

GEMEENTE NEDERWEERT

Verkeersveiligheidsplan Nederweert

Eindrapportage

GEMEENTE NEDERWEERT

Verkeersveiligheidsplan Nederweert

Eindrapportage

Bestand : P:\prj100\NDW\033\rapp\ eindrapportage.wpd

Project : NDW033

Gecontroleerd door :

april 2009

Inhoudsopgave

Colofon	v
1 Inleiding	1
1.1 Achtergrond	1
1.2 Plan van aanpak	1
1.2.1 Communicatie	2
1.3 Leeswijzer	3
2 Beleidsmatige inventarisatie	4
2.1 Nationaal beleid	4
2.2 Provinciaal beleid	5
2.3 Regionaal beleid	6
2.4 Gemeentelijk beleid	7
2.5 Evaluatie Verkeersveiligheidsplan 1999	8
2.5.1 Taakstelling	8
2.5.2 Evaluatie	8
3 Verkeerskundige analyse huidige situatie	13
3.1 Omgevingsanalyse	13
3.1.1 Nederweert en Budschop	13
3.1.2 Ospel	14
3.1.3 Ospeldijk	14
3.1.4 Eind	15
3.1.5 Leveroy	15
3.1.6 Buitengebied	15
3.2 Wegcategorisering	15
3.3 Huidige weginrichting	17
3.4 Intensiteiten	20
3.5 Objectieve verkeersonveiligheid	27
3.6 Subjectieve verkeersonveiligheid	33
3.6.1 Belanghebbenden	34
3.6.2 Reactieformulier via internet	34
3.6.3 Knelpuntenkaart	35

4	Gewenste toekomstige situatie	39
4.1	Uitgangspunten Duurzaam Veilig wegennet	39
4.1.1	Duurzaam Veilig fase 2 - Door met Duurzaam Veilig	39
4.1.2	Netwerkstructuur	40
4.1.3	Gebiedsontsluitingswegen	41
4.1.4	30 km zones	43
4.1.5	60km zones	48
4.1.6	Uniformeren bebouwde komgrenzen	54
4.1.7	Mensgerichte maatregelen	55
4.1.8	ROVL: Meerjarenuitvoeringsplan 2008-2011	59
4.2	Maatregelen op specifieke locaties	65

Bijlagen

1	Verslag overleg dorpsraden	B-1
2	Totaaloverzicht knelpunten	B-2
3	Wegenverkeerswet 1994, artikel 8	B-3

Tabellenlijst

Tabel 1: Projecten in het kader van Verkeerseducatie en -voorlichting (Verkeersveiligheidsplan 1999)	10
Tabel 2: Overzicht intensiteiten	20
Tabel 3: Ongevallen gemeente Nederweert per jaar	27
Tabel 4: Vergelijking totaal aantal ongevallen Nederland, Limburg en Nederweert	27
Tabel 5: Aard ongevallen gemeente Nederweert, periode 2003-2007	28
Tabel 6: Onderscheid ongevallen naar wegbeheerder, periode 2003-2007	29
Tabel 7: Leeftijdscategorie bestuurders, periode 2003-2007	29
Tabel 8: Alcohol onder bestuurders/voetgangers, periode 2003-2007	30
Tabel 9: Vervoerswijzen ongevallen 2003-2007	31
Tabel 10: Ontwikkeling ongevallen langzaam verkeer	31
Tabel 11: Overzicht ongevallen op kruispunt en wegvak	32
Tabel 12: Top 10 wegvakongevallen, periode 2003-2007	32
Tabel 13: Top 10 kruispuntongevallen, periode 2003-2007	33
Tabel 14: Knelpunten wegvak	35
Tabel 15: Knelpunten kruispunt	36
Tabel 16: Meerjaren Uitvoeringsprogramma ROVL	64
Tabel 17: Meerjaren Uitvoeringsprogramma	72

Afbeeldingenlijst

Afbeelding 1: Slachtofferongevallen per jaar met trendlijn tot 2020	9
Afbeelding 2: Huidige inrichting Kerkstraat Leveroy	17
Afbeelding 3: Herinrichting GOW bibeko (Burg. Greijmansstraat)	17
Afbeelding 4: Venloseweg (N275)	18
Afbeelding 5: Voorbeeld erftoegangsweg met beperkte verkeersfunctie (Peelsteeg)	19
Afbeelding 6: Voorbeeld gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom (Deckersstraat)	42
Afbeelding 7: Voorbeeldinrichting gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom	43
Afbeelding 8: Voorbeeld sobere inrichting	45
Afbeelding 9: Fysieke poort: inritconstructie	45
Afbeelding 10: Visuele poort: bebakening en markering	46
Afbeelding 11: Voorbeeldinrichting 60km zone	50
Afbeelding 12: Voorbeeldinrichting 60km zone	50
Afbeelding 13: Plateau in 60km zone	50
Afbeelding 14: Principe Passage	52
Afbeelding 15: Impressie Passage	52
Afbeelding 16: Afwijkende verharding	53
Afbeelding 17: Aangepaste bomenstructuur	53
Afbeelding 18: Bermbeplanting	53
Afbeelding 19: Communicatiemodel	61

Colofon

Titel rapport Verkeersveiligheidsplan Nederweert

Subtitel rapport Eindrapportage

Status rapport Eindrapportage

Code rapport NDW033.02

Opdrachtgever Gemeente Nederweert

Contactpersoon dhr. W. Bijlmakers

Projectleider Kragten dhr. P. Hamaekers

Projectmedewerker(s) dhr. R. van den Waardenberg

Plaats datum Roermond, april 2009

Summary In opdracht van de gemeente Nederweert heeft Kragten het Verkeersveiligheidsplan voor de gemeente opgesteld. Dit plan biedt inzicht in de te nemen maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid voor de periode 2008 - 2018. Op basis van een onderzoek naar objectieve en subjectieve verkeersonveiligheid heeft Kragten een Meerjaren Uitvoeringsprogramma opgesteld dat de maatregelen in volgorde van belangrijkheid weergeeft. Maatregelen variëren van het aanpassen van wegvakken en kruispunten tot het actief omgaan met voorlichting, educatie en handhaving en nieuwe ontwerpprincipes zoals Natuurlijk Sturen.

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

De gemeenteraad van Nederweert heeft in januari het Beleidsplan Verkeer en Vervoer Nederweert vastgesteld. Hierin is een vertaling gemaakt van een visie naar concrete maatregelen. Dit beleidsplan gaat met name in op het creëren van een goede verkeersstructuur voor de komende jaren. Belangrijke aspecten hierbij zijn het instellen van éénrichtingsverkeer in de Kerkstraat en Brugstraat. Daarnaast is ook het nieuwe parkeerbeleid vastgesteld voor de gemeente waarbij met name wordt ingegaan op het parkeerbeleid in het centrum van Nederweert.

De gemeente Nederweert heeft in 1999 een verkeersveiligheidsplan geschreven. Dit is inmiddels behoorlijk gedateerd en de ontwikkelingen op gebied van verkeersveiligheid geven aanleiding tot het actualiseren van het Verkeersveiligheidsplan voor de gemeente Nederweert. In het beleidsplan is reeds een eerste aanzet gegeven voor het verkeersveiliger maken van de gemeente. Basis hiervoor is het vigerend beleid van Duurzaam Veilig. In het Beleidsplan zijn reeds uitspraken gedaan over het Duurzaam Veilig inrichten van gebiedsontsluitingswegen en verblijfsgebieden en is reeds op hoofdlijnen geadviseerd over het oplossen van een aantal knelpunten op het gebied van verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. In onderhavig Verkeersveiligheidsplan wordt, als uitvloeisel van het Beleidsplan Verkeer en Vervoer specifiek ingegaan op de knelpunten ten aanzien van verkeersonveiligheid in de gemeente Nederweert. Op basis van een uitgebreide analyse en een uitgebreid communicatietraject is inzicht verkregen in de objectieve en subjectieve knelpunten. Vervolgens wordt inhoudelijk geadviseerd over het verkeersveilig inrichten van de infrastructuur in Nederweert waarbij de genoemde knelpunten extra aandacht krijgen. Tenslotte worden de maatregelen in de tijd uitgezet in een zogenaamd Meerjaren Uitvoeringsprogramma.

1.2 Plan van aanpak

Om te komen tot een actualisatie van het Verkeersveiligheidsplan zijn drie stappen doorlopen. In eerste instantie is een uitgebreide beleidsanalyse uitgevoerd waarbij de belangrijkste beleidsuitgangspunten ten aanzien van verkeersveiligheid op landelijk, provinciaal/regionaal en gemeentelijk niveau zijn uiteengezet. Onderdeel van deze beleidsanalyse betreft ook het terugblikken op het Verkeersveiligheidsplan dat de gemeente reeds in 1999 heeft uitgevoerd. Hierbij wordt nagegaan in hoeverre de genoemde maatregelen in het uitvoeringsprogramma daadwerkelijk zijn uitgevoerd en of aan de destijds verwoorde doelstellingen is voldaan.

Vervolgens worden alle beschikbare verkeersgegevens zoals de wegategorisering en intensiteiten geanalyseerd en wordt de huidige inrichting van de infrastructuur in beeld gebracht. Hierna wordt specifiek ingegaan op de knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid anno 2008. Hierbij is onderscheid gemaakt in objectieve en subjectieve knelpunten. De objectieve knelpunten worden in beeld gebracht door middel van een ongevalanalyse voor de periode 2003-2007.

Zo komen gevaarlijke kruispunten en wegvakken naar voren en kan input worden gegeven aan speerpunten ten aanzien van voorlichting, educatie en handhaving.

Daarnaast is een uitgebreide subjectieve inventarisatie uitgevoerd. Via diverse kanalen en media zijn belangengroepen en burgers (zie paragraaf 1.2.1) van de gemeente Nederweert benaderd om hun zegje te doen over verkeersonveiligheid in de gemeente. Het totaaloverzicht van de knelpunten is op één kaart weergegeven. Deze kaart dient in feite als basis voor het prioriteren van maatregelen en het uiteindelijke Meerjaren Uitvoeringsprogramma.

Nu de knelpunten met onderbouwing bekend zijn wordt inhoudelijk geadviseerd over de knelpunten. Hierbij dienen de uitgangspunten van een Duurzaam Veilig verkeersbeleid als basis. Zo wordt bijvoorbeeld geadviseerd over de inrichting van gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen binnen en buiten de bebouwde kom en wordt specifiek ingegaan op enkele specifiek genoemde knelpuntlocaties. Op basis van een in overleg met de gemeente opgestelde systematiek van het prioriteren van de maatregelen wordt het Meerjaren Uitvoeringsprogramma (MUP) opgesteld. In dit MUP worden de maatregelen uitgezet in de tijd en wordt een globale inschatting gegeven van de kosten.

1.2.1 **Communicatie**

Zoals gezegd heeft bij de totstandkoming van het Gemeentelijk Verkeersveiligheidsplan communicatie een belangrijke rol gespeeld. Om inzicht te krijgen in de feitelijke problemen in Nederweert is gebruik gemaakt van informatie van diverse partijen zoals basisscholen, peuterspeelzalen, VVN, Fietsersbond, dorpsraden en de raadsleden van de gemeente Nederweert. Op deze wijze wordt al in een vroeg stadium draagvlak gecreëerd voor de uiteindelijke oplossingsrichtingen.

De volgende partijen zijn benaderd:

- Basisschool de Kerneel
- Basisschool de Klimop
- Basisschool Budschop
- Basisschool De Bongerd
- Basisschool De Schrank
- Basisschool De Tweesprong
- Basisschool De Zonnehof
- Basisschool 't Kienhout
- BSO Turbobo
- Dorpsraad Budschop
- Dorpsraad Ospel
- Dorpsraad Ospeldijk
- Fietsersbond afdeling Nederweert
- Gehandicaptenplatform
- Gemeenschapsraad Leveroy
- Kinderopvang 't Zonnetje
- Kinderopvang Drie Turf Hoog

- Kinderopvang Alles Kids
- LLTB afdeling Nederpeel
- Parochieel Comité Eind
- Peuterspeelzaal De Apeköpkes
- Peuterspeelzaal De Blokkendoos
- Peuterspeelzaal Klein Duimpje
- Peuterspeelzaal 't Leivertrönke
- Peuterspeelzaal Upke Dupke
- Politie
- Stichting Seniorenplatform Groot-Nederweert
- VVN afdeling Nederweert
- ROVL

Daarnaast is eenieder gedurende een maand in de gelegenheid gesteld knelpunten ten aanzien van verkeersonveiligheid door te geven via een op de website van de gemeente geplaatst reactieformulier.

1.3 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk is een beleidsmatige inventarisatie uitgevoerd waarin de verschillende beleidsniveau's (landelijk, provinciaal, regionaal en gemeentelijk) aan de orde komen. Het gemeentelijk beleid is gebaseerd op het Verkeersveiligheidsplan uit 1999 en het Beleidsplan Verkeer en Vervoer dat begin dit jaar door de gemeenteraad is geaccordeerd. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 de huidige verkeerssituatie onder de loep genomen. Het betreft hier een omgevingsanalyse en een uitgebreide inventarisatie van de objectieve en subjectieve knelpunten ten aanzien van verkeersonveiligheid. Aan de hand van deze analyses is uiteindelijk een knelpuntenkaart opgesteld. In hoofdstuk 4 worden de oplossingsrichtingen weergegeven waarna voor de belangrijkste knelpuntlocaties de maatregelen uitgebreid worden beschreven. Tenslotte is in hoofdstuk 5 een Meerjaren Uitvoeringsprogramma opgesteld waarin de voorgestelde maatregelen zoals in hoofdstuk 4 staan uitgezet in de tijd op basis van een in overleg met de gemeente bepaalde prioritering. Tevens is per maatregel een globale kostenraming toegevoegd.

2 Beleidsmatige inventarisatie

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste beleidsuitgangspunten ten aanzien van verkeersveiligheid op een rij gezet. Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar de diverse beleidsniveaus. In dit hoofdstuk wordt ook het verkeersveiligheidsplan uit 1999 onder de loep genomen. De hierin genoemde doelstellingen en maatregelen worden geëvalueerd waarbij centraal staat welke maatregelen uit dit plan wel en niet zijn uitgevoerd en of de uitgevoerde maatregelen in het gewenste effect geresulteerd hebben.

2.1 Nationaal beleid

Wanneer naar het nationale beleid wordt gekeken vormen de Nota Ruimte en Nota Mobiliteit de belangrijkste kaders.

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. Deze nota draagt op ruimtelijke wijze bij aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. De bedoeling is de samenhang tussen ruimte, verkeer en vervoer en economie op zowel gemeentelijk, regionaal als ook nationaal niveau te vergroten.

De Nota Mobiliteit werkt deze uitgangspunten nader uit. Het gaat om inrichtingsvraagstukken die spelen tussen nu en 2020, met een doorkijk naar 2030. In deze nota worden de hoofdlijnen van beleid aangegeven, waarbij het kabinet kiest voor 'decentraal wat kan en centraal wat moet'. Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is het scheppen van ruimte voor de verschillende ruimteveragende functies op het beperkte oppervlak dat in Nederland ter beschikking is. Meer specifiek richt het kabinet zich hierbij op vier algemene doelen: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden en borging van de veiligheid.

Verkeersveiligheid

Concreet zegt de Nota Mobiliteit het volgende over verkeersveiligheid:

'We blijven streven naar permanente verbetering van de verkeersveiligheid.

De ambitie is om Nederland in de top van meest veilige landen van de Europese Unie te houden. De dalende trend in de aantallen slachtoffers op de weg van de afgelopen decennia moet worden gecontinueerd. In de Nota Mobiliteit staat dat het aantal doden in 2010 maximaal 900 mag bedragen en het aantal ziekenhuisgewonden maximaal 17.000. De gunstige cijfers in 2004 en 2005 hebben aanleiding gegeven deze doelstelling voor het aantal verkeersdoden verder aan te scherpen. In overleg met de decentrale overheden is de doelstelling voor 2010 aangescherpt tot maximaal 750 verkeersdoden in 2010. De doelstelling voor 2020, vastgelegd in de Nota Mobiliteit, is maximaal 580 doden en 12.250 ziekenhuisgewonden. Voorwaarden daarbij zijn de invoering van prijsbeleid en vergaande verbetering van voertuigtechnologie in Europees verband.'

Om de doelstelling te realiseren nemen Rijk en decentrale overheden, meestal gezamenlijk, onder meer de volgende maatregelen:

Gedrag

- Maatregelen rond het rijbewijs, bijvoorbeeld gefaseerde rijopleiding en invoering bromfietsrijbewijs, 0,2 0/00 alcohollimiet (voor beginnende bestuurders) en alcoholslot bij terugkerend alcoholgebruik.
- Meerjarenplan Campagnes Verkeersveiligheid.
- Structurele aanpak van Permanente Verkeerseducatie.
- Beperken van het gebruik van drugs en geneesmiddelen in het verkeer.
- Uitbouwen veiligheidscultuur transportondernemingen.
- Verbeterde samenwerking tussen politie en lokale bestuurders bij verkeershandhaving.
- Maatregelen gericht op kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals ouderen en fietsers.

Voertuig

- Europese kaderprogramma's om de ontwikkeling van nieuwe voertuigtechnologie te stimuleren.
- Stimulering van de verkoop van veilige voertuigen (EuroNCAP sterrenstelsel).
- Verbetering van de botsveiligheid en voortdurende aandacht voor het gebruik van gordels en kindersitjes.
- Ontwikkeling en invoering van systemen die de bestuurder ondersteunen bij het rijden. Speerpunten: systemen gericht op snelheid/afstand houden, koers houden en de dode hoek.

Infrastructuur

- Aanleg, beheer en onderhoud van veilige wegen.
- Inrichting van 30 en 60 km gebieden.
- Herinrichting van 50 en 80 km wegen tot veilige gebiedsontsluitingswegen.
- Aanbrengen essentiële herkenbaarheidkenmerken.

Naast de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit verschijnen nog twee andere nota's die relevant zijn voor de inrichting van Nederland: de Agenda voor een Vitaal Platteland (AVP) en de Nota Gebiedsgerichte Economische Perspectieven (GEP). De ruimtelijke aspecten van deze nota's worden gebaseerd op de Nota Ruimte. Daarnaast regelen deze nota's specifieke, niet-ruimtelijke onderwerpen die met deze beleidsterreinen samenhangen.

2.2 Provinciaal beleid

Om ervoor te zorgen dat de Limburgse steden bereikbaar blijven en om te voorkomen dat de Provincie dichtslibt, heeft de Provincie Limburg haar Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) opgesteld. Het PVVP gaat uit van de zogeheten 'van deur tot deur' benadering. De mobiliteitsbehoeften van burgers en bedrijven zijn het uitgangspunt.

In het PVVP geeft de Provincie haar visie op de mobiliteit voor de komende 15 jaar. De Provincie streeft naar duurzame mobiliteit, waarbij er een balans is tussen de economische ontwikkeling van Limburg, de effecten op veiligheid en leefbaarheid en de effecten op natuur en milieu. Verkeers- en vervoersbeleid moet bijdragen aan de kwaliteit van deze drie duurzaamheidspijlers. De Provincie en haar partners richten hun ruimtelijk beleid op het zo veel mogelijk voorkomen van mobiliteitsproblemen in de toekomst. De Provincie spreekt de gemeenten aan op hun verantwoordelijkheid voor ruimtelijke ontwikkelingen. Dit houdt in dat ze bereid moeten zijn om hun ruimtelijk beleid af te stemmen op mobiliteitsontwikkelingen en dat zij de ontwikkeling en herstructurering van woonlocaties en bedrijventerreinen afstemmen op verkeers- en vervoersmaatregelen.

Voor de gemeente Nederweert betekent dit onder andere dat rekening gehouden dient te worden met de verkeerskundige consequenties bij de ontwikkeling van de bedrijvigheid aan de Randweg (Panneweg). In de kern Nederweert dient rekening gehouden te worden met de ontsluiting van het vrachtverkeer, interne verkeersstructuur en verkeersveiligheid voor onder andere het langzaam verkeer.

Verkeersveiligheid

Het aantal Limburgse verkeersdoden en ziekenhuisgewonden bedroeg in 2005 respectievelijk 53 en 563. Nog niet alle infrastructuur voldoet qua vormgeving aan het gewenste profiel. Kennis en gedrag van weggebruikers schieten nogal eens tekort, waardoor educatie, voorlichting en handhaving nog onontbeerlijk zijn en zelfs in belang toenemen. Met andere wijzen van samenwerking (bijvoorbeeld arrangementen) kan nog meer op een integrale wijze worden gewerkt. Regionaal zijn er verschillen in slachtofferaantallen: Limburg-Noord scoort wat dat betreft minder goed dan Limburg-Zuid.

2.3 Regionaal beleid

Het ROVL heeft tot taak de aanpak van verkeersonveiligheid in de provincie aan te sturen. Binnen het Programmateam Ongevallenanalyse zijn daarom speerpunten op provinciaal niveau vastgesteld en is aansluitend naar de kenmerken van de speerpuntongevallen gekeken om zodoende te komen tot het formuleren van maatregelen en acties. Vaststelling van de speerpunten heeft plaatsgevonden aan de hand van de volgende uitgangspunten:

- een ongevallenanalyse van de periode 2002-2006;
- de analyses ten behoeve van het vaststellen van de speerpunten zijn gericht op ernstige slachtoffers (doden en ziekenhuisgewonden);
- ter bepaling van de ongevalkans voor de vervoerwijzen is de verkeersprestatie per vervoerwijze meegewogen;
- ter bepaling van de ongevalkans voor de leeftijdsgroepen is de verkeersprestatie van de betreffende leeftijdsgroep meegenomen.

Door de vervoermiddel- en leeftijdspecifieke verkeersprestatie mee te wegen komt het ongevalrisico van de vervoermiddelen en van afzonderlijke leeftijdsgroepen pregnanter naar voren. Met name voetgangers zijn hierin een belangrijke doelgroep.

Wanneer bijvoorbeeld met een bepaalde vervoerwijze relatief weinig kilometers wordt afgelegd, maar die specifieke vervoerwijze veel voorkomt in de ongevallengegevens is de kans op een ongeval relatief groot. Hetzelfde geldt voor leeftijdsgroepen met een lage verkeersprestatie die relatief veel betrokken zijn bij verkeersongevallen. Deze vervoerwijzen en groepen zijn dan als speerpunt aangewezen om de ongevalkans terug te dringen en zodoende de verkeersveiligheid te verbeteren.

2.4 Gemeentelijk beleid

Ten aanzien van het gemeentelijk beleid is het Verkeersveiligheidsplan uit 1999 het meest relevante document dat van toepassing is voor de actualisatie. Hetgeen in het Verkeersveiligheidsplan uit 1999 beschreven is, is inmiddels al dermate gedateerd dat knelpunten en afwegingen die destijds gemaakt zijn niet meer allemaal actueel zijn.

In het document uit 1999 wordt een aantal locaties beschreven die als verkeersonveilig kunnen worden aangemerkt. Een aantal van deze locaties is in de loop van de jaren niet aangepakt of niet meer actueel. Een analyse van het verkeersveiligheidsplan staat beschreven in de volgende paragraaf.

Meer recent heeft de gemeente Nederweert het Beleidsplan Verkeer en Vervoer opgesteld. In dit beleidsplan worden op structuurniveau uitspraken gedaan over de gewenste verkeersstructuur en verkeerscirculatie in de gemeente. De belangrijkste uitkomsten uit dit plan hebben betrekking op:

- het Duurzaam Veilig inrichten van gebiedsontsluitingswegen en verblijfsgebieden binnen en buiten de bebouwde kom;
- het versterken van het verblijfskarakter van het centrum van Nederweert door:
 - éénrichtingsverkeer in de Kerkstraat en Brugstraat;
 - het reguleren van parkeren door middel van het uniformeren van blauwe zones en het realiseren van een parkeerverwijssystemeem;
 - het uniform inrichten van de 'centrumring' ten behoeve van de bereikbaarheid en de ontsluiting van het centrumgebied;
- het aanwijzen van 60km zones in het buitengebied, waarbij selectief moet worden omgegaan met (fysieke) maatregelen;
- het aanpassen van Brug 15 ten behoeve van een betere verbinding tussen Nederweert en Budschop;
- het realiseren van een tweede brug ten behoeve van het langzaam verkeer (fietsers, bromfietsers en voetgangers);
- het aanpassen van de genoemde knelpunten zoals de Niesakkerbrug, Booldersdijk, N275, Kerkstraat (Leveroy);
- het inzetten op een nieuwe verbindingsweg tussen de A2 en de N266 noordelijk van Nederweert zodat de Randweg-Zuid en Aan Veertien in de bebouwde kom van Nederweert ontlast wordt.

