



Besluit van de gemeenteraad van de gemeente Oirschot houdende regels omtrent verkeer en vervoer Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Oirschot

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding: actueel verkeers- en vervoersbeleid

In 2004 is binnen de gemeente Oirschot een proces gestart om te komen tot het opstellen van een breed gedragen visie op het beleidsterrein verkeer en vervoer. Een uitgesproken gemeentelijke visie voor verkeer en vervoer is essentieel, en vormt een voorwaarde, voor de ontwikkelingen van en binnen Oirschot. Ruimtelijke plannen binnen Oirschot moeten kunnen steunen op een actueel verkeer- en vervoersbeleid. Daarnaast moet Oirschot sturing kunnen geven aan de ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer, een lokale inbreng kunnen leveren aan regionale processen en in staat zijn antwoord te geven op verkeers- en vervoersvraagstukken.

1.2 Het proces

Het proces dat tot op heden doorlopen is om te komen tot het Oirschots verkeers- en vervoersbeleid is uiteen te rafelen in een aantal fasen:

- *Inventarisatiefase:*
In deze fase van de studie heeft een uitgebreide inventarisatie plaatsgevonden van de huidige infrastructuur, de politieke ambities en de beleving van de weggebruikers. Feiten en meningen zijn verkend en de vragen "waar staat Oirschot?" en "wat wil Oirschot de komende jaren?" zijn beantwoord. De uitkomst van deze fase is vastgelegd in de **Vertreknota** van 24 februari 2005.
- *Beleidsfase:*
In de beleidsfase is de toekomstige koers voor Oirschot neergezet. Het landelijk- en regionaal beleid is doorvertaald voor Oirschot en de gewenste toekomstige verkeersstructuur is vastgelegd in de Koersnotitie van 26 april 2007. De **koersnotitie** zal samen met het uitvoeringsprogramma worden vastgesteld door de gemeenteraad.
- *Uitvoeringsfase:*
Het beleid van Oirschot mondt uit in een uitvoeringsprogramma voor verkeer en vervoer, beschreven in het voorliggende document. In dit document worden concrete acties en projecten benoemd welke de komende jaren moeten worden gestart of gerealiseerd om daarmee daadwerkelijk invulling te geven aan de vastgestelde doelen.

1.3 Van koersnotitie naar uitvoeringsprogramma

In de nu voorliggende notitie worden de eerder geformuleerde koers en de doelstellingen nader uitgewerkt in maatregelen. Enerzijds concrete maatregelen waarvan verwacht mag worden dat met de realisatie hiervan de geformuleerde doelstellingen kunnen worden gehaald. Anderzijds een uitwerking in een procesbeschrijving om te kunnen komen tot de uitvoering van concrete maatregelen. De basis voor de nadere uitwerking wordt voor een belangrijk deel gevormd door de wegennetvisie. De wegennetvisie zoals opgenomen in de koersnotitie is weergegeven in figuur 2.1.

De uitwerking van de beleidsdoelstellingen uit de koersnotitie in dit uitvoeringsprogramma valt uiteen in verschillende soorten maatregelen:

- concrete fysieke maatregelen:
aanpassingen aan de infrastructuur;
- studieprojecten:
aanpassingen aan de infrastructuur waarvoor eerst nog een (uitgebreide) studie moet worden verricht naar de (on)mogelijkheden en consequenties;
- beleidsmatige maatregelen;
processen welke ingebed moeten worden in de ambtelijke organisatie en de werkwijze binnen de gemeente Oirschot;
- niet-infra gerichte maatregelen.

1.4 Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken vindt de concrete doorvertaling plaats naar maatregelen. In hoofdstuk 2 wordt kort ingegaan op de stap van eerder geformuleerde doelstelling naar maatregelen. Hoofdstuk 3 beschrijft vervolgens de concrete maatregelen welke moeten worden genomen, waarna dit uitvoeringsprogramma afsluit met een hoofdstuk waarin de kosten en de planning van de diverse projecten is weergegeven.



2 VAN DOELEN NAAR MAATREGELEN

De algemene doelstelling voor het verkeers- en vervoersbeleid van Oirschot is in de koersnotitie als volgt geformuleerd:

Het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Oirschot richt zich op de realisatie van een bereikbare gemeente, zonder dat daardoor de leefbaarheid en veiligheid in het geding is. De gemeente wil daarbij het huidige karakter en de vormgeving van de verkeersstructuur zoveel mogelijk bewaren.

