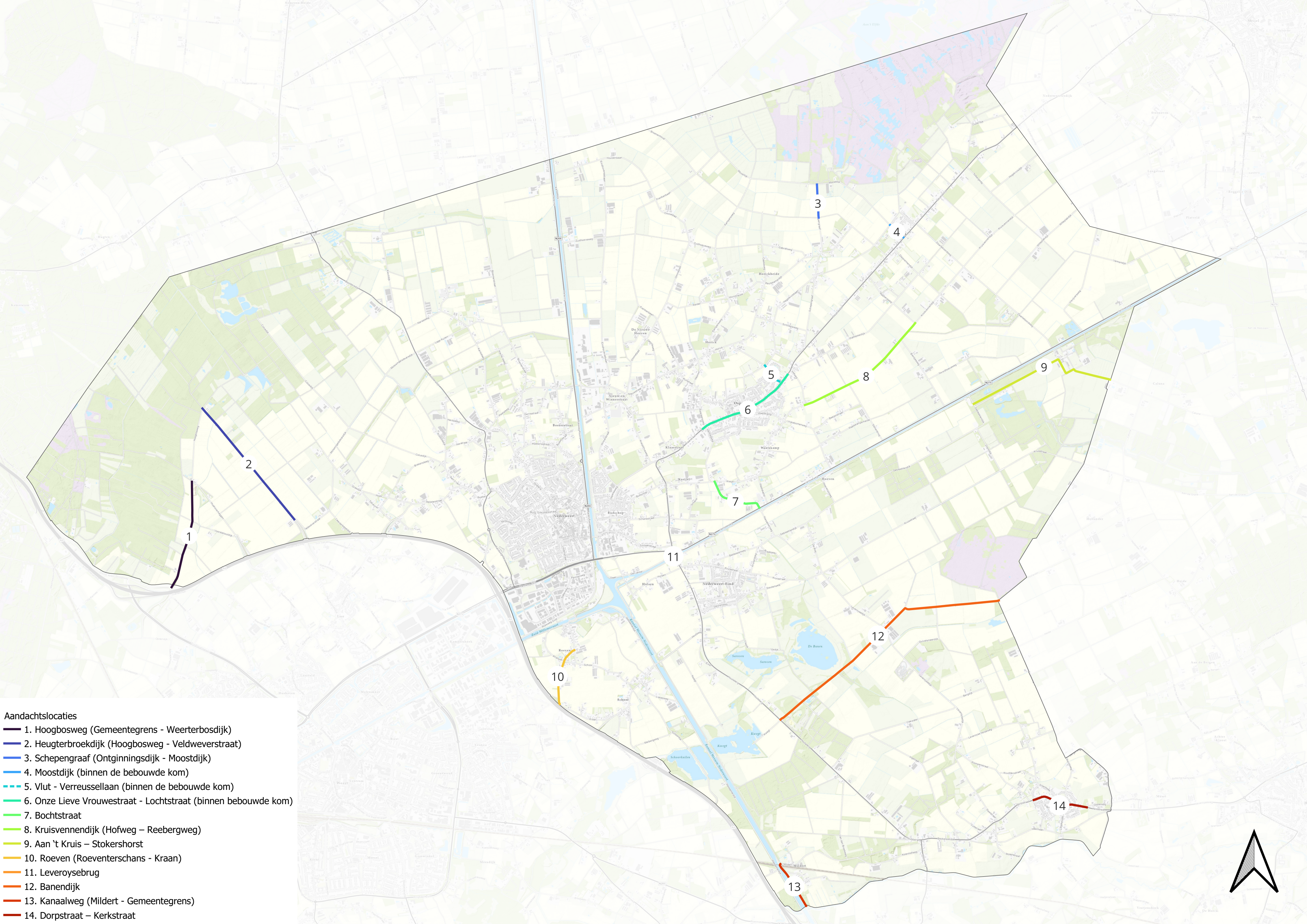
Slecht uitzicht

Onoverzichtelijk kruispunt

- Utilitair fietsnetwerk
- Hoogwaardige fietsverbinding
 - Hoogwaardige fietsverbinding (tracé in onderzoek)
 - Regionale fietsverbinding
 - Lokale fietsverbinding
- Fietsknooppuntenroutenetwerk
- Fietsknooppuntenroutenetwerk
- Kwaliteitsnet landbouwverkeer
- Kwaliteitsnet landbouwverkeer
 - Kwaliteitsnet landbouwverkeer ontbrekende schakel
 - Lokaal netwerk landbouwverkeer



B6 AANDACHTSLOCATIES GEDEELD GEBRUIK FIETS- EN LANDBOUWVERKEER



- Aandachtslocaties
- 1. Hoogbosweg (Gemeentegrens - Weeterbosdijk)
 - 2. Heugterbroekdijk (Hoogbosweg - Veldweverstraat)
 - 3. Schepengraaf (Ontginningsdijk - Moostdijk)
 - 4. Moostdijk (binnen de bebouwde kom)
 - 5. Vlut - Verreussellaan (binnen de bebouwde kom)
 - 6. Onze Lieve Vrouwestraat - Lochtstraat (binnen bebouwde kom)
 - 7. Bochtstraat
 - 8. Kruisvennendijk (Hofweg - Reebergweg)
 - 9. Aan 't Kruis - Stokershorst
 - 10. Roeven (Roeventerschans - Kraan)
 - 11. Leveroysebrug
 - 12. Banendijk
 - 13. Kanaalweg (Mildert - Gemeentegrens)
 - 14. Dorpstraat - Kerkstraat