2.5 Evaluatie Verkeersveiligheidsplan 1999

Om te komen tot een gedegen Verkeersveiligheidsplan voor de komende tien jaar is het van belang dat geanalyseerd wordt wat de uitgangspunten en doelstellingen zijn geweest van het Verkeersveiligheidsplan uit 1999. Zijn de doelstellingen gehaald? Zijn de taken in het Meerjaren Uitvoeringsprogramma allemaal uitgevoerd? En heeft de vernieuwde situatie ook daadwerkelijk geleid tot minder slachtoffers?

Deze terugkoppeling is belangrijk om de verkeersveiligheid binnen de gemeente Nederweert te blijven monitoren.

2.5.1 Taakstelling

De gemeente Nederweert heeft zich in 1999 tot doel gesteld op korte termijn het aantal verkeersslachtoffers binnen de gemeente minimaal op het huidig niveau te handhaven en op langere termijn te streven naar reductie van het aantal verkeersslachtoffers tot 75% in 2010 ten opzichte van 1985.

Naast het aantal slachtoffers is voor het welzijn van de burgers ook het gevoel van onveiligheid van groot belang. De gemeente Nederweert stelt zich dan ook ten doel om het gevoel van verkeersonveiligheid te verminderen.

2.5.2 Evaluatie

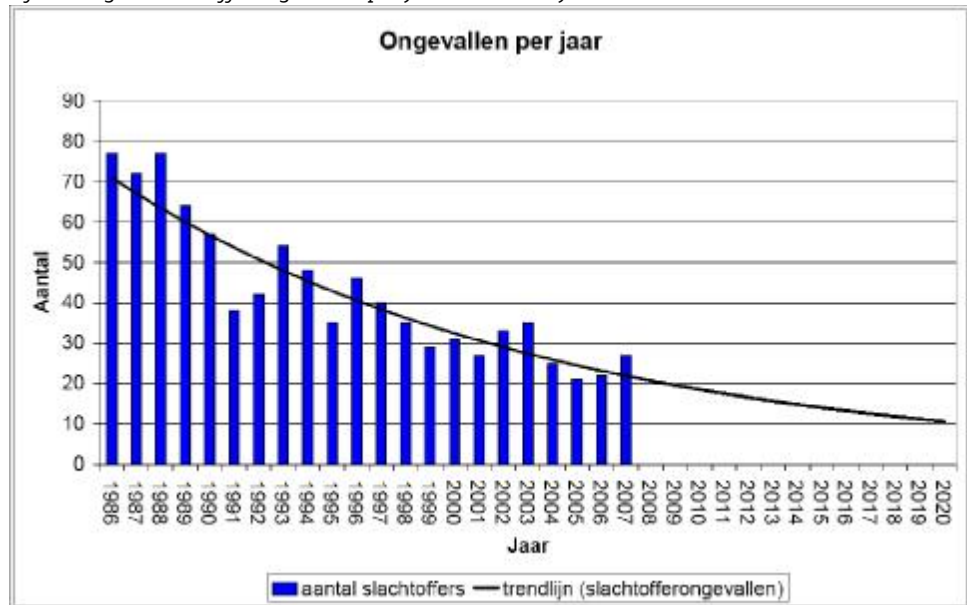
Het Verkeersveiligheidsplan 1999 is een zeer uitgebreid opgezet verkeersveiligheidsplan, inclusief de organisatie en terugkoppelmomenten van verschillende overlegorganen en bestuurders. Deze evaluatie is op hoofdlijnen uitgevoerd naar een aantal thema's, een deel van deze thema's is ook reeds benoemd in het Beleidsplan Verkeer en Vervoer Nederweert.

Ongevallen met verkeersslachtoffers

Zoals wordt genoemd in paragraaf 2.5.1. heeft de gemeente zich in 1999 tot doel gesteld dat er een reductie van het aantal verkeersslachtoffers moet zijn. In 2010 moet dit met 75% zijn afgenomen ten opzichte van het peiljaar 1985. In dit jaar hebben er in totaal 77 ongevallen plaatsgevonden. Een reductie van 75% betekent dat er in 2010 nog maar 20 ongevallen met verkeersslachtoffers mogen plaatsvinden.

In onderstaande afbeelding is een grafiek weergegeven waarin de ongevallen per jaar van 1986 tot en met 2007 zijn weergegeven. De zwarte lijn is een trendlijn die het verloop van de slachtofferongevallen aangeeft. In 2006 en 2007 is een lichte stijging zichtbaar in het aantal ongevallen. De trendlijn daarentegen geeft een daling aan. Als de gemeente Nederweert consequent en structureel blijft monitoren op de verkeersveiligheid dan is het mogelijk dat de doelstelling om in 2010, 75% minder verkeersslachtoffers te hebben haalbaar.

Afbeelding 1: Slachtofferongevallen per jaar met trendlijn tot 2020



- Duurzaam Veilig

Ten tijde van het opstellen van het verkeersveiligheidsplan in 1999 was de eerste fase van Duurzaam Veilig zojuist gestart. Deze fase heeft gelopen van 1997 tot en met 2001. In deze fase zijn onder andere de 30-km zones en 60-km zones geïntroduceerd. Gemeenten waren verplicht om de wegen te categoriseren in een wegcatégoriseringsplan en de voorrang te regelen op kruispunten op gebiedsontsluitingswegen. In het verkeersveiligheidsplan 1999 is hier een eerste aanzet aan gegeven.

Na 2001 is er een interim-periode geweest, ook wel de overgang tussen fase één en fase twee genoemd. In 2004 is de tweede fase van start gegaan. In deze fase zijn de Essentiële Herkenbaarheidskenmerken meegenomen. Hierin staat beschreven hoe de verschillende categorieën er uit moeten komen te zien: wel/geen kantmarkering, dubbele as-markeringen of juist helemaal geen markering. Ook de breedte van de weg en de soorten kruispunten tussen wegen onderling is hierin geregeld.

Het verkeersveiligheidsplan 1999 is in feite begonnen met de eerste fase, waarin halverwege de duur van het plan een tweede fase is ingesteld. Toch was de gemeente Nederweert al ver gevorderd met deze fase, in het plan staat al geschreven hoe de voorrang geregeld moest worden tussen gebiedsontsluitingswegen en 30-km zones bijvoorbeeld.

Daarnaast komt uit het verkeersveiligheidsplan 1999 nog een aantal specifieke locaties naar voren die op de volgende pagina staan beschreven.

- Centrumgebied

In het verkeersveiligheidsplan 1999 komt het centrumgebied als verkeersonveilig naar voren. Juist de mix in diversiteit van de modaliteiten maakt het inrichten van een centrumgebied moeilijk. Een eerste aanzet is gemaakt in het Beleidsplan Verkeer en Vervoer. Hierin is de centrumring aangewezen die de ontsluiting wordt voor het centrumgebied. In het centrumgebied is reeds alles aangewezen als 30-km zone maar op sommige locaties is de inrichting voor verbetering vatbaar.

- 30-km zones

In het verkeersveiligheidsplan 1999 staat reeds aangegeven dat in de gemeente Nederweert alle erftoegangswegen zijn aangewezen en voorzien zijn van de bijbehorende bebakening. Echter wordt al aangegeven dat niet alle gebieden als zodanig zijn ingericht. De gemeente Nederweert zal met het verkeersveiligheidsplan als basis, de benodigde wegvakken overwegen her in te richten.

- Lokale knelpunten

Op de volgende kruispunten zijn maatregelen uitgevoerd die een positief effect hebben gehad op de verkeersveiligheid:

- Loverstraat - Paulus Holtstraat;
- Burg. Greijmansstraat - Bredeweg;
- Bredeweg - Molenweg;
- Molenweg - Jasmijnstraat;
- Molenweg - Tichelveld;
- Molenweg - Florastraat.

- Verkeerseducatie en -voorlichting

In de onderstaande tabel zijn alle projecten weergegeven die in het verkeersveiligheidsplan van 1999 zijn gestart en betrekking hebben op Verkeerseducatie en -voorlichting. Tevens is de doelgroep vermeld waar het betreffende project betrekking op heeft. Ten slotte is een vertaalslag naar de toekomst gemaakt.

Tabel 1: Projecten in het kader van Verkeerseducatie en -voorlichting (Verkeersveiligheidsplan 1999)

nr.	Project	Doelgroep	Actueel	Doorgaan in de toekomst?
1.	De scholen zijn weer begonnen	4 - 18 jaar	Ja, onderdeel van project: 'Schoolroute'. Heet nu "van 8 naar 1.	Ja
2.	Verlichtingsactie	12 - 16 jaar	Ja, gemeente enkel in kader van VEVO. Rest politie	Ja
3.	Alcoholcampagne	12 - 16 jaar	Ja, gemeente enkel in kader van VEVO. Rest politie	Ja

Tabel 1: Projecten in het kader van Verkeerseducatie en -voorlichting (Verkeersveiligheidsplan 1999)

nr.	Project	Doelgroep	Actueel	Doorgaan in de toekomst?
4.	VEBO en VEVO-convenanten	leerlingen van basisscholen en voortgezet onderwijs	Ja	Ja
5.	Snelheidscampagne	16+	Ja, incidenteel verzoeken vanuit gemeente. Rest politie	Ja
6.	Gezond en veilig fietsen voor 50+	50+	Ja	Ja
7.	Rijvaardigheidsrit	50+	Ja, Broemrit 1x per 2 jaar. Afgewisseld met Weert	Ja
8.	Theorieavonden verkeersregels	16+	Laatste jaren niet meer i.v.m. het wijzigen van diverse verkeersregels. VVN noemt het "Opfriscursus".	Weer opstarten
9.	Voorlichting verkeersregels in weekblad	Alle inwoners	Nee	Nee
10.	Voorlichting over verkeersknelpunten	Alle inwoners	Ja, incidenteel door gemeente	Ja
11.	Caravankeuringen	Caravanbezitters	Ja, samen met Weert	Ja
12.	Bromfietscursussen	Bromfietsbezitters	Nee, gebeurde enkel in het kader van VEVO	Weer opstarten, bij voldoende animo
13.	Fietstochten	Alle inwoners	Nee, vanwege te weinig animo	Weer opstarten, bij voldoende animo
14.	Auto te water	Alle inwoners	Nee, vanwege te weinig animo	Weer opstarten, bij voldoende animo
15.	Voorlichtingen aan verenigingen, buurten scholen e.d.	Alle inwoners	Ja, wanneer er vraag naar is	Ja

Tabel 1: Projecten in het kader van Verkeerseducatie en -voorlichting (Verkeersveiligheidsplan 1999)

nr.	Project	Doelgroep	Actueel	Doorgaan in de toekomst?
16.	Voorlichting tijdens bijzondere evenementen	Alle inwoners	Ja, VVN	Ja

Bovenstaande tabel maakt inzichtelijk dat de gemeente Nederweert sinds 1999 een aantal acties op het gebied van voorlichting, educatie en handhaving heeft opgestart. Een aantal acties heeft recent echter ook niet meer plaatsgevonden. Ook voor de toekomst blijven de nodige acties bestaan, deels onder een andere naam. In overleg met het ROVL dient een aantal projecten ten aanzien van voorlichting, handhaving en educatie nieuw leven ingeblazen te worden. Het ROVL heeft hiervoor diverse acties en campagnes voor opgezet, al dan niet gericht op een specifieke doelgroep / speerpunt. Hier wordt in paragraaf 4.1.7 dieper op ingegaan.

3 Verkeerskundige analyse huidige situatie

In het vorige hoofdstuk zijn de relevante beleidsaspecten belicht. De uiteindelijke inhoudelijke advisering dient te passen binnen deze beleidskaders. Allereerst dient echter inzicht te worden verkregen in de huidige verkeerssituatie binnen de gemeente. Het gaat hierbij in eerste instantie om de huidige inrichting van de wegen in relatie tot de wegcatégorisering. Hierna moet duidelijk worden wat de knelpunten zijn op het gebied van verkeersveiligheid, waarbij onderscheid wordt gemaakt in objectieve knelpunten (ongevallen) en subjectieve knelpunten (klachten).

3.1 Omgevingsanalyse

Binnen de gemeente Nederweert zijn tal van voorzieningen gesitueerd die zorgen voor verkeersproductie en attractie. Onderstaand zijn de drie meest voorkomende genoemd.

Onderwijs

In de gemeente Nederweert zijn negen onderwijsinstellingen. De dorpen Leveroy, Nederweert-Eind, Budschop, Ospel, en Ospeldijk hebben ieder de beschikking over 1 basisschool. Binnen Nederweert zijn drie basisscholen gevestigd en 1 instelling voor het voortgezet onderwijs.

Bedrijventerreinen

Binnen de gemeente Nederweert is ook een aantal bedrijventerreinen gesitueerd. In totaal gaat het om een viertal terreinen, namelijk:

- Bedrijventerrein 'Panneweg', gelegen in Nederweert
- Bedrijventerrein 'Aan Veertien', gelegen in Nederweert
- Bedrijventerrein 'Hulsenweg', gelegen in Budschop
- Bedrijventerrein 'Ketelaarsweg', gelegen in Ospel

Winkels

Voor de dagelijkse boodschappen kunnen de inwoners van Nederweert, Ospel en Budschop in hun eigen kern terecht. De inwoners van Nederweert-Eind, Schoor, Ospeldijk en Leveroy zijn aangewezen op Nederweert. Het winkelcentrum van Nederweert concentreert zich in en langs de Kerkstraat en de Brugstraat.

3.1.1 *Nederweert en Budschop*

De wegen waar in het verleden in Nederweert en Budschop een doorgaande functie aan is toegekend, hebben afgezien van Aan Veertien en de Randweg-Zuid binnen de bebouwde kom min of meer dezelfde vormgeving. Kenmerkend is een wegprofiel van één rijloper met aan weerszijden suggestiestroken. De overige gebieden in Nederweert en Budschop zijn aangewezen als 30km gebieden. De inrichting van deze verblijfsgebieden verschilt sterk: er is geen eenduidigheid in de keuze van het type snelheidsverlagende maatregel en entree van deze gebieden.

Verder valt in de kern het wegvak Aan Vijftien op. Deze weg vormt een scheiding tussen Nederweert en Budschop. Enkele aansluitingen zijn vanwege de verhoogde ligging van de weg niet overzichtelijk en door de lange rechtstand zijn hoge snelheden mogelijk.

Opvallend kruispunt is het kruispunt Brugstraat - Aan Vijftien in combinatie met de verkeerssituatie op de brug tussen Nederweert en Budschop: door middel van een verkeerslichtenregeling is verkeer op de brug slechts in één richting mogelijk. Doorgaand verkeer wordt vanuit beide richtingen verwezen via de Randweg-Zuid (via de Hulsenweg / Lindenstraat).

Aan de westzijde van Nederweert ligt de westelijke randweg. Deze weg zorgt momenteel met name voor een ontsluiting van de westelijke woongebieden. Omdat de weg nu eindigt bij Boeket dient verkeer richting kanaal (Someren) afgewikkeld te worden via de bestaande wegen in het buitengebied.

Zoals reeds bij de ruimtelijk-functionele inventarisatie aan de orde gesteld ligt rondom het centrum van Nederweert een centrumring. Deze ring ontsluit het centrum en functioneert als parkeerroute. De bewegwijzering van de parkeerroute en de parkeerplaatsen is echter nog niet consistent. Hetzelfde geldt voor de parkeerregulering. In het centrum wordt het parkeren gereguleerd door middel van parkeerverbodzones, parkeerschijfzones, lokale parkeerverboden en blauwe zones. De schaal van de zones (vaak beperkt tot enkele parkeerplaatsen of een enkel wegvak) en de diverse typen bebording en markering maakt de situatie voor de weggebruiker en de bezoeker aan het centrum verwarrend. Meer eenduidigheid is hierbij gewenst. Hiervoor is, in samenhang met de herziening van de blauwe zones, een voorstel gedaan richting de gemeente.

3.1.2 *Ospel*

De doorgaande weg Nederweert - Meijel snijdt Ospel in twee delen. Aan weerszijden van deze weg zijn 30km zones ingesteld. Om de snelheid op het wegvak Klaarstraat - Onze Lieve Vrouwestraat - Lochtstraat (50 km/u) te beheersen zijn hier diverse snelheidsverlagende maatregelen aangebracht. Het wegprofiel bestaat net als in Nederweert en Budschop uit één rijloper met aan weerszijden suggestiestroken. Aangezien de snelheid nog steeds hoog bleek te zijn heeft de gemeente Nederweert medio 2008 aan het Team Subjectieve Veiligheid (TSV) van de Politie Limburg-Noord gevraagd een nameting te verrichten. Uit deze bevindingen is gebleken dat er nog maar 5% van de passerende voertuigen harder rijdt dan de toegestane snelheid van 50 km/u.

3.1.3 *Ospeldijk*

In Ospeldijk is met name de Meijelsedijk van belang. Momenteel is deze weg ook binnen de bebouwde kom ingericht als gebiedsontsluitingsweg. Verder verdient het kruispunt Moostdijk - Nieuwe Baan, ondanks aangebrachte maatregel, de aandacht met name vanwege het wegbeeld (gevoel bebouwde kom te verlaten) in combinatie met het slechte uitzicht op de weg van rechts.

3.1.4 **Eind**

De kern Eind wordt ontsloten door diverse aantakkingen op de weg Eind. Deze weg ligt aan de rand van het dorp en kenmerkt zich door een breed profiel (brede rijloper) met aan weerszijden fietsstroken met ononderbroken markering. (maximum snelheid 50 km/u). Net als in Ospel zijn op diverse locaties snelheidsverlagende maatregelen aangebracht.

3.1.5 **Leveroy**

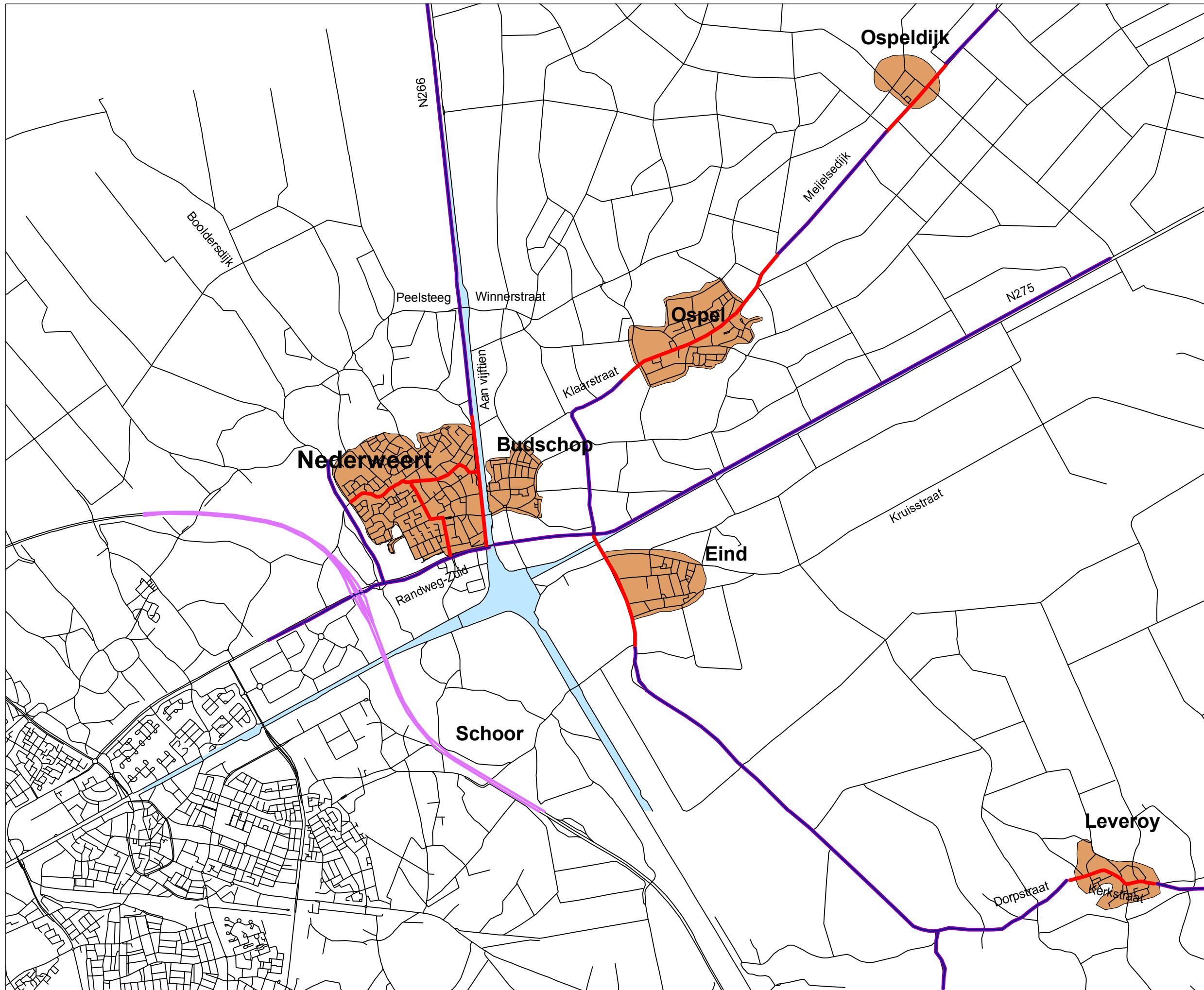
Leveroy wordt ontsloten door de Dorpsstraat - Kerkstraat. Momenteel geldt hier een maximum snelheid van 50km/u. Net als in de overige kernen bestaat ook hier het profiel uit één rijloper met aan weerszijden suggestiestroken. In de bebouwde kom is de weg verhoogd aangelegd, in combinatie met de snelheidsverlagende maatregel aan weerszijden van het dorp min of meer ter begrenzing van het dorp. De oostelijke komingang richting Heythuysen verdient extra aandacht. Een voorstel is reeds gedaan richting de gemeente.

3.1.6 **Buitengebied**

Het buitengebied kenmerkt zich door vele lange, rechte wegen vaak in een open landschap. Afhankelijk van de huidige functie en gebruik verschilt de vormgeving sterk. Zo zijn er veel wegen met een breedte van 3 à 4m en zijn er in het buitengebied wegen met een breedte van 5-7m en asmarkering. Los van lokale snelheids-beperkingen zijn reeds rondom Schoor (Wessemerdijk) en op de Moostdijk bij Nationaal Park de Grootte Peel 60km zones ingesteld.

3.2 **Wegcategorisering**

De kaart op de volgende pagina laat de wegcategory van de gemeente Nederweert zien. De wegcategory laat de gewenste verkeersstructuur binnen de gemeente zien. Per wegtype dienen conform Duurzaam Veilig minimaal een aantal essentiële herkenbaarheidskenmerken te worden toegepast ten behoeve van een uniforme en herkenbare weginrichting. In de volgende paragraaf wordt ingegaan op de huidige weginrichting in relatie tot de gewenste Duurzaam Veilige weginrichting.



Weg-categorisering

Legenda

- GOW binnen bebouwde kom
- GOW buiten bebouwde kom

november 2007
 1:35.000 NDW028

kragten
 GEODESIE
 LANDSCHAPSARCHITECTUUR
 CIVIELE TECHNIEK

Postbus14, 6040 AA Roermond T (0475) 39 59 79
 Schoolstraat 8, Herten F (0475) 31 75 45
 www.kragten.nl E info@kragten.nl

3.3 Huidige weginrichting

Gebiedsontsluitingswegen

De inrichting van de diverse wegvakken is op veel plaatsen nog niet conform Duurzaam Veilig. Met name de gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom (zie afbeelding 2), voldoen niet aan de eisen van Duurzaam Veilig. Al deze wegen zijn min of meer hetzelfde ingericht en deze kenmerken zich door één rijloper met aan weerszijden rode suggestiestroken. Bij voorkeur zou het profiel moeten bestaan uit vrijliggende fietspaden en een visuele rijbaanscheiding door middel van dubbele asmarkering. Onderstaande foto's laten enkele gebiedsontsluitingswegen in de gemeente zien.