Deze algemene doelstelling is meer geconcretiseerd op deelterreinen van verkeer en vervoer. In dit hoofdstuk vindt een doorvertaling plaats van deze concrete doelstellingen in maatregelen. Een belangrijke basis voor de uitwerking van maatregelen is gelegd met de wegennetvisie. Binnen deze visie is aangegeven welke functie de verschillende wegen binnen Oirschot toegewezen hebben gekregen. De wegennetvisie zoals vastgelegd in de Koersnotitie is weergegeven in figuur 2.1.

2.1 Bereikbaarheid

Het doel ten aanzien van het thema bereikbaarheid is in de koersnotitie als volgt geformuleerd:

Het realiseren van een bereikbare gemeente door te streven naar oplossingen voor (te verwachten) toekomstige doorstromingsproblemen en het realiseren van een heldere indeling en inrichting van het wegennet zodanig dat bepaalde wegen worden aangewezen voor de afwikkeling van het verkeer en daartoe worden ingericht. Om de betreffende wegen aantrekkelijk te houden voor het verkeer moet sprake zijn van een minimaal aantal belemmeringen.

Zoveel mogelijk beschikbaar houden van de wegen welke een verkeersfunctie krijgen toebedeeld. In het kader van werkzaamheden en evenementen moeten de betreffende wegen zoveel als mogelijk begaanbaar zijn voor en beschikbaar blijven voor het verkeer.

Om deze doelstelling te kunnen realiseren is uitvoering van de volgende maatregelen gewenst:

- inzetten op aanpak van congestie A58 (verbreding);
- realisatie verbindingsweg Eindhovensedijk-Kempenweg (met mogelijkheid deze (op termijn) door te trekken tot de Bestseweg);
- voorkomen verkeersproblemen Strijpsche Kampen Noord en legerplaats;
- afstemmen inrichting wegen op de toegewezen functie (Wegennetvisie);
- regels stellen en opnemen in gemeentelijk beleid ten behoeve van beschikbaar houden verkeerswegen.

Figuur 2.1 Wegennetvisie



2.2 Verkeersveiligheid

Oirschot heeft op het gebied van verkeersveiligheid het volgende doel na te streven:

- *het beperken van het aantal verkeersdoden tot maximaal 2 in 2010 en maximaal 2 in 2020 (een daling ten opzichte van 2002 (gemiddeld 2001-2003: 3 verkeersdoden) van respectievelijk ruim 30% en 45%);*
- *het beperken van het aantal ziekenhuisgewonden tot maximaal 20 in 2010 en maximaal 14 in 2020 (een daling ten opzichte van 2002 (gemiddeld 2001-2003: 21 ziekenhuisgewonden) van respectievelijk 7,5% en 34%).*

Om deze doelstelling te kunnen realiseren wordt een aantal sporen gevolgd welke allen een bijdrage leveren aan de verbetering van de verkeersveiligheid:

- duurzaam veilige inrichting van de infrastructuur;
- beïnvloeding van het gedrag van de weggebruiker door:
 - scholing/opleiding en voorlichting (mensgericht verkeersveiligheidsbeleid);
 - handhaving.

2.3 Fietsverkeer

Het fietsbeleid van de gemeente Oirschot heeft ten doel om het *fietsgebruik op een verplaatsingsafstand tot 7,5 km te stimuleren, waardoor het gebruik van de auto beperkt wordt, alsmede het stimuleren van recreatief fietsgebruik, door het aanbieden van een evenwichtig pakket van maatregelen en acties.*

Het evenwichtige pakket van maatregelen en acties bestaat uit een aantal onderdelen, waaraan binnen Oirschot invulling zal worden gegeven:

1. *Beschikbaar hebben van een fietsroutenetwerk.*
2. *Kwaliteitsimpuls aan het fietsroutenetwerk.*
3. *Flankerende maatregelen.*

2.4 Openbaar vervoer

Ten aanzien van het openbaar vervoer wil Oirschot *de bestaande openbaar vervoerverbindingen met de gemeente Oirschot in stand houden en voor belangrijke relaties, in en met Oirschot, waartussen op dit moment geen sprake is van ov, streven (zomogelijk gezamenlijk met andere overheden) naar de realisatie van een vorm van openbaar vervoer.*



De routes welke in gebruik zijn (of komen) van het openbaar vervoer worden zodanig uitgerust dat de overlast van snelheidsremmende maatregelen voor het openbaar vervoer beperkt blijft. Voor alle openbaar vervoer haltes stelt Oirschot zich ten doel om deze te voorzien vanabri's en fietsvoorzieningen. Daarnaast streeft Oirschot naar de bevordering van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mindervalide reizigers.