Afbeelding 2: Huidige inrichting Kerkstraat Leveroy



Afbeelding 3: Herinrichting GOW bibeko (Burg. Greijmansstraat)



Buiten de bebouwde kom zijn langs de gebiedsontsluitingswegen veelal vrijliggende fietspaden aanwezig en deels is reeds een visuele middenbaanscheiding aangebracht. De markering op de gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom dienen aangepast te worden conform Duurzaam Veilig. Onderstaande foto geeft een beeld van de Venloseweg.

Afbeelding 4: Venloseweg (N275)



Verblijfsgebieden

Momenteel vindt binnen de gemeente nog discussie plaats over het al dan niet invoeren van 60km zones. De wegen rondom Schoor (zoals de Wessemerdijk) zijn reeds 60km-zone als ook de Moostdijk bij Nationaal Park de Groote Peel (paragraaf 3.1.6). De overige wegen buiten de bebouwde kom kennen dus nog een maximum snelheid van 80 km/u. In dit rapport zullen aanbevelingen worden gedaan over gerichte maatregelen passend binnen de kaders zoals verwoord in het Beleidsplan Verkeer & Vervoer.

In het buitengebied zullen die wegen die conform de wegcategorysering deel uit gaan maken van de 60km zone ook een aangepaste inrichting moeten krijgen. Afhankelijk van de wegbreedte en het gebruik van de wegen dienen markering en voorrangregeling te worden aangepast. Dit geldt met name voor de erftoegangswegen in het buitengebied met een beperkte verkeersfunctie zoals de Nieuwstraat, Peelsteeg, Heerweg, Kreijel, Waatskamp, Ospelseweg, Kruisstraat en Boldersdijk.

Met name in het buitengebied is het noodzakelijk in de toekomstige 60km zones de gevaarlijke locaties te analyseren en passende maatregelen te nemen om het gewenste gedrag van de weggebruiker te bewerkstelligen. Hierbij dienen nadrukkelijk alle belangen afgewogen te worden zoals de aanwezigheid van utilitaire en recreatieve fietsroutes en de bereikbaarheid van percelen voor het landbouwverkeer.

Afbeelding 5: Voorbeeld erftoegangsweg met beperkte verkeersfunctie (Peelsteeg)



Binnen de bebouwde kom is de inrichting van de verblijfsgebieden divers. Alle gebieden zijn reeds aangewezen als 30km zone. Veelal is gekozen voor een sobere inrichting door middel van snelheidsverlagende maatregelen op kruispunten en wegvakken. Met name in het centrum en recente nieuwbouwgebieden wordt steeds vaker een optimale inrichting toegepast, waarbij door middel van de inrichting van de weg en de omgeving het gewenste gedrag wordt afgedwongen zonder veel gebruik te maken van snelheidsverlagende maatregelen zoals plateaus, drempels en versmallingen.

3.4 Intensiteiten en snelheden

Om inzicht te krijgen hoeveel gemotoriseerd verkeer er zich op de wegen van de gemeente Nederweert bevindt is aan de hand van de beschikbare gegevens (verkeersmodel en beschikbare telgegevens) een inschatting gemaakt van de etmaalintensiteiten (24 uur) op diverse wegvakken. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de intensiteiten van een gemiddelde werkdag op diverse wegvakken (gegevens afkomstig van mechanische tellingen die de gemeente in 2005-2006 heeft uitgevoerd) afgezet tegen de richtlijnen van Duurzaam Veilig. Daarnaast is de 85 percentiel-snelheid (V85) op het betreffende wegvak weergegeven.

Definitie V85:

De V85 is gedefinieerd als de rijnsnelheid die door 85% van de voertuigen niet wordt overschreden.

Tabel 2: Overzicht intensiteiten

nr	Straat	Tussen	Etmaal intensiteit (2005-2006)	Richtlijn Duurzaam Veilig	V85	Max. Snelheid
1	Arishoek	Roeven - Zuid Willemsvaart	28	< 5000	52 km/h	80 km/h
2	Baldessenweg	Kruisstraat - Kruiszijweg	244	< 5000	69 km/h	80 km/h
3	Bientjesweg	Kruisvenndijk - Venlosweg	190	< 5000	77 km/h	80 km/h
4	Bloemerstraat	Peelsteeg - Kleinsteeg	255	< 5000	83 km/h	80 km/h
5	Boeket	Heerweg - Aan 't Ven	933	< 5000	51 km/h	80 km/h
6	Booldersdijk		1066	< 5000	97 km/h	80 km/h
7	Bosserstraat	Hoebenstraat - Rijksweg Noord	230	< 5000	58 km/h	80 km/h
8	Bredeweg	Burg. Greijmanstraat - Kamperfoeliestraat	2783	< 5000	49 km/h	30 km/h
9	Broekweg	Koeldijk - Houtberg	138	< 5000	80 km/h	80 km/h
10	Budschop	Klaarstraat - Gutjesweg	731	< 5000	67 km/h	80 km/h
11	Burg. Greijmanstraat		1891	5000 - 20.000	40 km/h	50 km/h
12	Burg. Vullerstraat	Hogeweg - Moesemanstraat	612	< 5000	37 km/h	30 km/h
13	Deckersstraat	Ingstraat - Luitstraat	4889	5000 - 20.000	86 km/h	80 km/h
14	Diepvenndijk	Meijselsedijk - Plattepeeldijk	101	< 5000	73 km/h	80 km/h

nr	Straat	Tussen	Etmaal intensiteit (2005-2006)	Richtlijn Duurzaam Veilig	V85	Max. Snelheid
15	Dorpstraat	Klompstraat - Swelstraat	4281	< 5000	87 km/h	50 km/h
16	Eind	t.h.v. perceel #4	6656	5000 - 20.000	53 km/h	50 km/h
17	Eind	Kruisstraat - Rendierenlaan	4940	5000 - 20.000	60 km/h	50 km/h
18	Frenkenbaan	Zuid Hoeveweg - Stertendijk	127	< 5000	96 km/h	80 km/h
19	Gebleehtendijk	Hoeven zijweg - Niesakkerweg	522	< 5000	76 km/h	80 km/h
20	Geenestraat	t.h.v. Geenestraat	3856	5000 - 20.000	40 km/h	50 km/h
21	Gerrisstraat	Bloemerstraat - Peelsteeg	56	< 5000	50 km/h	80 km/h
22	Hagelkruisbaan	Schinkelsweg - Schepengraaf	65	< 5000	67 km/h	80 km/h
23	Harrie Carisstraat	Thieu Gielenstraat - Mgr. Kreijelmansstraat	559	< 5000	40 km/h	30 km/h
24	Heerbaan	Liesjeshoek - Kerkstraat	139	< 5000	71 km/h	80 km/h
25	Heerbaan	Molenstraat - Liesjeshoek	132	< 5000	73 km/h	80 km/h
26	Heersel	Kuilstraat - Horick	492	< 5000	60 km/h	80 km/h
27	Heerweg		1629	< 5000	80 km/h	80 km/h
28	Herstraat	Peelsteeg - Booldersdijk	1136	< 5000	41 km/h	80 km/h
29	Herstraat	Booldersdijk - Krommedijk	416	< 5000	71 km/h	80 km/h
30	Heugterbroekdijk	Laarderheideweg - Hoogbosweg	113	< 5000	79 km/h	80 km/h
31	Heysterstraat		847	< 5000	80 km/h	80 km/h
32	Hoebenstraat	Bloemerstraat - Strateris	410	< 5000	59 km/h	80 km/h
33	Hoek	Grasdijk - Rosselsweg	119	< 5000	68 km/h	80 km/h
34	Hoofstraat		5011	5000 - 20.000	83 km/h	80 km/h
35	Hoogbosweg	Heugterbroekdijk - Weerterbosdijk	99	< 5000	78 km/h	80 km/h

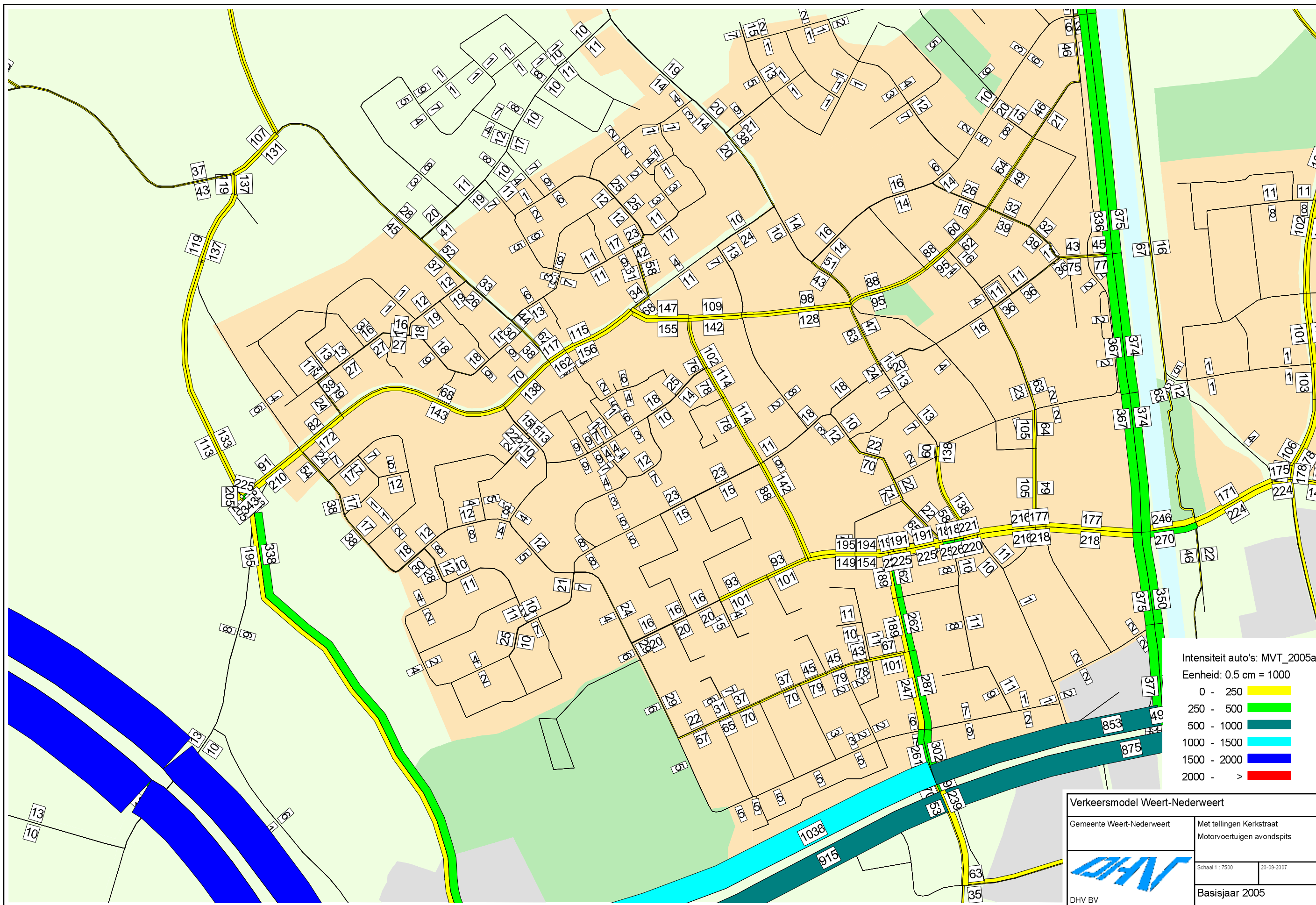
nr	Straat	Tussen	Etmaal intensiteit (2005-2006)	Richtlijn Duurzaam Veilig	V85	Max. Snelheid
36	Houtsberg	Kwegt - Houtsweg	4062	5000 - 20.000	93 km/h	80 km/h
37	Houwakker	Korenbloemstraat - Vlut	213	< 5000	53 km/h	80 km/h
38	Hulsenweg	St. Rochusstraat - Randweg Zuid	1978	< 5000	65 km/h	50 km/h
39	Ingstraat	Vlakwater - Deckersstraat	20	< 5000	53 km/h	80 km/h
40	Julianastraat	Langs het kanaal	32	< 5000	65 km/h	80 km/h
41	Kapelaniestraat	Kerkstraat - Pastorieweg	2023	5000 - 20.000	49 km/h	50 km/h
42	Kelperweg	Kolenhofweg - Tungelroysebeek	4198	5000 - 20.000	80 km/h	80 km/h
43	Kerkstraat		1398	< 5000	33 km/h	30 km/h
44	Klaarstraat	Budschop - Ospelseweg	4103	5000 - 20.000	78 km/h	80 km/h
45	Klaarstraat	Ketelaarsweg - Klaarstraatzijweg	5188	5000 - 20.000	72 km/h	80 km/h
46	Kleinesteeg	Bloemerstraat - Peelsteeg	8	< 5000	46 km/h	80 km/h
47	Klompstraat	Swelstraat - Dorpstraat	169	< 5000	78 km/h	80 km/h
48	Kolenhofweg	Broekweg - Kelperweg	285	< 5000	78 km/h	80 km/h
49	Korenbloemstraat	Houwakker - Stad	313	< 5000	39 km/h	30 km/h
50	Kraan	Schoor - A2	1225	< 5000	46 km/h	80 km/h
51	Kreijel		1225	< 5000	70 km/h	80 km/h
52	Kreijelmusweg	Nieuwstraat - Ospelseweg	1015	< 5000	79 km/h	80 km/h
53	Kruisstraat		1294	< 5000	55 km/h	80 km/h
54	Kruisvenndijk		160	< 5000	80 km/h	80 km/h
55	Kruiszijweg		188	< 5000	67 km/h	80 km/h
56	Kuilstraat	Stad - Heersel	1542	< 5000	61 km/h	80 km/h
57	Leveroydijk	Banendijk - Kruisstraat	500	< 5000	84 km/h	80 km/h

nr	Straat	Tussen	Etmaal intensiteit (2005-2006)	Richtlijn Duurzaam Veilig	V85	Max. Snelheid
58	Liesjeshoek	Heerbaan - Concordiastraat	489	< 5000	56 km/h	80 km/h
59	Lindenstraat		4046	5000 - 20.000	56 km/h	50 km/h
60	Liskesweg	Schoordijk - Wessemerdijk	71	< 5000	55 km/h	80 km/h
61	Lochtstraat		2333	5000 - 20.000	58 km/h	50 km/h
62	Loverstraat		2068	5000 - 20.000	50 km/h	50 km/h
63	Luitstraat	Swelstraat - Dorpstraat	81	< 5000	49 km/h	80 km/h
64	Meijelsedijk	Ospeldijk	2170	5000 - 20.000	68 km/h	80 km/h
65	Mildert	Roermondseweg - Spoorbrug	371	< 5000	85 km/h	80 km/h
66	Molenweg	Jasmijnstraat - Kamperfoeliestraat	2623	5000 - 20.000	51 km/h	50 km/h
67	Mgr. Kreijelmansstraat	Moesemanstraat - Brugske	698	< 5000	49 km/h	30 km/h
68	Moostdijk	t.h.v. Mijl op Zeven	410	< 5000	82 km/h	80 km/h
69	Nieuwe Baan	Anselberg - Moostdijk	112	< 5000	44 km/h	80 km/h
70	Nieuwstraat		1569	< 5000	81 km/h	80 km/h
71	Ontginningsdijk	De Platkuil - Meijelsedijk	224	< 5000	66 km/h	80 km/h
72	O.L. Vrouwestraat	Aerthijsplein - Peeljuffer	4024	5000 - 20.000	49 km/h	50 km/h
73	Ospelseweg	Winnerstraat - Kreijelmusweg	1774	< 5000	83 km/h	80 km/h
74	Peelsteeg		1264	< 5000	75 km/h	80 km/h
75	Randweg West	Rotonde - Randweg Zuid	5016	5000 - 20.000	81 km/h	80 km/h
76	Randweg West	Rotonde - Boeket	2202	5000 - 20.000	74 km/h	80 km/h
77	Rendierenlaan	Tjongerstraat - Eind	457	< 5000	49 km/h	30 km/h


nr	Straat	Tussen	Etmaal intensiteit (2005-2006)	Richtlijn Duurzaam Veilig	V85	Max. Snelheid
78	Reulisweg	Beukenlaan - Bergenweg	111	< 5000	68 km/h	80 km/h
79	Roeventerschans	Roevenventerschans - Roeven	47	< 5000	54 km/h	80 km/h
80	Rijksweg Zuid	Staterweg - Gemeentegrens	3614	5000 - 20.000	80 km/h	80 km/h
81	Schansstraat	Budschop - Hoofstraat	202	< 5000	67 km/h	80 km/h
82	Schepengraaf	Hagelkruisbaan - Schinkelsweg	241	< 5000	84 km/h	80 km/h
83	Schinkelsweg	Schepengraaf - Hagelkruisbaan	100	< 5000	64 km/h	80 km/h
84	Schoor	Wessemerdijk - Schoor	535	< 5000	47 km/h	60 km/h
85	Schoor		210	< 5000	58 km/h	60 km/h
86	Schoordijk	A2 - Meibergweg	33	< 5000	58 km/h	80 km/h
87	Sillenhoek	Kruchtenstraat - Leveroyseheideweg	196	< 5000	74 km/h	80 km/h
88	St. Rochusstraat	t.h.v. huisnummer 9	4423	< 5000	48 km/h	50 km/h
89	Smisserstraat	Merefeltstraat - Hoofstraat	1772	< 5000	64 km/h	50 km/h
90	Stad	Korenbloemstraat - Kuilstraat	702	< 5000	46 km/h	30 km/h
91	Staterweg		3936	5000 - 20.000	70 km/h	50 km/h
92	Stenenbrug	Venloseweg - Waatskampheide	70	< 5000	71 km/h	80 km/h
93	Steutenweg	Visdijk - Gerardusstraat	73	< 5000	56 km/h	30 km/h
94	Strateris	Kerneel - Geer	942	< 5000	49 km/h	30 km/h
95	Strateris	Hovensteeg - Kerneel	303	< 5000	36 km/h	30 km/h
96	Swelstraat	Heerbaan - Dorpstraat	131	< 5000	58 km/h	80 km/h
97	Swelstraat	Klompstraat - Dorpstraat	110	< 5000	61 km/h	80 km/h
98	Tolheuvel	Heijsterstraat - Grasdijk	91	< 5000	67 km/h	80 km/h
99	Vlakwater	Ingstraat - Leveroyseheideweg	63	< 5000	80 km/h	80 km/h
100	Vlut	Houwakker - Korenbloemstraat	510	< 5000	61 km/h	30 km/h
101	Vlut	Horick - Houwakker	571	< 5000	80 km/h	80 km/h

nr	Straat	Tussen	Etmaal intensiteit (2005-2006)	Richtlijn Duurzaam Veilig	V85	Max. Snelheid
102	Vrijkebomenweg	Sluppenvenweg - Venloseweg	99	< 5000	72 km/h	80 km/h
103	Waatskamp	Kreijel - Venloseweg	668	< 5000	73 km/h	80 km/h
104	Wessemerdijk	Schoor - Liskesweg	980	< 5000	83 km/h	80 km/h
105	Winnerstraat		2371	< 5000	70 km/h	80 km/h
106	Winnerstraat	Ospelseweg - Winnerstraat	584	< 5000	69 km/h	80 km/h
107	Witte Plakdijk	Zwarteboordweg - Tolbergweg	143	< 5000	87 km/h	80 km/h

Daarnaast is voor inzicht in de huidige verkeerssituatie gebruik gemaakt van een verkeersmodel. De afbeelding op de volgende pagina laat een uitdraai zien van het verkeersmodel voor de kern Nederweert. Dit overzicht is van 2005 gemaakt voor de avondspits tussen 16.00 uur en 18.00 uur.



Intensiteit auto's: MVT_2005a
 Eenheid: 0.5 cm = 1000
 0 - 250
 250 - 500
 500 - 1000
 1000 - 1500
 1500 - 2000
 2000 - >

Verkeersmodel Weert-Nederweert	
Gemeente Weert-Nederweert	Met tellingen Kerkstraat Motorvoertuigen avondspits
 DHV BV	Schaal 1 : 7500
	20-09-2007
Basisjaar 2005	

3.5 Objectieve verkeersonveiligheid

Om te bepalen hoeveel ongevallen in de periode 2003-2007 in de gemeente Nederweert hebben plaatsgevonden, is een ongevallenanalyse uitgevoerd met behulp van het ongevallenanalyse pakket VIASAT-online. In navolgende tabellen zijn verschillende overzichten weergegeven van de ongevallen die in de gemeente Nederweert in de periode 2003-2007 zijn geregistreerd. Tabel 3 geeft het aantal ongevallen in de gemeente Nederweert op jaarbasis weer.

Tabel 3: Ongevallen gemeente Nederweert per jaar

jaar	Totaal ongevallen	Letselongevallen		UMS* ongevallen
		Slachtoffer	Dodelijke	
2003	124	31	4	89
2004	79	23	2	54
2005	84	20	1	63
2006	87	22	0	65
2007	110	24	3	83
TOTAAL	484	120	10	354

* UMS: Uitzonderlijk Materiële Schade

Het totale aantal ongevallen is in 2004 ten opzichte van 2003 gedaald. Tot en met 2006 is het totaal aantal ongevallen redelijk constant gebleven. Echter in 2007 is het totaal aantal ongevallen gestegen, inclusief de ongevallen met dodelijke afloop. In de periode 2003-2007 vonden 10 dodelijke ongevallen plaats, waarvan er 4 in 2003 en 3 in 2007.

Om te kijken hoe de gemeente Nederweert ervoor staat in vergelijking met Nederland en de provincie Limburg worden de cijfers van deze drie wegbeheerders weergegeven in tabel 4. Hierbij wordt het totaal aantal ongevallen in 2003 op 100% gesteld en de daarop volgende jaren verrekend.

Tabel 4: Vergelijking totaal aantal ongevallen Nederland, Limburg en Nederweert

jaar	Nederland totaal	Limburg totaal	Nederweert totaal
2003	100%	100%	100%
2004	92,2%	92,8%	63,7%
2005	85,4%	87,3%	67,7%
2006	76,6%	82,1%	70,2%
2007	77,3%	89,9%	88,7%

Daar waar het totale aantal ongevallen in Nederland met een kwart afnam, is in de provincie Limburg en in de gemeente Nederweert een kleinere afname zichtbaar. In de periode 2004 tot en met 2006 zit het totaal aantal ongevallen ver onder het landelijke en provinciale ongevallenbeeld. Vanaf 2006 en 2007 zijn de ongevallen sterk toegenomen.

In tabel 5 is de aard van de ongevallen die in de periode 2003-2007 hebben plaatsgevonden weergegeven.

Tabel 5: Aard ongevallen gemeente Nederweert, periode 2003-2007

Aard	Totaal ongevallen	Letselongevallen		UMS ongevallen
		Slachtoffer	Dodelijke	
Flank	171	53	3	115
Kop/staart	98	12	0	86
Vast voorwerp	89	17	3	69
Frontaal	59	14	3	42
Eenzijdig	35	13	1	21
Dier	12	0	0	12
Voetganger	8	6	0	2
Geparkeerd voertuig	7	2	0	5
Los voorwerp	4	2	0	2
Onbekend	1	1	0	0
TOTAAL	484	120	10	354

Uit tabel 5 blijkt dat flankongevallen de grootste veroorzaker zijn van ongevallen (35%). Samen met de kop/staart ongevallen (20%) zijn ze verantwoordelijk voor meer dan de helft van alle ongevallen. Wanneer wordt ingezoomd op de flankongevallen blijkt dat deze met name op kruispunten plaatsvinden als gevolg van het foutief verlenen van voorrang.

De gemeente is niet van alle wegen de wegbeheerder. De provincie is wegbeheerder van de N275 (Randweg Zuid - Venloseweg) en de N266 (Aan Vijftien - Rijksweg Noord - Wetering). Tabel 6 geeft inzicht in het aantal ongevallen per wegbeheerder.

Tabel 6: Onderscheid ongevallen naar wegbeheerder, periode 2003-2007

Wegbeheerder	Totaal ongevallen	Letselongevallen		UMS ongevallen
		Slachtoffer	Dodelijke	
Gemeente Nederweert	291	92	8	199
Provincie Limburg	193	38	2	155
TOTAAL	484	120	10	354

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de gemeente Nederweert in overleg met de provincie Limburg zal moeten treden om enkele knelpunten op te lossen, met name op het kruispunt Peelsteeg, Rijksweg noord (N266) en Winnerstraat beter bekend als Brug 14. Maar het kruispunt N275 met de westelijke randweg (ter hoogte van Mc. Donalds) en de zuidelijke randweg met Randweg-zuid (N275).

In tabel 7 is een overzicht weergegeven van alle bestuurders en voetgangers die betrokken zijn geweest bij de ongevallen. Het totaal ligt hoger omdat bij een enkel ongeval meerdere bestuurders en/of voetgangers betrokken kunnen zijn.

Tabel 7: Leeftijdscategorie bestuurders, periode 2003-2007

Leeftijdscategorie	Totaal bestuurders/ voetgangers	Totaal slachtoffers	Totaal ernstige slachtoffers
4 t/m 11 jaar	59	0	0
12 t/m 15 jaar	4	2	1
16 t/m 17 jaar	10	6	1
18 t/m 24 jaar	20	13	5
25 t/m 34 jaar	147	34	15
35 t/m 49 jaar	162	32	17
50 t/m 64 jaar	270	39	19
65+	141	25	11
Onbekend	71	20	13
TOTAAL	884	171	82

Uit tabel 7 blijkt dat de categorie 4 t/m 11 en 50+ relatief hoog scoren. Opvallend is dat bij de categorie 4 t/m 11 jarige geen slachtoffers betrokken zijn. De 50 jarige en ouder scoren hierin beduidend slechter. Uit de tabel blijkt dat hoe ouder de persoon, het letsel ook vaak groter is.

Onderstaande tabel 8 toont het verband tussen bestuurders / voetgangers en (ernstige) slachtoffers in combinatie met alcohol. Het artikel 8 waarvan in deze tabel sprake is, is toegevoegd in bijlage 3. Bij in totaal 2,5% van de bestuurders in de gemeente Nederweert was in de periode 2003-2007 alcohol in het spel.

Van de 22 bestuurders die na het nuttigen van alcohol bij een ongeval betrokken waren, zijn 11 slachtoffers gevallen waarvan 6 met ernstige afloop. Hieruit mag geconcludeerd worden dat alcohol in het verkeer vaak leidt tot ongevallen met ernstige afloop.

Tabel 8: Alcohol onder bestuurders/voetgangers, periode 2003-2007

Alcohol	Totaal bestuurders / voetgangers	Totaal slachtoffers	Totaal ernstige slachtoffers
Niet ingevuld	145	33	20
Geen alcohol	717	127	56
Alcohol	12	4	3
Artikel 8 niet geconstateerd, wel alcohol	10	7	3
TOTAAL	884	171	82

In tabel 9 op de volgende pagina is weergegeven welke vervoerswijzen betrokken zijn geweest bij de ongevallen die in de periode 2003-2007 hebben plaatsgevonden. In totaal waren in de periode 2003-2007, 884 bestuurders bij een ongeval betrokken. 171 hiervan (19%) raakten hierbij gewond, waarvan 82 (9%) zwaargewond. Tweederde van alle betrokken bestuurders zijn autobestuurders.

Uit deze tabel blijkt de kwetsbaarheid van fietsers, bromfietzers, motorrijders en voetgangers vanwege het relatief hoge aandeel slachtoffers bij ongevallen waarbij deze verkeersdeelnemers betrokken zijn geweest.

Tabel 9: Vervoerswijzen ongevallen 2003-2007

Vervoerswijzen	Totaal bestuurders	Totaal slachtoffers	Totaal ernstige slachtoffers
Personenauto	552	85	39
Bestelauto	112	17	9
Vrachtauto	83	5	3
Fiets	45	22	10
Bromfiets	36	20	8
Motor	24	15	10
Overige voertuigen	23	2	1
Voetganger	8	5	2
Dier (ongeleid)	1	0	0
TOTAAL	884	171	82

Om een beter inzicht te verkrijgen in de ongevallen waarbij langzaam verkeer betrokken is geweest is in tabel 10 de ontwikkeling van de ongevallen van voetgangers, fietsers en bromfietzers van de afgelopen jaren weergegeven. Opvallend is dat alle ongevallen waarbij een fietser, bromfietser of voetganger betrokken is geweest, geresulteerd heeft in een ongeval met slachtoffer(s).

Tabel 10: Ontwikkeling ongevallen langzaam verkeer

Langzaam verkeer	Totaal ongevallen	Slachtoffer ongevallen
2003	18	18
2004	11	11
2005	6	6
2006	6	6
2007	8	8
TOTAAL	49	49

Om inzicht te verschaffen in de meest verkeersonveilige locaties zijn de ongevallen geanalyseerd op wegvak- en kruispuntniveau. Tabel 11 laat zien dat 53% van alle ongevallen hebben plaatsgevonden op een kruispunt. De overige ongevallen hebben plaatsgevonden op een wegvak.

Tabel 11: Overzicht ongevallen op kruispunt en wegvak

	Totaal ongevallen	Letselongevallen		UMS ongevallen
		Slachtoffer	Dodelijke	
Kruispunt	258	60	2	196
Wegvak	226	60	8	158
TOTAAL	484	120	10	354

In tabel 12 zijn wegvakken met 5 of meer ongevallen in de periode 2003-2007 in de gemeente Nederweert weergegeven. Deze wegvakken zijn samen verantwoordelijk voor 55% van alle wegvakongevallen. De Venloseweg (N275) voert deze lijst aan: hier gebeurden in de periode 2003-2007 in totaal 38 ongevallen, waarvan 2 met dodelijke afloop. Hierbij dient vermeld te worden dat de Venloseweg (N275) in beheer en onderhoud van de provincie Limburg valt en de gemeente hier niet direct invloed op kan uitoefenen. Dit zal in samenspraak met de provincie opgepakt dienen te worden.

Tabel 12: Top 10 wegvakongevallen, periode 2003-2007

Wegvak	Totaal ongevallen	Letselongevallen		UMS ongevallen
		Slachtoffer	Dodelijke	
Venloseweg	38	7	2	29
Randweg zuid	28	3	0	25
Wetering	10	1	0	9
Randweg west	9	3	1	5
Dorpstraat	8	3	0	5
Rijksweg noord	8	3	0	5
Kruisstraat	7	4	0	3
De Bengele	6	1	0	5
Kerkstraat	6	1	1	4
Booldersdijk	5	1	0	4

Tabel 13 geeft een overzicht van de 10 kruispunten in de gemeente Nederweert waar in de periode 2003-2007 de meeste ongevallen hebben plaatsgevonden. Deze 10 kruispunten zijn samen verantwoordelijk voor 37% van alle kruispuntongevallen.

Tabel 13: Top 10 kruispuntongevallen, periode 2003-2007

Kruispunt	Totaal ongevallen	Letselongevallen		UMS ongevallen
		Slachtoffer	Dodelijke	
Peelsteeg, Rijksweg Noord, Wetering, Winnerstraat	18	4	0	14
De Riet, Kruisstraat, Leveroyesdijk	11	3	0	8
Randweg West, Randweg Zuid	11	2	0	9
Randweg Zuid, Rijksweg Zuid	11	1	0	10
Bochtstraat, Venloseweg	9	2	0	7
Geenestraat, Lindenstraat	8	1	0	7
Lindenstraat, Randweg Zuid	8	0	0	8
Bronsstraat, Pannenweg, Staterweg	7	2	0	5
Venloseweg, Waatskamp	7	3	0	4
Aan Vijftien, Brugstraat, St. Rochusstraat	6	1	0	5

Ook uit bovenstaande tabel blijkt wederom dat de gemeente niet alle knelpunten zelfstandig kan oplossen. Diverse knelpunten hebben betrekking op aansluitingen van gemeentelijke wegen op het provinciaal netwerk, waardoor afstemming met de provincie noodzakelijk is om problemen daadwerkelijk te kunnen oplossen.

3.6 Subjectieve verkeersonveiligheid

Naast de objectieve/geregistreerde verkeersonveiligheid is er ook het gevoel van onveiligheid; de zogenaamde subjectieve verkeersonveiligheid. Hier hebben in het proces de inwoners en diverse belanghebbenden zoals genoemd in paragraaf 1.2.1. een belangrijke rol gespeeld. Bij de totstandkoming van dit plan is dan ook een uitgebreid communicatietraject doorlopen waarbij zoveel mogelijk meningen zijn gehoord. In deze paragraaf worden kort de belangrijkste resultaten van dit communicatietraject neergezet. Voor een uitgebreid overzicht wordt verwezen naar de bijlagen 1 en 2.

3.6.1 *Belanghebbenden*

De betrokken partijen zoals genoemd in paragraaf 1.2.1. zijn in te delen in een aantal doelgroepen. De basisscholen, peuterspeelzalen en de buitenschoolse opvang zijn door Kragten benaderd om deel te nemen aan een overleg waarin men klachten over de verkeersveiligheid in Nederweert naar voren kon brengen. Hiervoor is een tweetal inspraakmiddagen gehouden op het gemeentehuis te Nederweert. Daarnaast is, voor degene die niet aanwezig konden zijn, de mogelijkheid geboden hun klachten via de e-mail kenbaar te maken.

In een ander overleg is gesproken met de dorpsraden van Ospel, Ospeldijk, Eind & Budschop. Hierin is uitgebreid stilgestaan bij de verkeersveiligheid in de verschillende dorpen. Een besprekingsverslag van dit overleg is bijgevoegd in bijlage 1.

Daarnaast is overleg geweest met mevrouw W. Extra van de politie Limburg Noord. Hierin zijn de uitgangspunten van het verkeersveiligheidsplan toegelicht en is door haar medegedeeld dat de politie nauw wil samenwerken met de gemeente Nederweert om gebieden te monitoren en het gevoel voor onveilige verkeerssituaties te verhelpen.

Omdat het educatieve aspect ook een rol speelt in het Duurzaam Veilig principe is in overleg met de heer R. Hillebrink van VVN gesproken over de gang van zaken op scholen. Hierin zijn de activiteiten van VVN op de basisscholen en de middelbare school besproken.

De heer Hillebrink geeft aan dat er veel vanuit VVN wordt ondernomen op het gebied van verkeersveiligheid rondom scholen en op de school- thuisroutes. Met name op het gebied van educatie en voorlichting.

Het team van Veilig in en om de Wijk geeft per kwartaal feedback aan de gemeente Nederweert hoe het gesteld is in de verschillende wijken van Nederweert. Hieruit is inzicht verkregen waaruit de opmerkingen die op groter schaalniveau spelen, zijn meegenomen.

Voor een totaaloverzicht van alle genoemde knelpunten wordt verwezen naar bijlage 2.

3.6.2 *Reactieformulier via internet*

Naast de genoemde belanghebbenden hebben ook de bewoners de mogelijkheid gekregen verkeersonveilige situaties te melden via Internet. Op de website van de gemeente Nederweert is gedurende 4 weken een reactieformulier gepubliceerd waarop men de mogelijkheid had een drietal gevaarlijke situaties te melden. Deze reacties liepen uiteen van slecht zicht door gewassen tot overlast van geparkeerde auto's en te hoge snelheden in 30-km zones. In totaliteit zijn er 70 reacties binnengekomen. Voor een totaaloverzicht wordt eveneens verwezen naar bijlage 2.

3.6.3 Knelpuntenkaart

De klachten van zowel de verschillende betrokken partijen als ook de klachten van de inwoners van Nederweert zijn gerubriceerd en samengevoegd in één totaaltabel. Op basis van de resultaten van de ongevalanalyse en de via de diverse media doorgegeven knelpunten is een totaaloverzicht van alle knelpunten opgemaakt. Met behulp van een G.I.S. is vervolgens dit totaaloverzicht gevisualiseerd in een knelpuntenkaart. Deze kaart geeft in één oogopslag de concentratie van de ongevallen weer in samenhang met de locaties waarover de meeste klachten zijn geuit. Tabel 14 laat de belangrijkste objectieve en subjectieve knelpunten zien met kort een onderbouwing / toelichting van het knelpunt. De kaart op pagina 37 geeft het totaaloverzicht weer van alle objectieve en subjectieve knelpunten.

Tabel 14: Knelpunten wegvak

nr	Wegvak	Knelpunt
1	Randweg Zuid	- veel UMS ongevallen t.p.v. de verkeerslichten
2	N275	- geen fietsvoorziening
3	N266	- te hoge snelheid
4	Pannenweg	- te hoge snelheid - veel afslaan verkeer i.v.m. bedrijven
5	Kerkstraat - Dorpstraat te Leveroy	- te hard gereden - niet conform Duurzaam Veilig
6	O.L. Vrouwestraat - Ospel	- slechte oversteekbaarheid - belangrijke oversteek schoolgaande kinderen - te hard gereden
7	Lochtstraat	- slechte oversteekbaarheid - belangrijke oversteek schoolgaande kinderen - te hard gereden
8	Eind	- te hard gereden - gevaarlijke situatie bij peuterspeelzaal - niet conform Duurzaam veilig
9	Aan Vijftien	- te hard gereden - drukke situatie
10	Centrumring	- te hard gereden - parkeeroverlast - gevaarlijk voor fietsers

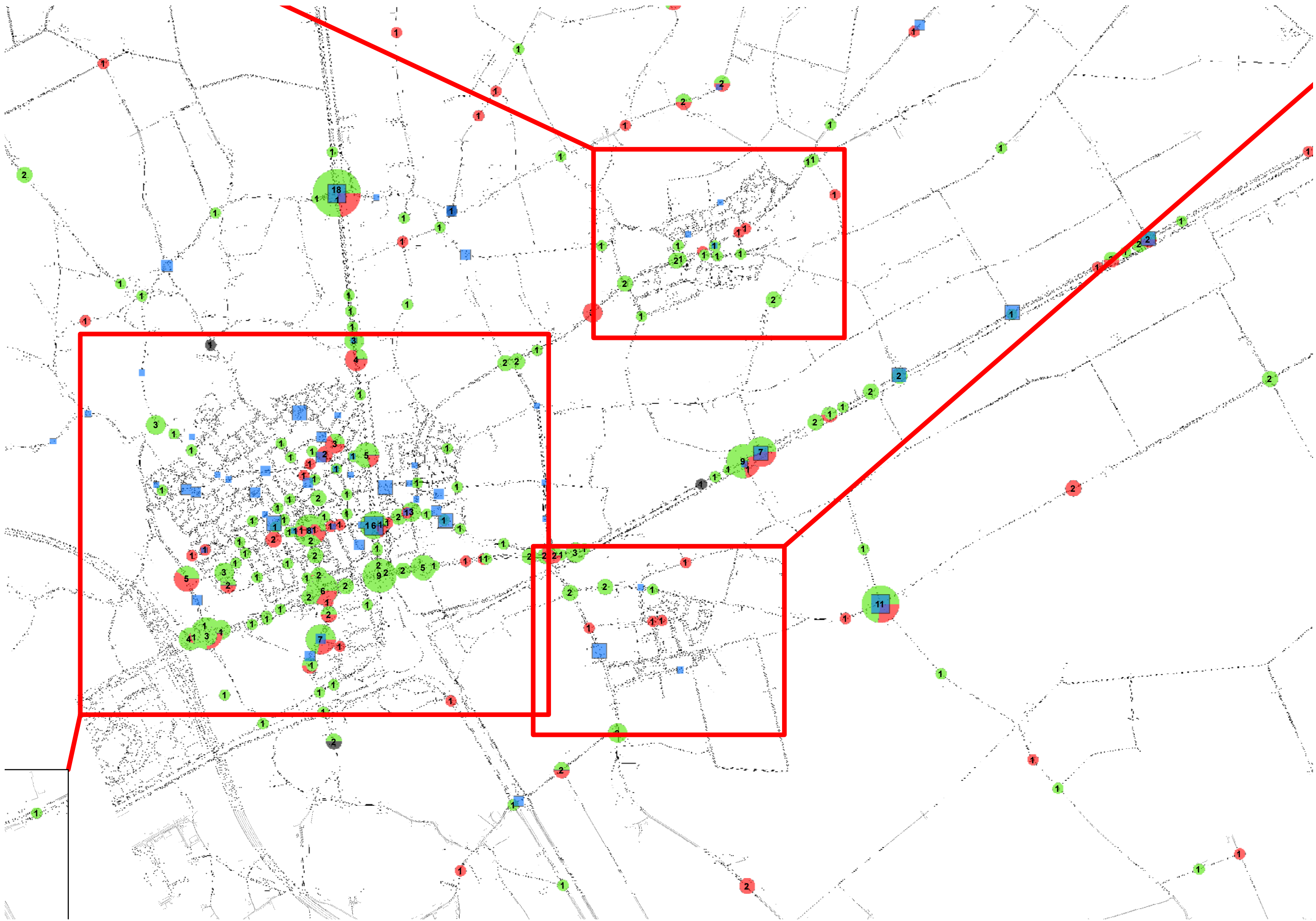
In onderstaande tabel zijn de belangrijkste knelpunten op kruispunten weergegeven.

Tabel 15: Knelpunten kruispunt

nr.	Kruispunt	Knelpunt
1	Brug 14	<ul style="list-style-type: none"> - slechte oversteekbaarheid - te hard gereden - kruispunt ligt op een helling, waardoor slecht uitzicht
2	Niesakkerbrug	<ul style="list-style-type: none"> - geen tweerichtingen verkeer op brug mogelijk - slecht zicht vanuit N275 op de brug - verkeer op N275 verwacht geen afslaand verkeer richting brug
3	Leveroyesdijk / Riet / Kruisstraat	<ul style="list-style-type: none"> - belangrijk kruispunt voor school-thuis route - te hoge snelheden - slecht zicht door gewassen
4	Brug 15	<ul style="list-style-type: none"> - geen tweerichtingen gemotoriseerd verkeer mogelijk - gevaarlijke situatie voor fietsers
5	Ontsluiting Mc Donalds	<ul style="list-style-type: none"> - gevaarlijke situatie met in- en uitrijdend verkeer - gevaarlijke oversteek voor fietsers richting Ouwijk
6	Aan 15 / Schoolstraat	<ul style="list-style-type: none"> - lange wachttijd voor in te voegen vanuit Schoolstraat
7	Geenestraat / Lindenstraat	<ul style="list-style-type: none"> - onoverzichtelijke situatie i.v.m. parallelweg aan de overzijde van het kruispunt
8	Houtsberg / Deckersstraat / Kelperweg	<ul style="list-style-type: none"> - hoge snelheid op de doorgaande route Houtsberg - Deckersstraat
9	N275 / Hulsenweg	<ul style="list-style-type: none"> - komende vanaf Hulsenweg ontstaan lange wachtrijen voor verkeer dat richting Venlo wil.
10	Kruisvenndijk / Zwarteboordweg	<ul style="list-style-type: none"> - onduidelijke voorrangssituatie - te hard gereden

In tabel 14 zijn bij punt 6 en 7 de O.L. Vrouwestraat respectievelijk de Lochtstraat te Ospel genoemd. Uit de klachten blijkt dat ondanks de inspanningen van het Team Subjectieve Veiligheid (TSV) van de Politie Limburg-Noord toch het gevoel heerst dat er te hard gereden wordt. Zie ook paragraaf 3.1.2.

Nu het totaaloverzicht aan knelpunten bekend is kan worden geconcludeerd dat de subjectieve beleving de objectieve informatie versterkt. In de vervolgstap wordt ingegaan op het oplossen van deze knelpunten. In hoofdstuk 4 worden de oplossingsrichtingen uitgebreid beschreven, waarbij de belangrijkste knelpuntlocaties specifiek worden belicht. Aan de hand van de knelpuntenkaart wordt vervolgens een prioritering aangebracht die aangeeft welke locaties als eerste zouden moeten worden aangepakt. Hierbij wordt met name gekeken naar de objectieve en subjectieve verkeersonveiligheid in relatie tot het gebruik van de weg.



4 Gewenste toekomstige situatie

Na de beleidsmatige inventarisatie en de verkeerskundige analyse is de huidige situatie goed in beeld gebracht. In het vorige hoofdstuk zijn de knelpunten benoemd die in de gemeente Nederweert aanwezig zijn. In dit hoofdstuk worden de knelpunten vertaald naar een advies over de te nemen maatregelen om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren. De term 'Duurzaam Veilig' vormt hierbij het uitgangspunt.

Allereerst zullen in dit hoofdstuk de diverse aspecten die samenhangen met een Duurzaam Veilig wegennet worden behandeld. Een groot deel van de genoemde knelpunten kan binnen deze kaders worden opgelost. Desondanks resteert een aantal specifieke knelpunten die er echt negatief uitspringen en waar maatwerk noodzakelijk is. Deze zullen aan het einde van dit hoofdstuk apart behandeld worden.

4.1 Uitgangspunten Duurzaam Veilig wegennet

Om tot een Duurzaam Veilig verkeerssysteem in de gemeente Nederweert te komen zijn (infrastructurele) maatregelen nodig die zich richten op de (weg)omgeving. Het concept Duurzaam Veilig is daarbij voor de wegenstructuur gericht op een drietal veiligheidsprincipes:

- Voorkom onbedoeld gebruik van de infrastructuur;
Duidelijk onderscheid van de wegen naar de functie die zij vervullen (stromen, ontsluiten, verblijven);
- Voorkom ontmoetingen met hoge snelheids- en richtingsverschillen.
Dit leidt tot een scheiding van verkeerssoorten bij toename van de stroomfunctie van wegen. Tevens geldt een strikte handhaving van het snelheidsregime;
- Voorkom onzeker gedrag van verkeersdeelnemers.
Een beperkt aantal wegcategorieën met eenduidige inrichtingskenmerken dient het juiste verkeersgedrag te stimuleren en onzekerheid bij verkeersdeelnemers weg te nemen.

Op basis van deze veiligheidsprincipes, de inventarisatie en de toekomstige ontwikkelingen worden wensbeelden opgesteld ten aanzien van de verkeersstructuur in de gemeente Nederweert.

4.1.1 *Duurzaam Veilig fase 2 - Door met Duurzaam Veilig*

Sinds de invoering van Duurzaam Veilig zijn landelijk de principes veelal sober doorgevoerd. In de Nota Mobiliteit komt duidelijk naar voren dat Duurzaam Veilig nog steeds actueel is en dat de principes de komende jaren op een meer gedetailleerd niveau toegepast moeten worden. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft de nota "Door met Duurzaam Veilig" opgesteld, wat een geactualiseerde visie is van het Duurzaam Veilig beleid waarmee aan de verdere realisatie van Duurzaam Veilig een nieuwe impuls wordt gegeven.

Aan de reeds bestaande principes binnen Duurzaam Veilig (functionaliteit, homogeniteit, herkenbaarheid) zijn twee nieuwe principes toegevoegd: statusonderkenning en vergevingsgezindheid.

- Vergevingsgezindheid van de omgeving en van weggebruikers onderling: ongevals- en letselbeperking door een vergevingsgezinde omgeving en anticipatie van weggebruikers op het gedrag van overige weggebruikers;
- Statusonderkenning door de verkeersdeelnemer: Het vermogen van een verkeersdeelnemer om zijn eigen taakbekwaamheid in te kunnen schatten en zijn weggedrag hierop aan te passen.

Naast de huidige (Duurzaam Veilige) infrastructurele maatregelen bestaan ook andere typen maatregelen om de verkeersveiligheid te vergroten. Deze zijn onder te verdelen in technologische maatregelen, educatie en voorlichting en regelgeving en handhaving.

Op onderstaande speerpunten valt winst te behalen op het gebied van verkeersveiligheid:

- Snelheidsbeheersing: na het vaststellen van de veilige rijsnelheid instellen van veilige, geloofwaardige limieten en goede informatie over die limieten;
- Alcohol en drugs: gebruik van alcohol en drugs in het verkeer tot een minimum beperken via wetgeving, politietoezicht, voorlichting, straftoemeting, rehabilitatie en uitsluiting;
- Jongeren: verbeteren van het kunnen inschatten van de eigen taakbekwaamheid van jongeren door educatie en handhaving;
- Fietsers en voetgangers: zo veel mogelijk scheiden van langzaam verkeer en snelverkeer en het blijven verbeteren van de voertuigveiligheid;
- Gemotoriseerde tweewielers: vergroten van bekendheid van aanwezigheid van gemotoriseerde tweewielers en vergroten van de voertuigveiligheid;
- Goederenvervoer: zoveel mogelijk scheiden van zwaar en licht verkeer, het voorkomen van onnodige mobiliteit en verbeteren van de voertuigveiligheid.