Om de doelstelling ten aanzien van openbaar vervoer te realiseren zijn een aantal concrete acties en maatregelen te voorzien:

- in stand houden van de bestaande openbaar vervoervoorzieningen (ondersteuning/ onkostenvergoeding voor de vrijwilligersorganisatie van de bestaande buurtbus);
- herziening van het aantal en de ligging van halteplaatsen (mede als gevolg van de diverse ruimtelijke ontwikkelingen, bijvoorbeeld Kempenhorst en bedrijventerreinen);
- overleg met de vervoermaatschappij inbedden in de werkwijze van de ambtelijke organisatie;
- bevorderen van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer, ook voor de mindervalide reizigers;
- aanpassing van ov-haltes door plaatsing vanabri's;
- realisatie van een volwaardige centrale haltevoorziening in de St. Jorisstraat.

2.5 Parkeren

Oirschot wil de aanwezige parkeervoorzieningen optimaal benutten door de inzet van parkeerreguleringsmaatregelen, niet zijnde betaald parkeren. Een aantal concrete acties ten aanzien van parkeren moeten de komende tijd worden uitgevoerd:

- herzien van het gebruik van parkeervoorzieningen in het centrum van Oirschot en de parkeerschijfregeling in het centrum van Oirschot;
- in kaart brengen van bestaande parkeerproblemen in woonwijken en bezien of er lokaal oplossingen mogelijk zijn die de overlast op de omgeving zoveel mogelijk beperken;
- inzet van communicatie ter acceptatie van parkeerproblemen en (mogelijke) oplossingen;
- bij nieuwe ontwikkelingen de gewenste danwel noodzakelijke parkeervoorzieningen onderdeel laten uitmaken van de totale ontwikkeling, waarbij als uitgangspunt geldt dat het parkeren van voertuigen niet mag worden afgewenteld op de openbare ruimte.

2.6 Monitoring

Om ontwikkelingen in verkeer te kunnen volgen en vast te kunnen stellen of het gevoerde beleid effectief is, stelt Oirschot zich ten doel een voldoende toereikend inzicht te hebben in:

- verkeersintensiteiten;
- verkeersongevallen;
- parkeersituatie.

Dit biedt tevens een instrument om klachten over verkeer en de verkeerssituatie op waarde te kunnen schatten. Daarom is het noodzakelijk een monitoringsprogramma op te stellen.

3 NAAR CONCRETE MAATREGELEN

In dit hoofdstuk wordt een groot aantal maatregelen beschreven waarmee invulling wordt gegeven aan het verkeers- en vervoersbeleid. Uit oogpunt van efficiëntie moeten de diverse maatregelen zoveel mogelijk gecombineerd worden met en ingepast worden in andere projecten. Maatregelen in het buitengebied kunnen bijvoorbeeld worden ingepast binnen de ontsnippering van het Groene Woud. Een groot aantal andere maatregelen kan worden gecombineerd met onderhoud, om daarmee werk te maken. De onderhoudsprogramma's van de gemeente Oirschot worden opgesteld tot 2 jaar vooruit. Jaarlijks dient dit onderhoudsprogramma daarom te worden bezien op de mogelijkheden om verkeersmaatregelen met het onderhoud te laten meeliften.

Bij de ontwikkeling van nieuwe gebieden moet rekening worden gehouden met de uitvoering van het verkeersbeleid. Woningbouwontwikkelingslocaties moeten bijvoorbeeld direct bij de realisatie worden uitgevoerd als verblijfsgebied en worden aangesloten op de hoofdwegestructuur.

3.1 Reeds voorziene maatregelen

Een aantal maatregelen is, onafhankelijk van het verkeers- en vervoersbeleid reeds eerder ontwikkelt. Voor realisatie zijn op dit moment de volgende maatregelen voorzien:

- 30 km-zone centrum Oirschot
Krediet voor realisatie van een 30 km-zone in het centrum van Oirschot is reeds gevoteerd. Realisatie najaar 2007.