Voor een verdere implementatie van Duurzaam Veilig is in “Door met Duurzaam Veilig” een aantal randvoorwaarden opgenomen. Deze randvoorwaarden hebben betrekking op organisatie en beleidsvoering, kwaliteitszorg, financiering en flankerend beleid.

4.1.2 **Netwerkstructuur**

Bij het uitwerken van de wegategorisering is het van belang in het bijzonder te letten op een logische netwerkstructuur. Er dient sprake te zijn van een gesloten netwerk van hoofdwegen met een bepaalde maaswijdte. De ordening in wegcategorieën wordt ondersteund door een bijpassend voorrangregime. Op kruispunten van wegen heeft verkeer op de weg van de hoogste orde in beginsel voorrang. Dit wordt dan ook als zodanig kenbaar gemaakt aan de weggebruiker. Bij wegen van gelijke orde wordt de voorrang bepaald door de plaatselijke situatie. Binnen verblijfsgebieden wordt geen bijzondere voorrangregeling toegepast (met uitzondering van erven waar een bijzondere regeling geldt).

4.1.3 Gebiedsontsluitingswegen

Binnen de categorie gebiedsontsluitingswegen wordt een tweetal types onderscheiden: GOW-1 en GOW-2. GOW type 1 heeft een dwarsprofiel met 2x1 rijstroken en GOW-2 heeft een dwarsprofiel met 2x2 rijstroken. Volgens Duurzaam Veilig is het type GOW-1 het meest ideale wegtype al kan om capaciteitsoverwegingen overwogen worden een profiel van 2x2 rijstroken toe te passen. Dit speelt met name in drukke stedelijke gebieden en is in Nederweert eigenlijk alleen op de Randweg-Zuid van toepassing. De kenmerken behorende bij dit type GOW zullen hier verder niet meer toegelicht worden.

Onderstaand worden voor gebiedsontsluitingswegen buiten en binnen de bebouwde kom de kenmerken weergegeven. Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar essentiële kenmerken en overige kenmerken.

Operationele eisen voor GOW BuBeKo

Essentiële herkenbaarheidskenmerken

- ontwerp- en maximum snelheid 80 km/u;
- visuele middenbaanscheiding;
- vrijliggende fietsvoorzieningen.

Overige kenmerken

- onderbroken kantmarkering 3.00 - 3.00.
- volledige geslotenverklaring voor langzaam verkeer ((brom)fietsers en landbouwverkeer). Het langzaam verkeer wordt gescheiden van het gemotoriseerd verkeer afgewikkeld via parallelwegen. Zo worden grote snelheidsverschillen voorkomen (homogeniseren van snelheidsregimes);
- oversteken van de gebiedsontsluitingswegen ongelijkvloers of bij kruispunten;
- geen erfaansluitingen;
- beperkt aantal aansluitingen van erftoegangswegen. Het saneren van aansluitingen kan plaatsvinden door middel van de aanleg van parallelwegen of door het wijzigen van de structuur van het netwerk van erftoegangswegen rondom de gebiedsontsluitingsweg;
- kruispunten in de vorm van een rotonde of in de vorm van een voorrangskruispunt met een verkeersregelinstantie. Gelijkwaardige kruispunten dienen derhalve niet voor te komen;
- parkeren: niet aanliggend;
- openbaar vervoer: halteren naast de rijbaan;
- obstakelvrije zone van 4,50m à 6m;
- toepassen van bewegwijzering inclusief voorwegwijzers.

Afbeelding 6: Voorbeeld gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom (Deckersstraat)



De volgende wegen dienen te worden heringericht conform een Duurzaam Veilig wegprofiel:

- Houtsberg
- Hoofstraat / Klarstraat
- Meijersedijk (tussen Ospel en Ospeldijk)
- N275 (provincie)
- Aan Veertien / N266 (provincie)
- Kelperweg (tussen kruispunt met Houtsberg - Deckersstraat en de gemeentegrens met Leudal)

Operationele eisen voor GOW BiBeKo

Essentiële herkenbaarheidskenmerken

- ontwerp- en maximum snelheid 50 km/u;
- visuele middenbaanscheiding;
- vrijliggende fietsvoorzieningen.

Overige kenmerken

- aantal aansluitingen met erftoegangswegen zoveel mogelijk beperken. Lokaal verkeer zo goed mogelijk bundelen en eventueel afwikkelen via parallelweg;
- aansluitingen van erftoegangswegen vormgeven door middel van inritconstructies;
- overige kruispunten in de vorm van een rotonde of VRI;
- vrijliggende fietspaden;
- één- of tweezijdig trottoir;
- parkeren in vakken;
- openbaar vervoer: halteren naast de rijbaan.
- ononderbroken kantmarkering of kantopsluiting.

De volgende wegen dienen te worden heringericht conform een Duurzaam Veilig wegprofiel:

- Lochtstraat - Onze Lieve Vrouwestraat (Ospel)
- Dorpsstraat / Kerkstraat (Leveroy)
- Eind (Eind)
- Molenweg (Nederweert)
- Enkele wegen die deel uit maken van de centrumring (Geenestraat, Loverstraat)
- Een aantal wegen behorende tot de centrumring zijn reeds aangepast door andere markering aan te brengen. Hier ontbreekt helaas de ruimte voor het realiseren van vrijliggende fietspaden.

Afbeelding 7: Voorbeeldinrichting gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom



Opgemerkt wordt dat de kwaliteit van de verkeersafwikkeling c.q. verkeersveiligheid het best tot zijn recht komt als men de weg realiseert conform het 'ideaal'profiel. Praktisch gezien is dit echter niet altijd haalbaar en zal de weg, zeker voor wat betreft de overige kenmerken, gefaseerd c.q. met een gewijzigde maatvoering vormgegeven worden. De essentiële herkenbaarheidskenmerken dienen te allen tijde opgenomen te worden. Het gefaseerde ontwerp dient zoveel mogelijk gebaseerd te zijn op het ideaalprofiel. Mogelijke negatieve effecten dienen zoveel mogelijk beperkt te worden door compenserende middelen.

4.1.4 30 km zones

Teneinde een soepele overgang naar een algemeen snelheidslimiet van 30 km/u **binnen de bebouwde kom** mogelijk te maken, zal het areaal 30 km gebieden zoveel mogelijk worden uitgebreid in aantal en omvang. Concreet heeft de gemeente Nederweert reeds de grenzen van alle 30 km gebieden aangegeven en in meer of mindere mate ingericht. Deze maatregel heeft uiteraard als doel het verbeteren van de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid in de verblijfsgebieden, maar hangt tevens samen met de invoering van andere afspraken uit het startprogramma Duurzaam Veilig.

Met deze maatregel wordt bovendien geanticipeerd op de mogelijke invoering van een snelheidslimiet van 30 km/u binnen de bebouwde kom, als algemene regel. Daarnaast sluit dit aan op de algemene voorwaarde van 30 km zones waarin wordt gesteld dat in deze gebieden geen voorrangsregelingen worden toegepast. De aanpak van 30 km zones is oorspronkelijk vastgelegd in het startprogramma Duurzaam Veilig. In een tweetal fases dienen alle 30 km zones te worden ingericht volgens de Duurzaam Veilig richtlijnen. In de eerste fase, die in 2002 is afgerond, zouden alle 30 km zones door middel van een sobere inrichting aangelegd moeten zijn.

Sobere inrichting

Uitgangspunt bij een sobere inrichting is dat door middel van diverse snelheidsverlagende maatregelen het snelheidsregime van 30 km/uur gehandhaafd wordt. Voortbordurend op de reeds aanwezige snelheidsverlagende maatregelen gaat een sobere inrichting uit van het toepassen van snelheidsverlagende maatregelen op alleen die locaties die uit de inventarisatie als onveilig naar voren komen en die dus strikt noodzakelijk zijn om aan te pakken. Met name in de nabijheid van scholen, fietsroutes en overige verkeersaantrekkende voorzieningen kunnen dergelijke maatregelen bijdragen aan een verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de diverse wijken. Hierbij dient gedacht te worden aan onderstaande maatregelen:

- poortconstructies bij de ingangen van de 30 km zones; op deze wijze worden de gebieden duidelijk afgebakend en wordt een lage entreesnelheid afgedwongen. Dit kan op een fysieke manier door middel van inritconstructies of door een visuele manier door middel van markering (dubbele streep);
- maatregelen op kruispunten waar door hoge naderingssnelheden in samenhang met slecht zicht op het kruisend verkeer gevaarlijke situaties ontstaan. Fietsroutes verdienen hierbij speciale aandacht;
- indien nodig kan ook op tussenliggende wegvakken een snelheidsverlagende maatregel worden toegepast. Dit kan bijvoorbeeld voorkomen bij oversteekplaatsen nabij scholen.

Aandachtspunt bij een sobere inrichting is een uniforme inrichting van de afzonderlijke gebieden. Zo wordt herkenbaarheid voor de weggebruiker nagestreefd en wordt aan de hand van de inrichting direct duidelijk dat men zich in een verblijfsgebied bevindt.

Bij de sobere inrichtingsvariant wordt de voorkeur gegeven aan maatregelen op kruispuntniveau. Maatregelen als een kruispuntplateau of een punaise worden veelal toegepast. De gelijkwaardigheid van kruispunten wordt hiermee benadrukt. Aanvullende maatregelen op wegvakken worden alleen toegepast wanneer de lokale situatie daar om vraagt. Het onderbreken van een lange rechtstand of de aanwezigheid van een bepaald type voorziening met de bijbehorende verkeersbewegingen (oversteek) kan daarvoor aanleiding zijn.

Afbeelding 8: Voorbeeld sobere inrichting



Ook dienen de verblijfsgebieden duidelijk begrensd te worden. Om duidelijk de hiërarchie van de onderscheiden wegen aan te geven worden inritconstructies aangelegd die de voorrang regelen en de overgang markeren tussen de gebiedsontsluitingsweg en het begin / einde van het verblijfsgebied. Tevens wordt op deze manier een lage entreesnelheid bewerkstelligd.

Afbeelding 9: Fysieke poort: inritconstructie



Afbeelding 10: Visuele poort: bebakening en markering



Optimale inrichting

De tweede fase betreft de volledige toepassing van de principes van Duurzaam Veilig op het verkeerssysteem, waarbij het wegennet zodanig wordt ingericht dat aanvullende snelheidsverlagende maatregelen niet meer noodzakelijk zijn. Deze fase is in 2004 van start gegaan.

Een optimale inrichting gaat uit van het toepassen van maatregelen volgens de kenmerken zoals die aan een Duurzaam Veilig wegennet worden gesteld. De vormgeving en inrichting van de gebieden moet zodanig zijn dat men min of meer automatisch het verkeersgedrag aanpast aan het karakter van het gebied. Daartoe dient het profiel van de wegen zodanig aangepast (versmald) te worden dat daadwerkelijk het gewenste gedrag wordt afgedwongen. Klinkerverharding en het aanbrengen van discontinuïteiten in het wegbeeld ter onderbreking van lange rechtstanden moeten leiden tot werkelijk gereden snelheden van 30 km/uur. Op deze wijze wordt het toepassen van fysieke snelheidsverlagende maatregelen (drempels en plateaus) minder noodzakelijk.

Binnen de gemeente Nederweert vraagt een aantal gebieden (zoals kernwinkelgebied en schoolomgevingen) speciale aandacht met betrekking tot de inrichting tot 30 km zone waardoor het afwijken van de voorkeurskenmerken gerechtvaardigd kan zijn. Als voorbeeld wordt hier genoemd het kernwinkelgebied in Nederweert waar de diverse verkeersaantrekkende voorzieningen in samenhang met de parkeersituatie om maatwerk vragen. Daarnaast kunnen locaties met een sterke toeristisch-recreatieve functie reden zijn om de infrastructuur af te stemmen op dit verkeer, waarbij met name rekening gehouden moet worden met de grote hoeveelheden langzaam verkeer.

Bedrijventerreinen

De inrichting van bedrijventerreinen is (vaak) ingewikkelder dan het inrichten van woonwijken. Aanbrengen van snelheidsverlagende maatregelen (drempels, plateaus e.d.) is op bedrijventerreinen niet altijd de juiste oplossingen om deze gebieden Duurzaam Veilig in te richten. Divers gebruik en schaalgrootte stellen andere eisen aan de weg. Knelpunten concentreren zich voor een belangrijk deel op de ruime opzet van de wegenstructuur, ruime kruispunten en lange rechtstanden. Bovengenoemde aspecten nodigen uit tot hoge snelheden van met name autoverkeer en er is ruimte voor andere activiteiten zoals parkeren, laden en lossen, stallen vrachtauto's en trailers. Dit alles leidt tot onveilige situaties. Verkeersonveiligheid op bedrijventerreinen is aanwezig door de massa en omvang van die voertuigkarakteristieken passend in de omgeving. Scheiding tussen openbare weg en privé-terrein is op veel bedrijventerreinen onduidelijk. Bedrijfsuitoefening geschiedt in veel gevallen in de openbare ruimte. Bedrijventerreinen hebben hun specifieke kenmerken waardoor het inrichten van de infrastructuur conform de inrichtingskenmerken, die in stedelijk gebied worden gehanteerd, problemen oplevert. Gezien het aandeel vrachtverkeer vraagt de inrichting van bedrijventerreinen speciale aandacht voor het vrachtverkeer in relatie tot het overige verkeer.

Ontwerpkenmerken van vrachtverkeer zijn in principe leidend voor bedrijventerreinen. Deze operationele eisen vormen de uitgangspunten waaraan de maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid op bedrijventerreinen moeten voldoen. Om tot een Duurzaam Veilige inrichting van bedrijventerreinen te komen is een pakket aan maatregelen noodzakelijk.

Het maatregelenpakket wordt met behulp van een stappenplan vastgelegd. Hierin worden de volgende aspecten beschreven: gebiedskarakteristieken (schaalgrootte, type bedrijven, deelgebieden), gebruik infrastructuur, wensbeelden gebruik, infrastructuur en categorisering. Voor wat betreft de genoemde bedrijventerreinen kan met bovengenoemd stappenplan implementatie van Duurzaam Veilig gerealiseerd worden.

Op de bedrijventerreinen in Nederweert dient met name de aandacht uit te gaan naar de Staterweg. Uit een nadere analyse van de ongevallen blijkt dat met name deze weg er negatief uitspringt, ook ten aanzien van fietsongevallen. Dit kan verklaard worden doordat de Staterweg een veelgebruikte fietsroute is van/naar Nederweert.

Maatregelen

Alle verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom heeft de gemeente reeds aangewezen en ingericht als 30km zone. Desondanks worden met name klachten geuit over een te sobere inrichting van de 30km gebieden waardoor in sommige woongebieden te hard wordt gereden. Objectief gezien vinden er weinig ongevallen plaats. Voorgesteld wordt dan ook om ook binnen de bebouwde kom terughoudend te zijn met het aantal fysieke maatregelen. Het is op basis van de verkregen informatie lastig aan te geven op welke concrete locaties maatregelen moeten worden getroffen. Indien ervoor gekozen wordt aanvullende maatregelen te treffen verdient het de voorkeur deze maatregelen te treffen op kruispunten of bijvoorbeeld in de schoolomgeving.

Binnen de 30km zones bestaat wel nog een aantal wegen die van oudsher een verkeersfunctie hadden, maar die door gewijzigde ontsluitingsstructuren nu veel meer een verblijfsfunctie hebben. Hierbij worden genoemd de Rochusstraat en Smisserstraat in Budschop en de Brugstraat. De huidige weginrichting beantwoordt niet aan het karakter van een verblijfsgebied. Een optimale Duurzaam Veilige inrichting door bijvoorbeeld klinkerverharding en meer groen moet leiden tot lagere snelheden en moet duidelijk maken dat verblijven centraal staat.

4.1.5 60km zones

In het Startprogramma Duurzaam Veilig wordt de realisatie van 60 km gebieden als belangrijk middel gezien om de gebieden *buiten de bebouwde kom* verkeersveiliger te maken. Ook in het buitengebied van de gemeente Nederweert zullen in de toekomst gebieden worden opgenomen in een 60 km zone. Problemen als sluijverkeer en snelheid dienen door het inrichten van het 60 km gebied te worden opgelost of te worden voorkomen. Tevens dient in deze gebieden de veiligheid van het langzaam verkeer, met name op (recreatieve) fietsroutes te worden gegarandeerd.

De problematiek in de 60 km zones wordt met name veroorzaakt door het doorgaand verkeer dat geen herkomst en/of bestemming heeft in het gebied waar het doorheen rijdt. De betreffende wegen zijn ingericht om het lokale verkeer te vervoeren naar wegen met een verkeersfunctie. Deze wegen worden regelmatig gebruikt door landbouwverkeer, waardoor een conflict ontstaat in het gebruik van de weg hetgeen de verkeersveiligheid niet ten goede komt.

Aan de realisatie van de doelstelling om te komen tot een 60 km-zone voor het buitengebied van de gemeente Nederweert is een aantal uitgangspunten verbonden. Vanuit het landelijke Duurzaam Veilig verkeersbeleid wordt gestreefd naar uniformiteit van wegkenmerken en inrichtingsvormen per wegtype.

De volgende *functionele kenmerken* zijn hierbij van toepassing:

- erftoegangswegen dienen ter ontsluiting van aanliggende woningen, bedrijven en percelen;
- een samenhangend netwerk van erftoegangswegen kan worden gezien als verblijfsgebied;
- de verblijfsfunctie en de leefbaarheid in het gebied staat daarbij centraal;
- slechts een beperkte verkeersfunctie is daarbij van belang, doorgaand verkeer is dan ook niet gewenst;
- de wegen zijn kleinschalig van opzet en hebben een sterk lokaal karakter (relatie verhardingsbreedte-intensiteit);
- de vormgeving van de wegen heeft een relatie met het landschap en de daarin aanwezige functies (verwevenheid met de omgeving);
- snelheidsverlagende maatregelen en het beperken van het aantal aansluitingen kunnen het gewenste gebruik ondersteunen/afdwingen.

De bijbehorende operationele kenmerken zijn:

- snelheid 60 km/u;
- geen toepassing van ononderbroken lengtemarkeringen;
- breedte van de rijloper 3,50 - 4,50 meter;
- breedte buitenberm 1,50 - 2,50 meter;
- (brom-)fietsers op de rijbaan;
- toepassing van gelijkwaardige (verhoogde kruispuntvlakken) in het verblijfsgebied;
- toepassing van voorrangregelingen op aansluitingen met wegen van een hogere categorie.

Afbakening verblijfsgebied

In den lande zijn inmiddels veel voorbeelden van toegangen tot verblijfsgebieden ontworpen. Deze zogenaamde poortconstructies dienen ter afbakening van de verblijfsgebieden, ter aanduiding van de juridische maximum snelheid en als duidelijk attentiepunt voor de weggebruiker. Van belang bij een Duurzaam Veilige weginrichting is te komen tot uniformiteit waardoor herkenbaarheid voor de weggebruiker ontstaat.

Snelheidsreductie op kruispunten

In zijn algemeenheid verdient het aanbeveling om bij de toepassing van snelheidsverlagende maatregelen binnen verblijfsgebieden een keuze te maken voor voorzieningen op kruispunten. De kruispunten binnen een 60 km zone zijn gelijkwaardig en het zijn potentiële conflictpunten. De kruispuntplateaus kunnen worden uitgevoerd in asfalt en voorzien van taludmarkering. De voordelen van een dergelijke maatregel liggen op het vlak van de snelheidsreductie, de attentieverhogende werking en het benadrukken van de gelijkwaardigheid.

Weren van sluipverkeer

Door de markering van de poorten naar het verblijfsgebied en de toepassing van snelheidsreductie op kruispunten wordt onvoldoende tegemoet gekomen aan het noodzakelijk weren van het doorgaande (sluip)verkeer in het gebied. Het sluipverkeer draagt sterk bij aan de beleving van de snelheidsproblematiek, de onveiligheid op kruispunten en de conflicten met het fietsverkeer in het gebied. Aanvullende maatregelen worden derhalve aanbevolen. Te denken valt bijvoorbeeld aan het aanbrengen van suggestiestroken ten behoeve van het langzaam verkeer indien het betreffende wegvak aanzienlijke fietsersstromen kent.

Over de effectiviteit van 60km zones is bij o.a. de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) nog weinig bekend. Wel is uit enkele evaluatie-studies bekend dat het aantal (slachtoffer)- ongevallen op wegvakken en kruispunten afneemt en dat een markering d.m.v. één rijloper met suggestiestroken het meeste effect heeft op de snelheden.

Onderstaande foto's geven een indruk van een 60km-inrichting die met name toegepast worden op erftoegangswegen met een beperkte verkeersfunctie of op routes waarop een duidelijke fietsrelatie aanwezig is.

Afbeelding 11: Voorbeeldinrichting 60km zone



Afbeelding 12: Voorbeeldinrichting 60km zone



Afbeelding 13: Plateau in 60km zone



Maatregelen

Reeds bij de totstandkoming van het Beleidsplan Verkeer en Vervoer heeft de gemeente Nederweert aangegeven terughoudend te staan tegenover de invoering van 60km zones. Men zag het niet zitten om in het buitengebied waar de hoeveelheid verkeer klein is en waar relatief weinig knelpunten op het gebied van verkeersonveiligheid zijn, een veelheid aan maatregelen te treffen. Indien desondanks toch maatregelen getroffen dienen te worden, dient uitdrukkelijk rekening gehouden te worden met landbouwverkeer en fietsverkeer.

Vanuit dit oogpunt is het thema 60km zones in het Verkeersveiligheidsplan opgenomen. Vanuit de landelijke beleidslijn Duurzaam Veilig is namelijk als richtlijn meegegeven dat in verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom een maximum snelheid moet gelden van 60 km/u. Dit in tegenstelling tot de gebiedsontsluitingswegen. Wel is er bewust voor gekozen om terughoudend te zijn met het aantal maatregelen. Kortweg komen de voorgestelde maatregelen op het volgende neer:

- afbakening van de zones door middel van zoneborden en eventueel markering;
- erftoegangswegen met een beperkte verkeersfunctie of een duidelijke fietsroute anders inrichten. Het gaat hierbij om het creëren van één rijloper met (rode) suggestiestroken of kantmarkering aan weerszijden. Concreet betreft het hier de Heerweg, Peelsteeg, Nieuwstraat, Winnerstraat, Booldersdijk, Ospelseweg (reeds vrijliggende fietspaden buiten de bebouwde kom gerealiseerd), Kruisstraat en Waatskamp;
- het aanbrenge van fysieke maatregelen in de vorm van een kruispuntplateau op de grootste knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid. In dit kader worden genoemd de kruispunten Zwarteboordweg - Kruisvennendijk en Kruisstraat - Leveroyesdijk - Riet.

Qua maatvoering en materialisering dient rekening gehouden te worden met landbouwverkeer en fietsverkeer. De voorkeur gaat dan ook uit naar plateaus in asfalt met een hoogte van 8cm;

- Eventueel kan aanvullend op kruispunten ervoor worden gekozen een visuele maatregel in de vorm van markering aan te brengen. Door deze maatregel wordt de gelijkwaardigheid van wegen versterkt en wordt de attentie voor het kruispunt verhoogd.

Natuurlijk sturen

Een aanvulling op Duurzaam Veilig die sinds enkele jaren langzaam maar zeker steeds vaker wordt toegepast, is de methode 'Natuurlijk Sturen'. Deze methode wordt zowel binnen als buiten de bebouwde kom toegepast op erftoegangswegen. Naast traditionele snelheidsverlagende maatregelen zoals plateaus en wegversmallingen, kunnen ook landschaps- en cultuurhistorische kenmerken worden gebruikt om omgevingskenmerken te benadrukken en daarmee de gewenste snelheid duidelijk maken. Deze methode kan bijdragen aan het verder verbeteren van de verkeersveiligheid in buitengebieden. Het concept Natuurlijk Sturen is dus niet direct een op zichzelf staand product, maar is in meerdere mate een aanvulling op Duurzaam Veilig en met name de invoering van 60km zones. Hierbij wordt meer aandacht besteed aan de identiteit van de omgeving en wordt gezocht naar maatregelen die hierbij passen. Hieronder worden enkele voorbeelden van 'natuurlijke maatregelen' gegeven.

Uitgangspunt is dat de elementen landschap en cultuurhistorie meerdere functies vervullen. Met landschappelijke en cultuurhistorische maatregelen kan landschapsbehoud en / of -herstel plaatsvinden, terwijl ook het gedrag van de weggebruiker behorende bij de functie van de weg binnen 60km/u zone met deze maatregelen kan worden beïnvloed.

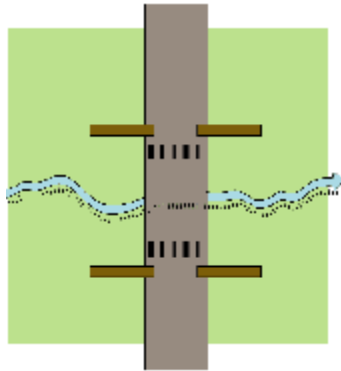
Passage

Door het toepassen van een zogenaamde passage kunnen de volgende aspecten benadrukt worden:

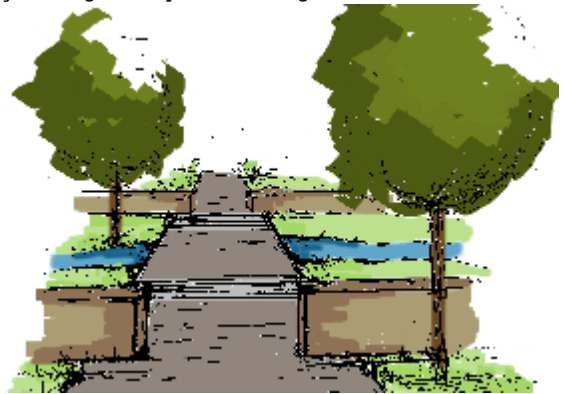
- aanwezigheid beek;
- aanwezigheid oversteeklocatie;
- versmallen rijbaan;
- onderbreken laanstructuur.

Met name het aanbrengen van elementen die vanuit het landschap de weg opkomen benadrukken dwarsrelaties en versmallen de rijbaan. Belangrijke aspecten om rekening mee te houden zijn onder andere intensiteiten en afmetingen van landbouwverkeer.

Afbeelding 14: Principe Passage



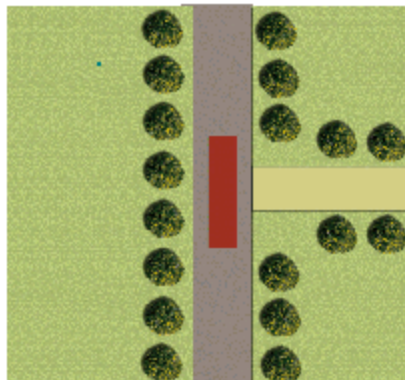
Afbeelding 15: Impressie Passage



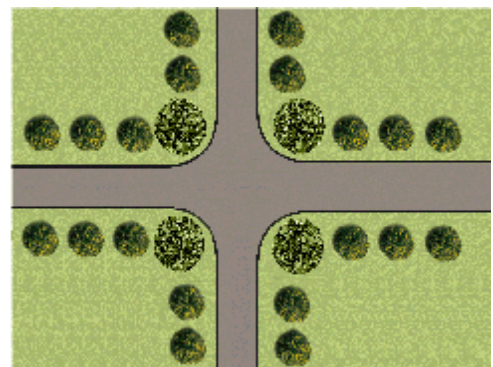
Kruispunten

Om het attentieniveau ter hoogte van kruispunten te verhogen kunnen fysieke maatregelen genomen worden. Dit kan onder andere door het aanbrengen van afwijkende verharding ter hoogte van het kruisingsvlak of door het aanpassen van een bomenstructuur.

Afbeelding 16: Afwijkende verharding



Afbeelding 17: Aangepaste bomenstructuur



Bermen

De beleving en het weggedrag van de weg eindigt niet bij de kant van de verharding. Ook de berm speelt hierbij een belangrijke rol. Door te variëren met de inrichting van de berm wordt deze nadrukkelijker bij het wegbeeld betrokken.

Afbeelding 18: Bermbeplanting



De getoonde voorbeelden van natuurlijke maatregelen geven inzicht in maatregelen die genomen kunnen worden.

Om dit ook daadwerkelijk in de praktijk uit te voeren zal per gebied bekeken moeten worden welke karakteristieken aanwezig zijn en welke maatregelen het beste aansluiten bij de omgeving en een positieve bijdrage kunnen leveren aan de verkeersveiligheid. Met name omdat in de gemeente in het verleden uitdrukkelijk de wens is uitgesproken terughoudend te zijn met allerlei (fysieke) maatregelen zou natuurlijk sturen een alternatief kunnen zijn.

4.1.6 Uniformeren bebouwde komgrenzen

Bebouwde komgrenzen markeren de overgang van een snelheidsregime en maken de weggebruiker duidelijk dat aangepast gedrag noodzakelijk is. Er moet dan ook gestreefd worden naar het verlagen van de entreesnelheid. Door het uniformeren van de bebouwde komgrenzen wordt aan de weggebruiker in Nederweert meer herkenbaarheid geboden. Hierbij dient wel rekening te worden gehouden met de wegcategorie. Bij gebiedsontsluitingswegen wordt veel meer een uitbuiging / asverspringing geadviseerd, bij erftoegangswegen kan ook gekozen worden voor een fysieke maatregel in de vorm van een verhoging. Wel dient steeds goed gekeken te worden naar de afwikkeling van het fietsverkeer.

Feitelijk zijn binnen de gemeente Nederweert twee situaties te onderscheiden:

1. Overgang van 80 km/u naar 50 km/u.
 - komversterking gewenst
 - geen verticale snelheidsverlagende maatregelen, voorkeur voor asverspringing / uitbuiging
 - visueel accentueren

2. Overgang van 60 km/u naar 30 km/u.

- ondanks lagere intensiteiten ook komversterking gewenst
- verticale snelheidsverlagende maatregelen wel toegestaan
- rekening houden met landbouwverkeer en fietsers
- eventueel visueel accentueren
- correcte bebording

Binnen de gemeente Nederweert verdienen met name de bebouwde komgrenzen van Ospeldijk en Leveroy de aandacht. Op de Moostdijk kan het verplaatsen van de bebouwde komgrens bijdragen aan de verkeersveiligheid op het kruispunt met de Nieuwe Baan.

4.1.7 Mensgerichte maatregelen

In het kader van verkeersveiligheid is gebleken dat niet alleen de kennis met betrekking tot de verkeersregels en -borden en de daarbij behorende vaardigheden een rol spelen. Er dient meer aandacht te worden geschonken aan het gedrag van de verkeersdeelnemer. Hoe reageert hij op het gedrag van anderen en hoe gaat hij met het fenomeen verkeer en vervoer in maatschappelijk opzicht om? Kinderen en jongeren zijn risicogroepen. Vaak is dit het gevolg van het gebrek aan individuele, sociale en maatschappelijke vaardigheden en doordat zij als voetganger of per (brom)fiets extra kwetsbaar zijn in het verkeer.

Het gedrag van weggebruikers is dan ook een belangrijke factor bij knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid. Door middel van gedragsbeïnvloeding kan het gewenste verkeersgedrag bij de weggebruikers worden opgeroepen om zo de verkeersveiligheid te vergroten. Gedragsbeïnvloeding bestaat uit het geheel van infrastructuur, educatie en handhaving. In Duurzaam Veilig staan deze drie aspecten bekend als de 3 E's: Engineering, Education en Enforcement. De kracht ligt in de mix van deze drie. Engineering komt uitgebreid aan bod door middel van de infrastructurele maatregelen, maar Education en Enforcement zijn aspecten die vaak onderbelicht blijven. Education en Enforcement wordt vormgegeven door middel van de instrumenten verkeerseducatie, voorlichting en handhaving, ook wel bekend onder de noemer "mensgerichte maatregelen".

Uit de evaluatie (par. 2.5.2) blijkt dat verschillende activiteiten die in het verleden enthousiast zijn opgepakt de afgelopen jaren verloren zijn gegaan. Ook worden weinig nieuwe activiteiten ontplooid. Doordat deze mensgerichte maatregelen achter blijven in de gemeente Nederweert komt ook de verkeersveiligheid onder druk te staan. Daarom is het essentieel dat de gemeente Nederweert de coördinerende rol in het kader van de mensgerichte maatregelen weer gaat opnemen. Onderstaand wordt dieper ingegaan op de begrippen educatie, voorlichting en handhaving.

Verkeerseducatie

Verkeerseducatie is doorgaans gericht op het veranderen van één of meer van de volgende vier aspecten:

▸ *Kennis*

Daarbij gaat het om kennis van verkeersregels en -tekens, maar minstens zo belangrijk is het hoe en waarom van regels, het herkennen van verkeerssituaties en het herkennen van risico's.

▸ *Vaardigheden*

Dit aspect is het best uit te leggen met behulp van voorbeelden: fietsen zonder om te vallen, koers houden, snelheid en afstand schatten, schakelen en koppelen zonder kraken en schokken, de vrachtauto blijven beheersen op een nat wegdek enz. Het anticiperen op verkeerssituaties valt ook onder dit aspect (verkeersinzicht).

▸ *Gedrag*

Gedrag kan ondergeschoven worden bij vaardigheden. Toch verdient gedrag, vooral in de zin van 'automatisch gedrag' afzonderlijk genoemd te worden. Het gaat dan om aspecten zoals hand uitsteken, achterom kijken voor het uitstappen, spiegelen, autogordels gebruiken en niet inhalen voor onoverzichtelijke bochten.

▸ *Attituden*

Een attitude kan het best worden omschreven als een houding ten opzichte van iets. Gedacht moet worden aan positieve attituden en negatieve attituden. Bijvoorbeeld aan een positieve attitude ten aanzien van snel rijden. Vaak is de attitude gebaseerd op een subjectieve norm. De subjectieve norm is de gedachte van iemand die denkt dat de algemene norm ten opzichte van bijvoorbeeld het Openbaar Vervoer een goede zaak is. Deze subjectieve norm bepaalt in een (hoge) mate zijn attitude over dit onderwerp.

De vier aspecten kennis, vaardigheden, gedrag en attituden worden ook wel als '*kennen, kunnen en willen*' aangeduid, waarbij vaardigheden en gedrag samen onder de noemer 'kunnen' worden geschaard. In sommige literatuur wordt 'kennen' veranderd in 'weten'. Het gaat bij verkeerseducatie vaak om veranderen en niet noodzakelijkerwijs over aanleren van bepaalde dingen.

Het doel van kennen, kunnen en willen is dat verkeersdeelnemers hun verkeersgedrag aanpassen. In veel gevallen moeten verkeersdeelnemers hun gedrag aanpassen. Daarnaast is het vaak een kwestie van bestendigen van gedrag: zorg ervoor dat mensen die niet rijden als ze hebben gedronken die gewoonte in stand houden.

Permanente verkeerseducatie (PVE)

PVE heeft tot doel de verkeersdeelnemer 'van de wieg tot het graf' de benodigde kennis, vaardigheden en attitude bij te brengen voor een veilige deelname aan het verkeer. De definitie van PVE is: 'Het geheel van opeenvolgende en in doorlopend verband samenhangende activiteiten op het gebied van verkeerseducatie'. PVE betekent dat verkeerseducatie plaatsvindt op elk moment waarop verwacht kan worden (of geconstateerd wordt) dat de bestaande voorwaarden van kennen, kunnen en / of willen niet meer toereikend zijn voor veilig gedrag.

Het permanente karakter zit in het feit dat de educatie anticipeert op ontoereikende gedragsvoorwaarden en in het feit dat permanente verkeerseducatie telkens voortbouwt op eerdere educatie en een fundament legt voor latere educatie.

Verkeersveiligheidslabel

Kinderen vormen een kwetsbare groep in het verkeer. Jaarlijks zijn in Nederland honderden kinderen betrokken bij verkeersongevallen. Kinderen moeten daarom leren veilig aan het verkeer deel te nemen. Om verkeerseducatie op scholen te stimuleren en een hoge kwaliteit te waarborgen, is onlangs ook in de Provincie Limburg een keurmerk in het leven geroepen, het Limburgs Verkeersveiligheids Label (LVL).

Steekwoorden hierbij zijn o.a.:

- Coördinator verkeersveiligheidszaken
- Handelingsgerichte verkeersmethode voor alle leerjaren
- Praktische verkeersactiviteiten in alle groepen
- Aandacht voor verkeersveilige schoolomgeving en school-thuisroute
- Ouderbetrokkenheid bij verkeerseducatie
- Deelnemende provincies

Voorlichting

(Verkeers)voorlichting kan over het algemeen op twee manieren worden opgevat. Deze twee manieren zijn:

1. Informeren van het publiek:

- door het publiek in kennis te stellen van verkeersregels of maatregelen;
- om beleidsintenties onder de aandacht te brengen;
- om ervaringen en ontwikkelingen te presenteren.

2. Opvattingen of (intenties voor bepaald) gedrag beïnvloeden:

- om bepaalde van belang geachte onderwerpen op de agenda van het publiek te krijgen of te houden;
- om opvattingen in een bepaalde richting te sturen;
- om gedragsaanbevelingen te verstrekken;
- het kan een directe bijdrage leveren aan gedragsvorming of gedragsverandering wanneer het tegemoet komt aan een behoefte.

De conclusie die uit de twee manieren van voorlichting getrokken kan worden, is dat voorlichting gericht is op het veranderen van kennis (kennen) en / of attitude (willen). Een verschil tussen verkeerseducatie en verkeersvoorlichting is dat educatie over het algemeen structureler van aard is dan voorlichting. Voorlichting wordt bijvoorbeeld vaak eenmalig toegepast, terwijl educatie structureler van aard is.

Voorlichting wordt in sommige gevallen omschreven als 'het geven van hulp bij mening- en / of besluitvorming door middel van het geven van informatie'. Voorlichting behoort daarmee duidelijk tot de familie van de educatie.

Voorlichting heeft met name betrekking op de meer algemene onderwerpen uit het startprogramma Duurzaam Veilig, met andere woorden de onderwerpen waarover burgers niet meer mee kunnen praten. Bijvoorbeeld bij invoering van de nieuwe verkeersregel 'voorrang fietser van rechts'.

Voorlichting is een onmisbaar instrument, dat de effectiviteit van bijvoorbeeld politiecontroles sterk kan vergroten. Voorzichtigheid is geboden bij het gebruiken van uitsluitend voorlichting als gedragsbeïnvloedingsinstrument. Mede gezien het vluchtige karakter van voorlichting en het feit dat het zich over het algemeen beperkt tot het zenden van een boodschap of kennis zonder terugkoppeling van de ontvanger, is het toepassen van voorlichting alleen niet voldoende. Uit onderzoek komt naar voren dat voorlichting alleen vrijwel geen effect sorteert en dat de eventueel kleine effecten snel weer verdwijnen. Maar als voorlichting gecombineerd wordt met een of meer andere instrumenten of maatregelen blijkt dat de effecten groter en langduriger zijn.

Het gros van alle ongevallen is te wijten aan gedrags- en beoordelingsfouten in het verkeer. Het is zaak dat verkeerseducatie hier dus zo goed mogelijk op inspeelt, waardoor het een belangrijk instrument is om het aantal jeugdige verkeersslachtoffers terug te dringen. Uit de ongevallenanalyse van de gemeente Nederweert (hoofdstuk 3) kan een drietal speerpunten aangewezen worden waar de gemeente Nederweert de komende jaren op kan sturen. Uit de ongevallenanalyse blijkt dat met name de jongeren en de ouderen (categorie van 4 t/m 11 jaar en 60+) relatief slecht scoren. Dit betekent dat veel bestuurders en voetgangers in deze leeftijdscategorie betrokken zijn bij ongevallen. Daarnaast blijkt uit de klachten dat de snelheid op verschillende wegvakken in de gemeente als onveilig wordt ervaren. Ook hier kan dus door middel van gerichte voorlichting winst behaald worden.

Verkeerslessen en praktische oefening van vaardigheden voor verkeersdeelname moeten de zelfredzaamheid van kinderen in hun directe schoolomgeving bevorderen. Om aan duurzame verkeersveiligheid gestalte te geven, is een gestructureerde, concrete aanpak met een breed draagvlak noodzakelijk. De scholen voor basis- en voortgezet onderwijs vormen hierbij de spil van alle inspanningen. Daar zijn kinderen/jongeren immers het gemakkelijkst bereikbaar en bovendien is daar de expertise op didactisch niveau hoog.

Handhaving

Bij handhaving wordt steeds gewerkt in de richting van Gericht VerkeersToezicht (GVT)-projecten. GVT wil zeggen dat de politie systematisch en gericht controleert op gedrag dat tot ongevallen leidt. Bij GVT-projecten wordt de handhavingscomponent altijd aangevuld met voorlichting, publiciteit en soms ook infrastructurele maatregelen. De prioriteiten van het GVT liggen op het gebied van:

1. Autogordels;
2. Rood licht;
3. Rijden onder invloed;
4. Snelheid;
5. Jonge bromfietzers.

De genoemde prioriteiten van het GVT worden in een woord samengevat: 'GRASH'. De G staat voor gordel, de R voor rood licht, de A voor alcohol, de S voor snelheid en de H voor helm.

Bij handhaving kan onderscheid worden gemaakt in straffen van fout gedrag en belonen van goed gedrag. Belonen werkt beter dan straffen. Bij belonen wordt het goede gedrag bestendigt, terwijl bij straffen het gedrag in veel gevallen niet verandert.

Het effect van handhaving op verkeersgedrag door alleen maar 'schrijven' (straffen) is vrij gering, omdat het verband tussen de overtreding en straf nauwelijks gelegd wordt doordat de bekeuring weken later in de bus valt.

De feitelijke kans dat iemand op een verkeersovertreding betrapt wordt, is een op de 3000 à 4000. Dit is de objectieve pakkans. De subjectieve pakkans is belangrijker. Dit is de angst voor een bekeuring als men te hard rijdt, onder invloed rijdt etc. Als men de indruk krijgt dat de politie veel controleert, zal een grote gevoelsmatige subjectieve pakkans gecreëerd worden. Deze gevoelsmatige pakkans kan worden bereikt door bepaalde controles opvallend plaats te laten vinden en vergezeld te doen gaan van veel publiciteit.

In Ospel is dit medio 2008 gebeurd. Hier is door het Team Subjectieve Veiligheid (TSV) van de Politie Limburg-Noord gecontroleerd op snelheid. Dit heeft plaatsgevonden op de O.L. Vrouwestraat en de Lochtstraat. De resultaten van dit onderzoek staan beschreven in paragraaf 3.1.2 van deze rapportage.

Onder handhaving valt ook de wetgeving. Mensen kunnen bijvoorbeeld op grond van wetgeving verplicht worden tot deelname aan een educatieve maatregel en autofabrikanten kunnen bijvoorbeeld verplicht worden om zich aan verschillende technische voertuigaspecten te houden. Ook de eisen die gesteld worden aan het rijexamen horen hierin thuis.

4.1.8 ROVL: Meerjarenuivoeringsplan 2008-2011

Het ROVL heeft voor de periode 2008-2011 een Meerjarenuivoeringsplan opgesteld waarin educatie, voorlichting en handhaving centraal staan. Als thema voor het Meerjarenuivoeringsplan is gekozen: 'Verbinden rondom Verkeersveiligheid'. Als doel stelt het ROVL zich het verder terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. Onderstaand worden de belangrijkste punten uit dit document kort weergegeven.

Hoofdlijn van het MUP

De afgelopen jaren zijn grote stappen gezet om de verkeersveiligheid in Limburg te verbeteren. Er is veel gedaan en bereikt op het gebied van infrastructuur (aanpassing gevaarlijke punten, ontwikkeling van uniforme wegkenmerken), educatie (permanente verkeerseducatie heeft vorm en inhoud gekregen) en handhaving (de succesvolle inzet van de VHT's en van de Teams Subjectieve Verkeersonveiligheid). En de verschillende partners weten elkaar steeds beter te vinden. Het ROVL vervult hierbij een belangrijke rol. Nu is het zaak daarop voort te bouwen.

Hiervoor zijn de volgende pijlers benoemd:

Educatie en bewustwording

- De leerdoelen die binnen de Permanente Verkeerseducatie zijn geformuleerd worden verder ingevuld met behulp van de ontwikkelde Toolkit Permanente Verkeerseducatie;
- Het ROVL gaat de regionale educatienetwerken verder ontwikkelen op basis van de bestaande vebo- en vevo netwerken.

Kennismanagement

- Het ROVL gaat de bestaande kennis beter toegankelijk en overdraagbaar maken door de bestaande kennisbanken met elkaar te verbinden.

Samenwerking en bestuurlijk draagvlak

- Het ROVL blijft verkeersveiligheid onder de aandacht brengen via de accountmanagers en gerichte voorlichting aan de politiek.
- Tegelijkertijd constateren we dat er ook andere wegen bewandeld moeten worden, willen we daadwerkelijk nog een rigoureuze vooruitgang boeken in de daling van het aantal verkeersslachtoffers.

Innovatie

- Het ROVL gaat zowel op technologisch als sociaal gebied een aantal nieuwe projecten opstarten waarin we verkeersveiligheid vanuit een heel andere invalshoek benaderen.

Met deze opzet sluit het ROVL aan bij de beleidslijnen die landelijk en provinciaal zijn uitgezet in onder andere het Provinciaal Omgevingsplan, het Provinciaal verkeers- en vervoersplan en het Coalitieaccord “Investeren en verbinden” van Gedeputeerde Staten. Onderstaand wordt dieper ingegaan op een aantal concrete projecten.

Basisonderwijs

Essentieel in deze aanpak is samenwerking in verkeersnetwerken, met als belangrijkste deelnemers de (acht) basisscholen, OBD-Consent, de ouders (verkeersouders), politie, VVN en de gemeente. Om ontwikkelingen uit te wisselen en afspraken rond nieuwe activiteiten te maken dient het netwerk gemiddeld 3x per jaar bij elkaar te komen. Onderstaand communicatiemodel vormt hiervoor het uitgangspunt.

Een en ander kan worden vormgegeven binnen een zogenaamd VEBO-project, met als basis hiervoor het VEBO-convenant. VEBO staat voor “VerkeersEducatie in het BasisOnderwijs”. Ter stimulering van de verkeerseducatie (voor groep 1 t/m 8 wordt) een convenant afgesloten tussen gemeente en de afzonderlijke basisscholen. In dit convenant worden afspraken vastgelegd ten behoeve van het verkeers(veiligheids)beleid van de gemeente en de basisschool. De centrale persoon in het netwerk is de leerkracht die op elke basisschool wordt aangesteld als verkeerscoördinator (VCO-er). Elke deelnemende school krijgt een financiële bijdrage om de vervangingskosten van de VCO-er te vergoeden.

Deze kan hierdoor (globaal) één dagdeel per twee weken aan de coördinatie van VEBO. In het VEBO-convenant worden verder afspraken gemaakt over:

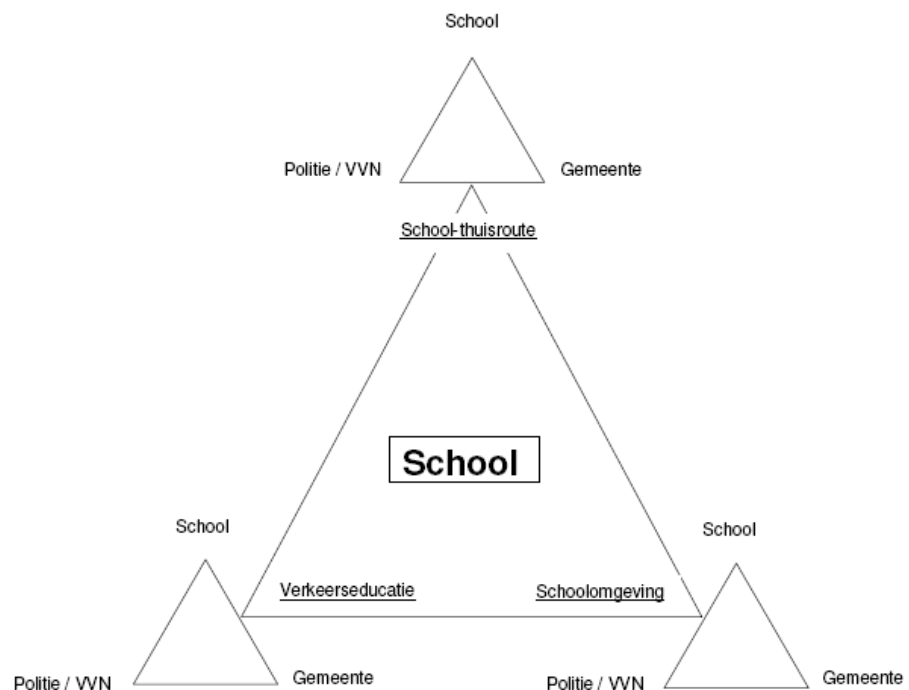
1. het verkeersveiligheidsbeleid van de school
2. de aanstelling van een verkeersouder
3. netwerkvorming en het realiseren van draagvlak voor verkeersveiligheidsbeleid
4. scholing en taakstelling van betrokken partijen
5. evaluatie resultaten
6. opname van verkeerseducatie in het school beleidsplan

De betrokken partijen (OBD-Consent, politie, VVN en de gemeente) dienen zorg te dragen voor een aanspreekpunt binnen dit VEBO-project.