- **Reconstructie Koestraat 1e fase**
Het krediet voor deze reconstructie is reeds beschikbaar. De uitvoering staat gepland voor 2007. Hierbij wordt specifiek aandacht besteed aan parkeren, fietsverkeer en looproutes.
- **Reconstructie Koestraat 2e fase**
De reconstructie van de 2e fase Koestraat kent een relatie met de kanaalzone en de mogelijke ontwikkelingen in de directe omgeving. In het kader van de reconstructie moet aandacht worden besteed aan parkeren, bevoorrading en de positie van fietsers en voetgangers op de wegvakken Koestraat, Den Heuvel en 't Kasteeltje. Het ontwerp voor de reconstructie moet na studie nog worden opgesteld. Het moment van uitvoering is afhankelijk van de ontwikkeling van de locatie Van de Wal.
- **Kanaaldijk Noord**
Het fietspad aan de Kanaaldijk Noord zal worden verbeterd, zodanig dat wordt aangesloten op het profiel zoals dat in Best is gerealiseerd. Uitvoering van deze verbetering staat voorzien in 2007.
- **Kanaalzone**
In het kader van de ontwikkeling van de kanaalzone vinden ook verkeersmaatregelen plaats, waarbij vooral gedacht moet worden aan de wijziging van inrichting van bestaande wegen en pleinen en de realisatie van langzaam verkeer routes. De kredieten voor deze maatregelen zijn binnen de ontwikkeling van de kanaalzone veilig gesteld.
- **Aansluiting Beerschotseweg-N395**
In verband met de uitbreiding van bedrijventerrein De Scheper, de ontwikkelingen in de kanaalzone en het glastuinbouwontwikkelingsgebied zal de aansluiting van de Beerschotseweg op de N395 verder onder druk komen staan, zowel qua afwikkeling als verkeersveiligheid. De gemeente heeft een formeel verzoek ingediend bij de provincie om een planstudie te verrichten naar deze aansluiting. De voorkeur van de gemeente Oirschot gaat uit naar de realisatie van een rotonde op deze locatie.
- **Beerschotseweg-A58**
Het bestaande fietspad aan de westzijde van de Kempenweg zal worden uitgevoerd als 2-richtingspad. De verkeersregelininstallatie op de aansluiting van de A58 zal hiertoe worden aangepast.

3.2 Realisatie van een verbindingsweg

De aanleg van een verbinding van de Kempenweg via de Eindhovensedijk naar de Bestseweg is essentieel om de huidige en toekomstige verkeersproblemen van Oirschot het hoofd te bieden.

Het tracé voor een dergelijke verbindingsweg staat nog niet vast. Voor de financiering van de aanleg van een verbinding moet worden gestreefd naar een financiële bijdrage vanuit het SRE of zelfs vanuit het rijk. De verbindingsweg wordt in diverse studies (Beter Bereikbaar Zuid Oost Brabant en Corridor A58) genoemd als een van de wegen welke een bijdrage kan leveren in de afwikkeling van het verkeer in de regio.

Voordat een verbinding kan worden gerealiseerd moeten een aantal processtappen worden doorlopen:

- nut- en noodzaakstudie;
- tracéstudie;
- inpassing in bestemmingsplan;
- overgaan tot realisatie.

De verbindingsweg zal het gebied De Kemmer doorkruisen. Volgens planning wordt hiervoor in 2007/2008 een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Om de verbinding in dit bestemmingsplan te kunnen inpassen en om in te kunnen spelen op de startnotitie MER voor de verbreding van de A58, moet in 2007/2008 een uitgebreide nut- en noodzaakstudie alsmede een tracéstudie worden uitgevoerd.

Een nut- en noodzaakstudie moet aantonen dat de realisatie van de verbindingsweg een bijdrage levert aan de regionale bereikbaarheid en niet slechts een oplossing is voor lokale problemen. Daarnaast moet de studie aantonen dat er geen alternatieven aanwezig zijn in het bestaande wegennet. De uitkomst van de nut- en noodzaakstudie kan een bijdrage leveren aan de gesprekken met andere bestuurslagen over de mogelijke financiering van een verbindingsweg. De tracéstudie dient inzicht te bieden in de meest gunstige ligging van de verbindingsweg binnen het gebied De Kemmer. Bij een tracéstudie komen alle mogelijke aspecten die een rol spelen bij de realisatie van nieuwe infrastructuur aan bod. Denk hierbij bijvoorbeeld aan geluid, ecologie, verkeerseffecten en kosten.