Communicatiemodel

Een belangrijk doel waar door deelnemende scholen naar gestreefd wordt, is het behalen van het kwaliteitskeurmerk Limburgs VerkeersveiligheidsLabel (LVL). Een deelnemende school kan binnen een periode van (maximaal) 2 jaar laten zien dat ze aan een aantal belangrijke criteria voldoet op het gebied van verkeer(sonderwijs). Scholen met het LVL laten zien dat het de school ernst is met de verkeersveiligheid.

Afbeelding 19: Communicatiemodel



In aanloop naar een LVL, maar ook na het behalen ervan, zijn onderstaande projecten een goed hulpmiddel bij verkeerseducatie en –instructie.

Verkeerseducatieve projecten:

- Streetwise (ANWB)
- Veilig op Weg (dodehoekspiegel)
- Van 8 naar 1 (schoolhuisroute)
- Op voeten en fietsen naar school
- Praktische verkeersproef
- Verkeersexamen
- Veilig Verkeersquiz
- Voorlichtingsteam

Voortgezet onderwijs

Voor de (enige) VO-school binnen de gemeente bestaat al een verkeersnetwerk. VEVO staat voor VerkeersEducatie Voortgezet Onderwijs. Ter stimulering van de verkeerseducatie (voor de 1^e t/m de 4^e jaars) van het Citaverde College is een VEVO-convenant afgesloten met de gemeente. VEVO staat voor VerkeersEducatie Voortgezet Onderwijs. Naast verkeerseducatie zijn in het convenant tevens afspraken vastgelegd met betrekking tot een verkeersveilige schoolomgeving, een veilige school-thuisroute, het beschikbaar stellen van financiële middelen, het belang van een optimale samenwerking tussen alle betrokken partijen (school, VVN, VCO-er, leerlingen, ROVL, ouders en gemeente) en de naleving van het convenant.

Het doel van het VEVO-convenant is eveneens het bevorderen van de zelfredzaamheid van de leerlingen middels verkeerslessen en praktische oefening van vaardigheden voor verkeersdeelname. Verkeerseducatieve (VEVO) projecten:

- Traffic Informers
- Fietskeuring
- Behendigheidscircuit per fiets
- Fietstechniekspel
- Verkeersquiz
- Verkeersbordenkennis
- Voorrang electrospeel
- Reactie- Remtestapparaat
- Voorlichting door CAD
- Oogmeting
- Verlichtingsactie
- Schoolhuisroute

Voorlichting en instructie

Voorlichting en instructie is van groot belang voor het creëren van een breed draagvlak voor verkeersveiligheidsmaatregelen en voor het bereiken van de gewenste gedragsbeïnvloeding. Gedragsbeïnvloeding is noodzakelijk omdat voertuigen, verkeerssituaties, verkeerswetten en verkeersdeelnemers zelf continue aan verandering onderhevig zijn.

In het kader van Voorlichting en Instructie worden de volgende projecten uitgevoerd:

- De scholen zijn weer begonnen
- Verlichtingsactie
- Praktische verkeersproef
- Alcoholcampagne
- Snelheidscampagne
- Gezond en veilig fietsen voor 50+
- Rijvaardigheidsrit (Broemrit 1 x per 2 jaar)
- Scootmobiel
- Theorieavond verkeersregels (Opfriscursus)
- Voorlichting over verkeersknelpunten
- Caravankeuring
- Bromfietscursussen (enkel i.h.k.v. VEVO)
- Voorlichting tijdens bijzondere evenementen

Een aantal hiervan dient te worden geïntensiveerd. Zoveel mogelijk wordt hierbij aangesloten op de provinciale en landelijke campagnekalenders.

Gestructureerd overleg

Voor een geïntegreerde aanpak van verkeersveiligheid is het van groot belang dat structureel overleg gepleegd wordt met alle betrokkenen op het gebied van verkeersveiligheid. Binnen de gemeente is er een netwerk op dit gebied. Dit netwerk wordt primair gevormd door de voorzitter van de plaatselijke afdeling van Veilig Verkeer Nederland, de taakaccenthouder van politie en de gemeentelijke verkeerscoördinator. Afhankelijk van het onderwerp of project worden hier aan toegevoegd vertegenwoordigers van:

1. ouderen- en gehandicaptenorganisaties
2. consultatiebureau voor alcohol en drugs
3. burgers, dorpsraden en buurtverenigingen
4. overige wegbeheerders
5. het ROVL
6. buitengewoon opsporingsambtenaar (BOA) Gemeente Nederweert
7. basisonderwijs
8. voortgezet onderwijs
9. Gemeente Weert. Het overleg met andere gemeenten vindt slechts incidenteel plaats omdat de verkeerskundige relaties met de overige gemeenten ondergeschikt zijn.
10. Autorijscholen
11. Rijwielhandelaren

In het kader van het Regionaal Mobiliteits Overleg (RMO) Roermond-Weert vindt minimaal 2 x per jaar overleg plaats, waarbij verkeersveiligheid en -educatie regelmatig onderwerp van gesprek zijn. Bij dit overleg zijn alle middenlimburgse gemeenten (Weert, Roermond, Beesel, Leudal, Maasgouw, Roerdalen, Echt-Susteren en Nederweert) betrokken.

Handhaving

Op basis van de landelijke wetgeving en de gemeentelijke APV wordt verkeersveiligheid gehandhaafd door politie (Verkeershandhavingsteam (VHT) en het Team Subjectieve Verkeersonveiligheid (TSV)) en de buitengewoon opsporingsambtenaar (BOA) van de Gemeente Nederweert. Bij het gestructureerd overleg zal handhaving eveneens aan de orde komen.

Uiteindelijk resulteert het bovenstaande in een Meerjaren Uitvoeringsprogramma:

Tabel 16: Meerjaren Uitvoeringsprogramma ROVL

Project	Basisonderwijs	Voortgezet onderwijs	Voorlichting / Instructie
Streetwise	X		
Veilig op Weg	X	X	X
Van 8 naar 1	X		
Op voeten en fietsen naar school	X		
Praktische verkeersproef	X		
Verkeersexamen	X		
Veilig Verkeersquiz	X		
Voorlichtingsteam	X	X	X
Traffic Informers		X	X
Fietskeuring	X	X	X
Voorlichting CAD	X	X	X
Schoolthuisroute		X	
Verlichtingsactie	X	X	X
Oogmeting	X	X	X
De scholen zijn weer begonnen	X	X	
Praktische verkeersproef	X		
Alcoholcampagne		X	X
Snelheidscampagne			X
Gezond en veilig fietsen 50+			X
Rijvaardigheidsrit			X
Scootmobiel			X
Opfris cursus			X
Voorlichting verkeersknelpunten	X	X	X
Caravankeuring			X
Bromfietscursus		X	

Middelen

Voor de uitvoering van dit MUP heeft de politiek extra middelen ter beschikking gesteld. In totaal beschikt het ROVL de komende jaren over € 1.950.000,- budget op jaarbasis.

4.2 Maatregelen op specifieke locaties

Nadat in de voorgaande paragraaf de verschillende aspecten van Duurzaam Veilig zijn weergegeven en toegepast zijn voor diverse wegen en gebieden in de gemeente Nederweert, worden in deze paragraaf enkele specifieke knelpunten nader belicht.

Kruispunt Rijksweg Noord (N266) - Wetering (N266) - Peelsteeg - Winnerstraat

Dit kruispunt wordt in de volksmond Brug 14 genoemd. In de afgelopen vijf jaar hebben er 18 ongevallen plaatsgevonden waarvan vier met letsel. Het kruispunt ligt op een helling waarbij men komende vanaf de Peelsteeg of vanaf de Winnerstraat geen goed zicht heeft op de Wetering (N266). Verkeer op de N266 verwacht hier vanwege de helling niet direct een kruispunt. Het kruispunt heeft tevens de functie van ontsluiting van het bedrijventerrein 'Aan Veertien'. Dit bedrijventerrein genereert veel vrachtverkeer waardoor het kruispunt extra wordt belast.

De N266, de Peelsteeg en de Winnerstraat vervullen een ontsluitende functie voor het bedrijventerrein Aan Veertien en het buitengebied van Nederweert en Ospel. Uit oogpunt van verkeersveiligheid is een rotonde de beste oplossing. Echter vanwege het talud aan de ene kant en het kanaal aan de andere kant is een aanzienlijke ruimtelijke ingreep noodzakelijk om deze rotonde te kunnen realiseren. Hiervoor dient het talud verlegd te worden hetgeen ten koste gaat van één woning onderaan het talud. Hoewel technisch mogelijk acht de gemeente een dergelijke ingreep niet wenselijk en haalbaar. Het alternatief is een Verkeersregelinstallatie (VRI). De VRI is, uitgaande van de huidige rijstrookconfiguratie ruimtelijk inpasbaar en zorgt voor een gegarandeerde oversteek in de groenfase komende vanaf Brug 14.

Nadeel hiervan is dat de hoofdstroom, rechtdoorgaand verkeer op de N266 met extra wachttijd wordt geconfronteerd hetgeen de doorstroming op deze richtingen niet ten goede komt. Wel wordt zo periodiek de snelheid van rechtdoorgaand verkeer op de N266 verlaagd, maar bij lange groenfasen wordt de passeersnelheid op het kruispunt hoog. In combinatie met roodlichtnegatie kan dit leiden tot gevaarlijke situaties. Bij een rotonde wordt verkeer uit alle richtingen gedwongen de snelheid te verlagen.

Verder nadeel van een VRI is dat het kruispunt niet optimaal uitgevoerd kan worden. Zonder aanpassingen aan de brug ontbreekt ruimte voor middengeleiders en er zal ook een geregelde fietsoversteek gerealiseerd dienen te worden. Hiervoor dient ook ruimte gecreëerd te worden. Ten slotte wordt gewezen op een onveilige situatie wanneer de verkeerslichtenregeling buiten bedrijf is. Met name in de avonduren zal de regeling niet optimaal functioneren. Er is bijvoorbeeld sprake van een wachtstand-regeling voor de N266 (groen, tenzij er verkeer komt uit de zijrichtingen). Wanneer het licht dan onverwacht op rood springt is de kans op roodlichtnegatie aanzienlijk. Gelet op de situering van de regeling op een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom zullen de gevolgen ernstig zijn. Het kan ook voorkomen dat de regeling in zijn geheel buiten werking treedt. In feite komt dan de huidige onveilige situatie terug.

Samenvattend: realisatie van een rotonde is met afstand de veiligste, doch meest ingrijpende oplossing. De kosten zijn globaal geraamd op circa € 600.000,-. Dit bedrag is echter sterk afhankelijk van de (on)mogelijkheden voor verleggen talud, aanpassingen aan de brug en het kanaal e.d. Het is in dit stadium lastig dit bedrag nader te specificeren.

Aan een verkeerslichtenregeling op deze specifieke locatie kleven ook diverse nadelen. Een nieuwe, voldoende brede brug, aangevuld met de realisatie van middengeleiders kan ook zonder verkeerslichten al leiden tot een verbetering. Hiervoor worden de kosten geraamd op circa € 250.000,-.

De gemeenteraad heeft reeds een voorkeur uitgesproken voor het aanbrengen van verkeerslichten. Hiervan bedragen de kosten circa 1 à 1,5 ton. Dit bedrag is in het MUP opgenomen.

Kruispunt Venloseweg - Niesakkerbrug - Waatskamp

Tijdens het overleg met de dorpsraden en via het reactieformulier zijn veel klachten geuit met betrekking tot dit kruispunt. De ongevallenstatistiek bevestigt dit beeld. Het kruispunt Venloseweg (N275) met de Niesakkerbrug is onoverzichtelijk. Verkeer dat vanaf de brug de N275 op wil of wil oversteken richting Bochtstraat ziet verkeer op de N275 slecht door de begroeiing van gewassen en de afrastering van de brug. Tweerichtingen verkeer op de brug is niet mogelijk. Rijdend op de N275 is het zicht op de Niesakkerbrug slecht, waardoor men vanwege de beperkte breedte van de brug pas tegemoetkomend verkeer op de brug kan waarnemen als men in feite al afgeslagen is. Daarnaast zijn er lang niet altijd voldoende hiaten in de verkeersstroom om vanaf de N275 snel af te slaan richting brug. Hierdoor wordt achteropkomend verkeer gehinderd. Dit zorgt voor gevaarlijke situaties op de N275 (kop-staart ongevallen e.d.). Veel bewoners die dagelijks gebruik maken van de Niesakkerbrug rijden vanwege bovengenoemde redenen om via Waatskamp, Kreijel en de Bochtstraat om op deze manier recht tegenover de Niesakkerbrug uit te komen.

Om in de toekomst dergelijke gevaarlijke situaties te voorkomen is het wenselijk dat het aantal kruispunten en daarmee het aantal potentiële conflictpunten op de N275 wordt teruggebracht. Essentieel is in hoeverre de gemeente de verbinding tussen de ene zijde van de Noordervaart en de andere zijde via de Niesakkerbrug open wil houden. Er zijn signalen bekend dat dit leidt tot sluipverkeer tussen Ospel en Leverij, verkeer dat eigenlijk gebruik zou moeten maken van de Hoebebrug en de Houtsberg. Wanneer de verbinding toch open moet blijven voor alle soorten verkeer betekent dit dat gekeken moet worden of op de lange termijn de Niesakkerbrug in de toekomst rechtstreeks aan kan sluiten op de Waatskamp. De huidige brug en de bijbehorende aansluiting worden dan gesaneerd. Verkeer wordt gebundeld op één kruispunt. Er zijn diverse varianten mogelijk hoe dit nieuwe kruispunt eruit kan komen te zien:

Rotonde

Een duurzame en veilige maatregel waarbij de snelheid ter plaatse van het kruispunt laag is, waarbij de brug dusdanig moet worden ingericht dat verkeer in tweerichtingen mogelijk wordt. Knelpunt ten aanzien van de realisatie is de beperkte ruimte vanwege het kanaal en de ligging van een woning direct aan de N275. Daarnaast is het niet wenselijk de Niesakkerbrug op te heffen en een vast talud te creëren (zoals op het kruispunt N275 - N279 in Meijel). Dit in het kader van de gebiedsvisie Midden-Limburg waarin waterrecreatie met pleziervaartuigen in de visie is meegenomen.

Aanbrengen linksafvakken

Een oplossing die minder ruimte vergt dan een rotonde, maar die ook minder veilig is. Wel wordt het linksafslaand verkeer opstelmogelijkheden geboden. Vergelijk hierbij de situatie op de N275 verderop richting Beringe waar een nieuwe aansluiting richting het bedrijventerrein gerealiseerd is.

Voor de korte termijn kan voor de volgende maatregelen worden gekozen:

- Geen afslagbewegingen meer naar en vanuit de Niesakkerbrug. Alleen rechtdoor oversteken van de N275 is dus nog mogelijk. De kop-staart ongevallen op de N275 worden hiermee voorkomen zonder dat de noodzakelijke bereikbaarheid geweld wordt aangedaan;
- Het afsluiten van de Niesakkerbrug voor gemotoriseerd verkeer. Verkeer tussen Ospel en Eind moet dan gebruik maken van de Hoebenbrug bij de rotonde Eind - N275 - Randweg-Zuid - Hoofstraat. Vanwege het gebruik van de Niesakkerbrug als schoolroute en voor de bereikbaarheid van percelen is het gewenst dat de brug berijdbaar blijft voor langzaam verkeer en landbouwverkeer;
- Ook kan ervoor gekozen worden éénrichtingsverkeer op de brug in te stellen waarbij het de voorkeur verdient verkeer vanaf de brug richting N275 toe te staan en de omgekeerde rijrichting te verbieden. Verkeer wordt zo maar in één richting geconfronteerd met omrij-afstanden. Nadeel aan deze oplossing is dat dit verwarring kan opleveren voor met name die weggebruikers die ter plaatse niet bekend zijn.

Bij de afweging speelt ook de handhaafbaarheid een rol: indien niet fysiek afgedwongen zal het lastig zijn het naleven van de maatregelen echt te controleren.

In dit kader is er op 15 januari j.l. een overleg geweest met het Parochieel comité Nederweert-Eind en een aantal aanwonenden van de N275 in de directe nabijheid van de Niesakkerbrug. Hierin is de problematiek uitgebreid besproken. Hierin is medegedeeld dat er een apart traject zal worden ingezet waarbij de problematiek op en rond dit kruispunt ook in samenspraak met de wegbeheerder van de N275 (de provincie Limburg) specifiek wordt onderzocht, zodat gepaste en realistische oplossingen aangedragen kunnen worden. De gemeente beraadt zich nog in hoeverre uitgebreid onderzoek naar sluipverkeer tussen Ospel en Leveroy in kaart moet worden gebracht.

Kruispunt Kruisstraat - De Riet - Leveroyesdijk

Tijdens het overleg met de dorpsraden is dit kruispunt uitvoerig behandeld. Het kruispunt maakt onderdeel uit van een belangrijke school-thuis route voor kinderen van Nederweert, Budschop, Ospel en Eind richting Heythuysen. Het kruispunt is gelegen in het buitengebied van Eind waar veel landbouwverkeer aanwezig is. Ook wordt het zicht op het kruispunt in de zomer belemmerd door begroeiing van gewassen.

Vanwege de lange rechtstanden nadert het verkeer het kruispunt met hoge snelheid. Geadviseerd wordt dan ook om het hele gebied tussen Eind, de Noordervaart, de Houtsberg en de oostelijke gemeentegrens als 60km-zone aan te wijzen en op dit kruispunt een plateau aan te leggen zodat het kruispunt beter geaccentueerd wordt in het wegbeeld en de snelheid ter plaatse van het kruispunt wordt verlaagd. Wel dient qua maatvoering en materialisering rekening gehouden te worden met de berijdbaarheid van landbouwvoertuigen. Uitvoering in asfalt met een hoogte van 8cm heeft hierbij de voorkeur. Opgemerkt wordt dat binnen de gemeente reeds voorbereidingen zijn gestart ten behoeve van aanleg van deze maatregel.

Kruispunt Aan Vijftien - Brugstraat - St. Rochusstraat

Gedurende het hele proces is bevestigd dat de huidige Brug 15 tussen Nederweert en Budschop niet voldoet. Zoals reeds in het Beleidsplan Verkeer & Vervoer Nederweert naar voren is gekomen draagt de brug niet bij aan interactie tussen Nederweert en Budschop. De brug wordt vooral als een barrière ervaren. In de visie is reeds aangegeven dat een verbreding van de brug in combinatie met éénrichtingsverkeer op de Brugstraat noodzakelijk is waarbij alle verkeersstromen beter en veiliger kunnen worden afgewikkeld.

Los van hoe de brug er uiteindelijk echt uit komt te zien is het wenselijk een geheel nieuwe brug te realiseren met voldoende ruimte voor alle verkeersdeelnemers. Ook in het Masterplan wordt de belangrijke functie van de brug onderschreven. In dit plan wordt echter ook gesproken over het omdraaien van de rijrichting in de Brugstraat en over een tweede brug tussen Budschop en Nederweert noordelijk van Brug 15.

Ontsluiting Mc Donalds

Ter hoogte van de in- en uitrit van de Mc Donalds aan de Randweg-west ontstaan dagelijks gevaarlijke situaties bij het in- en uitrijden van de parkeerplaats en de Mc Drive. Verkeer komende vanaf de Randweg Zuid (N275) ondervindt hinder van het verkeer dat afslaat de parkeerplaats op, waardoor de doorstroming op de Randweg Zuid belemmerd wordt. Tussen de Randweg-west en de parkeerplaats ligt een enkelzijdig in tweerichtingen te berijden fietspad gesitueerd. Het afslaande verkeer kruist dit fietspad. In combinatie met de korte afstand tussen het kruispunt met de Randweg-Zuid en de inrit naar de McDrive zorgt dit voor verkeersonveilige situaties.

In de toekomstige situatie wordt de Randweg-west drukker gelet op de ontsluiting van een steeds groter wordend woongebied in Nederweert-Noord. Oplossing zou kunnen zijn de ontsluiting van de McDonalds in noordelijke richting te verplaatsen.

Kruispunt Schoolstraat - Aan Vijftien (N266)

In de voorbije jaren heeft hier een groot aantal ongevallen plaatsgevonden waarin met name de UMS ongevallen een groot aandeel hebben gehad. In het Beleidsplan Verkeer en Vervoer is gesproken over de centrumring waarbij het wegvak Aan Vijftien tussen de Brugstraat en de Schoolstraat onderdeel van zal zijn. In de wegategorisering zijn Aan Vijftien en de Schoolstraat aangewezen als gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. Voorgesteld wordt om conform Duurzaam Veilig dit kruispunt te reconstrueren tot een rotonde. Naast verbetering van de verkeersveiligheid wordt tevens de doorstroming op de centrumring bevorderd. De rotonde is qua ruimte inpasbaar al zal de rotonde niet in de as van de N266 gerealiseerd kunnen worden. De rotonde komt excentrisch te liggen hetgeen ten koste zal gaan van de huidige groenvoorziening aldaar.

Ook speelt hier nog de discussie van de bebouwde komgrens op de N266. Nu ligt deze bebouwde komgrens moeilijk herkenbaar nabij dit kruispunt. In het kader van de realisering van nieuwbouwwijk Hoebenakker is een geheel nieuwe aansluiting op de N266 voorzien in de nabijheid van de huidige aansluiting van de Bosserstraat. Provincie en gemeente zijn het er al over eens dat deze nieuwe aansluiting vormgegeven wordt als een rotonde waarbij de huidige aansluiting van de Bosserstraat op de N266 wordt gesaneerd. Wanneer de bebouwde komgrens in noordelijke richting wordt opgeschoven fungeert deze nieuwe rotonde tevens als logische komversterkende maatregel.

Kruispunt Geenestraat - Lindenstraat

Ook dit kruispunt is onderdeel van de centrumring. In de huidige situatie zorgt met name de parallelweg voor verkeersonveilige situaties. Met name de uitrit is dicht bij de Lindenstraat geprojecteerd wat tot onoverzichtelijke situaties en veel diffuse verkeersbewegingen leidt. In de toekomstige situatie wordt de Brugstraat éénrichtingsverkeer en gecategoriseerd als 30km zone hetgeen de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer doet afnemen op de Geenestraat. Daarnaast is reeds gesproken over het laten vervallen van de parallelwegen ten behoeve van parkeerplaatsen.

Tevens wordt met de nieuwe centrumring het gedeelte Geenestraat tussen de Lindenstraat en de Kerkstraat als 30km zone aangewezen. Omdat het hier in de huidige situatie een kruispunt betreft tussen twee gebiedsontsluitingswegen zou hier naar de letter van Duurzaam Veilig een rotonde gerealiseerd moeten worden. Gelet op de fysieke mogelijkheden is deze kruispuntsvorm lastig inpasbaar. Alternatief is het realiseren van een afbuigende voorrangsweg vanuit de Lindenstraat linksaf richting gemeentehuis. Zo wordt de centrumring verder geaccentueerd en hoeft geen voorrang meer verleend te worden aan (langzaam) verkeer uit de Brugstraat.

Kruispunt Hulsenweg - Venloseweg (N275)

De Hulsenweg is de ontsluiting van het gelijknamige bedrijventerrein en ontsluit tevens Budschop. De Hulsenweg sluit aan op de Venloseweg waar veel verkeer op zit. Beide wegen zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. Uit de ongevalanalyse blijkt dat op dit kruispunt alleen UMS ongevallen plaatsvinden. In de toekomstige situatie is het wenselijk deze kruising vorm te geven als een rotonde.

Zo wordt de verkeersveiligheid vergroot en wordt het afslaan van/naar Budschop en het bedrijventerrein verbeterd met name voor grote voertuigen. Door te kiezen voor een rotonde wordt niet alleen de verkeersveiligheid verbeterd, maar wordt ook de doorstroming op de N275 en de Hulsenweg verbeterd, hetgeen ook de hoeveelheid verkeer op Brug 15 kan doen afnemen.

Kruispunt Houtsberg - Deckersstraat - Kelperweg

Bovengenoemd T-kruispunt scoort ook relatief slecht in de ongevalanalyse. Het betreft ook hier een kruispunt van gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom. De richtlijnen van Duurzaam Veilig volgend is een rotonde de voorgeschreven kruispuntsvorm. Echter, hier vormt de ruimtelijke inpassing een probleem. Zonder grondaankopen is realisatie van een rotonde niet mogelijk. Dit wordt als niet wenselijk en niet haalbaar geacht.

Daarom wordt gekeken naar andere mogelijkheden het kruispunt aan te passen. Binnen de huidige eigendomsgrenzen is het aanbrenge van een linksafvak op de Deckersstraat komende uit Leveroy in combinatie met het realiseren van middengeleiders een goede oplossing. Het biedt meer structuur aan de verkeersstromen, wordt het kruispunt robuuster, leidt tot een verbetering van de doorstroming en biedt kansen voor een nieuwe, veilige fietsoversteek.

De huidige fietsoversteek ligt ongeveer 200 meter westelijk van het kruispunt. Hier gaat het dubbelzijdig fietspad over in een eenzijdig in twee richtingen te berijden fietspad. Men verwacht op deze locatie geen overstekende fietsers en door de ligging nabij een bocht is het zicht op overstekende fietsers niet optimaal. Vandaar dat wordt voorgesteld deze oversteek te laten vervallen en te situeren ter plaatse van het kruispunt met de Kelperweg. Fietsers uit de richting Leveroy kunnen dan direct na de Kelperweg de Deckersstraat oversteken en aan de andere kant van de weg verder fietsen richting Nederweert. Dit betekent wel dat over een lengte van circa 200m het zuidelijke fietspad moet worden verbreed. Het noordelijk fietspad tussen het kruispunt en de huidige oversteek kan daarmee komen te vervallen.

Kruispunt Zwarteboordweg - Kruisvennendijk

Op dit kruispunt in het buitengebied geldt ook dat dit gekenmerkt wordt door lange rechtstanden. Hoewel veelal lokaal verkeer gebruik maakt van deze wegen wordt met name vanuit Ospeldijk aangegeven dat dit een gevaarlijk kruispunt is. Hoge snelheid in combinatie met het fietsverkeer zijn de belangrijkste oorzaken van verkeersonveiligheid. Geadviseerd wordt dan ook om het hele gebied als 60km-zone aan te wijzen en op dit kruispunt een plateau aan te leggen zodat het kruispunt beter geaccentueerd wordt in het wegbeeld en de snelheid ter plaatse van het kruispunt wordt verlaagd. Wel dient qua maatvoering en materialisering rekening gehouden te worden met de berijdbaarheid van landbouwvoertuigen. Uitvoering in asfalt met een hoogte van 8cm heeft de voorkeur.

Industrieterrein Pannenweg

Het industrieterrein Pannenweg zal de komende jaren sterk uitbreiden. Voorheen was de Staterweg de enige noordelijke ontsluiting richting Randweg Zuid. Inmiddels is een tweede met verkeerslichten geregelde noordelijke ontsluiting aangebracht: Nikkelstraat. Gezien de ongevallen op de Staterweg richting Pannenweg in de huidige situatie is een rotonde op het kruispunt: Bronsstraat - Staterweg - Pannenweg een duurzame oplossing, ook voor de ontsluiting in de toekomst.

5 Meerjaren Uitvoeringsprogramma

In dit laatste hoofdstuk worden alle voorgestelde maatregelen uit hoofdstuk 4 uitgezet in een Meerjaren Uitvoeringsprogramma. Het Meerjaren Uitvoeringsprogramma bevat alle relevante studies, projecten en locaties die de komende jaren opgepakt dienen te worden om de verkeersveiligheid in de gemeente te verbeteren. In samenspraak met de gemeente en op basis van het proces dat reeds doorlopen is in het kader van het Beleidsplan Verkeer en Vervoer prioriteit toegekend aan de diverse maatregelen.

Dit resulteert in het onderstaande Meerjaren Uitvoeringsprogramma. Uitgaande van een planhorizon van dit plan tot aan het jaar 2018 betekent dit dat onderscheid is gemaakt in 4 perioden:

- realisatie in de periode 2009 - 2010
- realisatie in de periode 2010 - 2012
- realisatie in de periode 2012 - 2015
- realisatie in de periode 2015 - 2018

In dit Meerjaren Uitvoeringsprogramma wordt tevens onderscheid gemaakt in maatregelen in het kader van Duurzaam Veilig, organisatorische maatregelen (voorlichting, educatie en handhaving) en Natuurlijk Sturen. De organisatorische taken lopen in principe continu en hiervoor zal binnen de gemeentelijke organisatie capaciteit en budget vrij gemaakt moeten worden. Tevens wordt inzicht gegeven in de globale kosten en de prioriteit voor uitvoering.

Tabel 17: Meerjaren Uitvoeringsprogramma

Planjaar	Locatie	Maatregel	Globale kostenraming
Aanpak belangrijkste knelpuntlocaties (objectief en subjectief)			
2009-2010	Brug 15	Optimaliseren verbinding Nederweert - Budschop. Verbreden brug en aanpassen verkeerslichten bij de N266	PM
2009-2010	Brug 14	alternatief: verkeerslichten	€ 150.000,-
2009-2010	Niesakkerbrug	Korte termijn: vereenvoudigen verkeerssituatie. Nader onderzoek volgt. Lange termijn: realiseren één aansluiting door nieuwe verbinding Waatskamp naar de Bochtstraat	PM

Tabel 17: Meerjaren Uitvoeringsprogramma

Planjaar	Locatie	Maatregel	Globale kostenraming
2009-2010	Kruisstraat - Leveroydijk - Riet	Realiseren kruispuntplateau	€ 15.000,-
2009-2010	Zwarteboordweg - Kruisvenndijk	Realiseren kruispuntplateau	€ 20.000,-
Herinrichting gebiedsontsluitingswegen			
2009-2010	N275 (Venloseweg)	Aanpassen markering gebiedsontsluitingsweg bubeko conform Duurzaam Veilig - Provincie is wegbeheerder	€ 175.000,-
2009-2010	N266 (Aan Veertien - Wetering)	Aanpassen markering gebiedsontsluitingsweg bubeko conform Duurzaam Veilig - Provincie is wegbeheerder	€ 90.000,-
2009-2010	Meijlsedijk (tussen Ospel en Ospeldijk)	Aanpassen markering gebiedsontsluitingsweg bubeko conform Duurzaam Veilig	€ 45.000,-
2009-2010	Houtsberg	Aanpassen markering gebiedsontsluitingsweg bubeko conform Duurzaam Veilig	€ 90.000,-
2009-2010	Klaarstraat - Hoofstraat	Aanpassen markering gebiedsontsluitingsweg bubeko conform Duurzaam Veilig	€ 40.000,-
2009-2010	Centrumring	Aanpassen markering gebiedsontsluitingsweg bibeko conform Duurzaam Veilig	€ 25.000,-
2010-2012	Eind	Aanpassen markering gebiedsontsluitingsweg bibeko conform Duurzaam Veilig	€ 20.000,-
2010-2012	Kerkstraat - Dorpsstraat (Leveroy)	Aanpassen markering gebiedsontsluitingsweg bibeko conform Duurzaam Veilig	€ 15.000,-

Tabel 17: Meerjaren Uitvoeringsprogramma

Planjaar	Locatie	Maatregel	Globale kostenraming
2010-2012	Onze Lieve Vrouwestraat - Lochtstraat (Ospel)	Aanpassen markering gebiedsontsluitingsweg bibeko conform Duurzaam Veilig	€ 25.000,-
2010-2012	Staterweg	Aanpassen markering gebiedsontsluitingsweg bibeko conform Duurzaam Veilig	€ 15.000,-
Herinrichten erftoegangswegen			
2009-2010	Aanwijzen verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom als 60km zone	Aanbrengen bebakening en markering bij begin en einde zone 60	€ 300.000,-
2012-2015	Snelheidsverlagen de maatregelen in 30km zones	Aanvullende maatregelen op kruispunten (locaties in dit stadium niet nader te noemen)	€ 300.000,-
2010-2012	Kruisstraat	Aanpassen markering erftoegangsweg bubeko conform Duurzaam Veilig (geen coating)	€ 60.000,-
2010-2012	Peelsteeg - Nieuwstraat - Winnerstraat	Aanpassen markering erftoegangsweg bubeko conform Duurzaam Veilig (geen coating)	€ 50.000,-
2010-2012	Booldersdijk / Strateris	Aanpassen markering erftoegangsweg bubeko conform Duurzaam Veilig (geen coating)	€ 75.000,-
2010-2012	Ospelseweg (Budschop - Ospel)	Aanpassen markering erftoegangsweg bubeko conform Duurzaam Veilig (geen coating)	€ 15.000,-
2010-2012	Waatskamp (Budschop - Ospel)	Aanpassen markering erftoegangsweg bubeko conform Duurzaam Veilig (geen coating)	€ 40.000,-

Tabel 17: Meerjaren Uitvoeringsprogramma

Planjaar	Locatie	Maatregel	Globale kostenraming
Overige locaties			
2009-2010	Uniformering bebouwde komgrenzen	Prioriteit bij Meijlsedijk en Moostdijk (Ospeldijk) en Kerkstraat / Dorpsstraat (Leveroy)	€ 400.000,-
2012-2015	Schoolstraat - N266 (Aan Vijftien)	Realiseren rotonde	€ 500.000,-
2012-2015	Lindenstraat - Geenestraat	Aanpassen kruispunt: afbuigende voorrangsweg vanuit Lindenstraat linksaf richting Geenestraat (inritconstructie)	€ 250.000,-
2012-2015	Houtsberg - Kelperweg - Deckersstraat	Realiseren linksafvak inclusief middengeleiders en het verplaatsen van de fietsoversteek	€ 300.000,-
2012-2015	Hulsenweg - N275 (Venloseweg)	Realiseren rotonde	€ 500.000,-
2012-2015	Bronsstraat - Staterweg - Pannenweg	Realiseren rotonde	€ 500.000,-
2015-2020	Ontsluiting McDonalds	Verleggen aansluiting in noordelijke richting	PM
Continu	Natuurlijk sturen	integraal ontwerp buitengebied.	PM
Continue	Mensgerichte maatregelen	Actieprogramma opstellen voor educatie, voorlichting en handhaving in samenwerking met ROVL, VVN en politie	€ 50.000 / jaar
Continue	Mensgerichte maatregelen	Behalen Limburg Verkeersveiligheids Label door alle scholen in de gemeente	PM

GEMEENTE NEDERWEERT

Verkeersveiligheidsplan Nederweert

Eindrapportage

Bijlage 1 Verslag overleg dorpsraden

Betreft	BESPREKING NR 1	
Opdrachtgever	Gemeente Nederweert	
Ons kenmerk	NDW033	
Plaats	Commissiekamer gemeentehuis Nederweert	
Datum	30 juni 2008	
Aanwezig	De heer J. Evers	- namens de dorpsraad Budschop
	De heer H. Douven	- namens het Parochieel Comité Eind
	De heer T. Sieben	- namens de dorpsraad Ospeldijk
	De heer H. Sijbers	- namens de dorpsraad Ospeldijk
	De heer F. Smolenaars	- namens de dorpsraad Ospel
	Mevrouw R. Schonkeren	- namens de dorpsraad Ospel
	De heer W. Bijlmakers	- namens de gemeente Nederweert
	De heer P. Hamaekers	- namens Kragten
	De heer R. van den Waardenberg	- namens Kragten
Afwezig	De heer J. Beemer	- namens Gemeenschapsraad Leveroy
Verzendlijst	2x Gemeente Nederweert, t.a.v. de heer G. van Eck en de heer W. Bijlmakers, Postbus 2728, 6030 AA Nederweert	
	1x Dorpsraad Budschop t.a.v. de heer J. Evers, Postbus 2775, 6030 AB Nederweert	
	1x Parochieel Comité Eind t.a.v. de heer. H. Douven, Eind 18, 6034 SN, Nederweert-Eind	
	2x Dorpsraad Ospeldijk t.a.v. de heren T. Sieben en H. Sijbers, Nieuwebaan 32, 6035 RD, Ospeldijk	
	2x Dorpsraad Ospel t.a.v. de heer F. Smolenaars en mevrouw R. Schonkeren, Lemmenhoek 5, 6035 AJ, Ospel	
	1x Gemeenschapsraad Leveroy t.a.v. de heer J. Beemer, Sillenhoek 1c, 6091 PC, Leveroy	
	3x Kragten intern, t.a.v. de heren P. Hamaekers en R. van den Waardenberg en het archief	

ACTIE VERSLAG

- Kragten** **1. Inleiding**
Paul Hamaekers geeft namens Kragten een korte inleiding over het doel van het verkeersveiligheidsplan en de inbreng vanuit de gemeente, de dorpsraden en de bewoners. Eerste stap is de inventarisatie van de knelpunten, waarbij zoveel mogelijk belanghebbende worden uitgenodigd hun mening te geven over verkeersveiligheid in de gemeente Nederweert. Vervolgens worden alle aanwezigen in de gelegenheid gesteld hun mening te geven over verkeersonveilige situaties in hun kern.
- Dhr. Evers** Door de dorpsraad Budschop wordt Brug 15 genoemd als verkeersonveilige situatie. De helling vanuit Budschop is te steil voor de fietsers. Vlak na het startgroen van de fietsers krijgt het gemotoriseerd verkeer vanuit Budschop groen wat tot onveilige situaties leidt op het kruispunt Brug 15 - N266 - Brugstraat. Deze situatie wordt met name gecreëerd door afslaand autoverkeer richting Weert en Helmond.

Daarnaast wordt de 'Vijfsprong' in Budschop als verkeersonveilige situatie genoemd. Hier komen de St. Rochusstraat, Julianastraat, Ospelseweg, Smisserstraat en Hulsensweg bij elkaar. Het gevoel voor onveiligheid is zowel aanwezig bij de oudere verkeersdeelnemer als ook de jeugdigen.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen vindt in de huidige situatie plaats via de N266. Deze weg loopt door de kern Nederweert. Om het transport van gevaarlijke stoffen en daarmee ook het vrachtverkeer te verminderen is het noodzakelijk in te grijpen in de verkeersstructuur. Dit kan bijvoorbeeld door het realiseren van een randweg en een aansluiting op de A2. Echter dit is een lange termijn visie.

Komende vanaf Nederweert, Brug 14 over richting de Winnerstraat is een onveilig kruispunt met de Winnerstraat, Uliker en Eindhovensebaan. De situatie is nogal onoverzichtelijk.

De inritconstructie komende vanaf de Kerkstraat richting Brugstraat is te hoog voor jonge verkeersdeelnemers op de fiets en oudere fietsers. De drempel is zo steil dat de fietsers bij het verlaten van de Kerkstraat zich op de rijbaan van het gemotoriseerd verkeer terecht komen waarbij de verkeersveiligheid op dat punt in gevaar komt.

Dhr. Douven

De Kruisstraat is aangewezen als 30-km zone maar niet als zodanig ingericht waardoor op het wegvak binnen de bebouwde kom veel te hard gereden wordt.

Het kruispunt Kruisstraat - Baldessenweg wordt als gevaarlijk kruispunt aangemerkt vanwege de ontbrekende verlichting op het kruispunt zelf in combinatie met de hoge snelheden op de Kruisstraat.

Het kruispunt Kruisstraat - Leveroydijk wordt veel gebruikt door schoolgaande kinderen met de fiets richting Heythuysen. De Leveroydijk is niet verlicht. Doordat er hard gereden wordt op de Kruisstraat en vanwege de grote groepen die daar tegelijkertijd willen oversteken is dit een gevaarlijk kruispunt. Zeker in de zomer ontstaan onoverzichtelijke situaties vanwege slecht uitzicht door gewassen.

De Niesakkerbrug is onderdeel van een fietsroute vanuit Leveroy richting Heythuysen en is gevaarlijk met oversteken met name in de spits. De zichtlijnen vanaf de Niesakkerbrug richting de N275 zijn slecht.

De N275 in het algemeen, wordt als gevaarlijk aangemerkt. De weg is een 80-km weg waarop veel zijwegen zijn gesitueerd. Denk aan de Waatskamp, Bochtstraat, Niesakkerbrug, Stenenbrug, Bientjesweg en de Zwarteboordweg. Echter de provincie is wegbeheerder van de N275. Om deze situatie aan te pakken is samenwerking met de Provincie noodzakelijk.

Dhr. Sieben
Dhr. Sijbers

Komende vanaf de Venloseweg (N275) richting de Niesakkerbrug is het gevaarlijk om direct rechtsaf te slaan. Het achteropkomend verkeer vanaf Nederweert verwacht geen rechts afslaan bewegingen. Het is veiliger om links af te slaan richting Waatskamp, Kreijel en de Bochtstraat. Op deze wijze kun je rechtdoor oversteken waarbij tevens het zicht op de brug verbetert.

Daarnaast wordt ter hoogte van de Zwarteboordweg het uitzicht op de Meijelsedijk belemmerd door de plattegrondkast.

Binnen de bebouwde kom mag op de Meijlsedijk in Ospeldijk maximaal 50km/uur gereden worden. De inrichting is niet zoals je het binnen de bebouwde kom verwacht. De wens is uitgesproken voor meer handhaving vanuit de politie.

Komende vanuit het buitengebied is de kruising Moostdijk - Nieuwebaan de entree van Ospeldijk. Het kruispunt is onoverzichtelijk, men ziet niet tijdig dat rechts voorrang heeft. In combinatie met de hoge naderingssnelheid leidt dit tot gevaarlijke situaties. In de toekomst wordt er langs de Nieuwebaan een speelveldje gecreëerd. Aanvullende maatregelen met betrekking tot de snelheid en de overzichtelijkheid is dan gewenst.

Dhr. Smolenaars In Ospel zijn 30-km zones ingesteld maar veel wegen zijn nog niet als
Mevr. Schonkeren zodanig ingericht. Als voorbeeld wordt de Vlut, Houwakker en Lemmenhoek genoemd. Ook is vaak onduidelijk dat met een 30-km zone in rijdt. Betere handhaving en bebording is gewenst. De Lemmenhoek is na reconstructie smaller gemaakt maar heeft een dusdanige lange rechtstand dat verkeer wordt uitgenodigd tot hard rijden.

Door de dorpsraad wordt aangedragen om ter plaatse van de Siebenstraat, de Reijndersweg en ter hoogte van de Kerk, in combinatie met een snelheidsverlagende maatregel, een VOP (zebrapad) te realiseren op de Lochtstraat voor de veiligheid van de schoolgaande kinderen.

Het kruispunt Platte Peeldijk en Meijlsedijk is niet haaks waardoor automobilisten komende vanaf Ospeldijk de binnenbocht nemen de Platte Peeldijk in. Opgestelde auto's op de Platte Peeldijk worden hierdoor als het ware afgesneden wat tot onveilige situaties leidt.

De Waatskamp in Ospel is 30-km zone echter is deze weg niet zodanig ingericht en wordt er te hard gereden. Het doel is om er een soort van visuele versmalling in te leggen om de snelheid te reduceren. Het probleem is nu dat het nog steeds een verkeersfunctie heeft wat betekent dat er veel verkeer op zit.

Het kruispunt Vlut-Korenbloemstraat is een verwarrende situatie door een vermeende inritconstructie. Onduidelijk is wie hier voorrang heeft.

Kragten Paul Hamaekers dankt de aanwezigen voor hun inbreng en zegt samen met de gemeente toe dat alle reacties serieus worden meegenomen bij het bepalen van het uiteindelijke maatregelenpakket.

Roermond, 10 juli 2008

Bijlage 2 Totaaloverzicht knelpunten

		Overdreven snelheid	Gevaarlijk voor fietsers	Onoverzichtelijk	Te smalle weg	Te weinig verlichting	Kinderen (spelen, oversteken)	Slechte zichtbaarheid (bomen, heggen,...)	Veel verkeer	Obstakels op de weg (bloembakken, geparkeerde auto's, lantaaripaal, borden)	Gevaarlijk voor voetgangers	Veel vracht- en/of landbouwverkeer	Voorrangsovertredingen	Slechte bermen (hoog begroeid,...)	Slecht/Kapot wegdek	Sluipverkeer	Te weinig parkeerruimte
44	Moostdijk			1													w
45	Moostdijk, Nieuwe baan			1													k
46	Niesakkerbrug		1														w
47	Nieuwstraat, Ommelpad		1	1													k
48	Notaris, Brug 15		1	1													k
	Onze Lieve Vrouwestraat,			1													
49	Aerthijsplein, Siebenstraat																k
50	Ospelseweg												1				w
51	Panneweg, Straterweg						1						1				k
52	Paulus Holtenstraat															1	k
53	Randweg-west			1												1	w
54	Rochusstraat, Brug 15, Brugstraat		1				1										k
55	Schansstraat, Hoofstraat			1													k
	Schoolstraat, St. Willibrordusstraat,												1				
56	Pastorieweg																k
57	Schoolstraat, Moesemansstraat												1				k
58	Schoorbrug		1	1													w
59	Schummel															1	w
60	Sillenhoek												1				w
61	Sint Rochusstraat	1											1				w
62	Sint Rochusstraat, Julianastraat	1															k
63	Smisserstraat	1					1									1	w
64	Staterweg		1	1													w
65	Steutenweg														1		w

66	Strateris, Peelsteeg		1					k
67	Taxusstraat							w
68	Tichelveld, Bredeweg	1						k
69	Vijfhoek				1			w
70	Wessemerdijk	1						w
71	Winnerstraat	1						w

Bijlage 3 Wegenverkeerswet 1994, artikel 8

1. Het is een ieder verboden een voertuig te besturen of als bestuurder te doen besturen, terwijl hij verkeert onder zodanige invloed van een stof, waarvan hij weet of redelijkerwijs moet weten, dat het gebruik daarvan - al dan niet in combinatie met het gebruik van een andere stof - de rijvaardigheid kan verminderen, dat hij niet tot behoorlijk besturen in staat moet worden geacht.
2. Het is een ieder verboden een voertuig te besturen of als bestuurder te doen besturen na zodanig gebruik van alcoholhoudende drank, dat:
 - a. Het alcoholgehalte van zijn adem bij een onderzoek hoger blijkt te zijn dan 220 microgram alcohol per liter uitgeademde lucht, dan wel
 - b. Het alcoholgehalte van zijn bloed bij een onderzoek hoger blijkt te zijn dan 0,5 milligram alcohol per milliliter bloed.
3. In afwijking van het tweede lid is het de bestuurder van een motorrijtuig voor het besturen waarvan een rijbewijs is vereist, indien sedert de datum waarop aan hem voor de eerste maal een rijbewijs is afgegeven nog geen vijf jaren zijn verstreken, dan wel, indien het voor het eerst afgegeven rijbewijs een rijbewijs betreft, dat de bevoegdheid geeft tot het besturen van bromfietsen en dit rijbewijs is afgegeven aan een persoon die op het ogenblik van die afgifte de leeftijd van achttien jaren nog niet heeft bereikt, nog geen zeven jaar zijn vertreken, en de eerste afgifte van het rijbewijs op of na 30 maart 2002 heeft plaatsgevonden, verboden dat motorrijtuig te besturen of als bestuurder te doen besturen na zodanig gebruik van alcoholhoudende drank, dat:
 - a. Het alcoholgehalte van zijn adem bij een onderzoek hoger blijkt te zijn dan 88 microgram alcohol per liter uitgeademde lucht, dan wel
 - b. Het alcoholgehalte van zijn bloed bij een onderzoek hoger blijkt te zijn dan 0,2 milligram per milliliter bloed.
4. Het derde lid is van overeenkomstige toepassing op de bestuurder van een motorrijtuig die zonder rijbewijs een motorrijtuig bestuurt voor het besturen waarvan een rijbewijs vereist is.
5. Het is verboden een motorrijtuig als bestuurder te doen besturen door een persoon waarvan men weet of redelijkerwijs moet weten dat deze verkeert in een toestand als in het eerste, tweede, derde of vierde lid is omschreven.
6. Voor de toepassing van het derde lid wordt onder een rijbewijs mede verstaan een rijbewijs, afgegeven door het daartoe bevoegde gezag buiten Nederland.