De kosten van de diverse studies en werkzaamheden welke gemoeid zijn met de genoemde processtappen voor de verbinding Kempenweg - Eindhovensedijk bedragen circa:

- nut- en noodzaakstudie en Tracéstudie: € 15.000,-
- inpassing bestemmingsplan: € 0,-



- realisatie: € 1.200.000,- *

De inpassing van de verbinding in het bestemmingsplan kan direct worden meegenomen bij de opstelling van het bestemmingsplan De Kemmer. De kosten voor realisatie zijn gebaseerd op een tracé lopend van de rotonde Slingerbos naar de Eindhovensedijk.

3.3 Verkeer in de kernen Oostelbeers en Middelbeers

In de huidige situatie is sprake van overlast van (doorgaand) verkeer door de kernen Oostelbeers en Middelbeers. Om de overlast te beperken moet een studie worden uitgevoerd naar de mogelijkheden en onmogelijkheden om maatregelen te treffen om de overlast te beperken. Voordat gezocht kan worden naar maatregelen is het noodzakelijk de exacte aard en omvang van de verkeersstromen in beeld te brengen. Het eerder uitgevoerde regionaal kentekenonderzoek biedt hiervoor weliswaar aanknopingspunten maar is onvoldoende gedetailleerd. Aan de hand van het te verkrijgen inzicht zal gezocht worden naar kansrijke maatregelen. Een nadere verdiepingstudie naar deze maatregelen zal vervolgens leiden tot concrete voorstellen. Deze studies worden uitgevoerd in 2009. Eventuele maatregelen zijn op dit moment nog niet voorzien. De kosten voor deze studies bedragen ca. € 15.000,-.

3.4 Ontwikkeling legerplaats en Strijpsche Kampen Noord

Diverse studies hebben uitgewezen dat de bestaande wegenstructuur het extra verkeersaanbod als gevolg van de ontwikkeling van het bedrijventerrein Strijpsche Kampen Noord en de uitbreiding van de legerplaats Oirschot, niet kan verwerken. Oplossingen voor de toekomstige verkeersproblematiek moeten integraal onderdeel uitmaken van het voor de ontwikkeling van Strijpsche Kampen Noord op te stellen bestemmingsplan. Het opstellen van het bestemmingsplan Strijpsche Kampen Noord is voorzien in 2007/2008. Gelijktijdig moeten de benodigde verkeersmaatregelen worden uitgewerkt. In het plan van aanpak Strijpsche Kampen Noord is hiervoor een bedrag van € 12.500 gereserveerd.

3.5 Duurzaam veilige inrichting van het weggennet

Ter verbetering van de verkeersveiligheid binnen Oirschot dient de inrichting van wegen te worden afgestemd op de functie van die wegen. Om enerzijds een bijdrage te leveren aan de verkeersveiligheid en anderzijds zorgt te dragen voor een goede afwikkeling van het verkeer wordt bij de inrichting van het weggennet prioriteit toegekend aan de gebiedsontsluitingswegen en de erftoegangswegen type-I. Voor de inrichting van wegen in overeenstemming met de principes van Duurzaam Veilig zijn een groot aantal richtlijnen en aanbevelingen vastgesteld welke terug te vinden zijn in publicaties van het CROW. In het kader van dit uitvoeringsprogramma gaat het te ver om alle richtlijnen te beschrijven. Daarvoor wordt verwezen naar de diverse publicaties van het CROW.

Maatregelen in het kader van ontsnippering hebben, indien deze worden gerealiseerd tussen het verkeer, veelal een negatieve invloed op de doorstroming. De (natuur)maatregelen werken snelheidsremmend en beperken mede daardoor de doorstroming.

Om de afwikkeling en doorstroming van het verkeer binnen Oirschot niet onnodig te frustreren moeten ontsnipperingsmaatregelen, wanneer deze worden uitgevoerd aan gebiedsontsluitingswegen of erftoegangswegen type-I, zodanig worden uitgevoerd dat uitwisseling tussen natuurgebieden gescheiden van het verkeer plaats kan vinden.

3.5.1 Gebiedsontsluitingswegen

Voor gebiedsontsluitingswegen zijn de belangrijkste kenmerken weergegeven in de onderstaande tabel.

	GOW 80 buiten bebouwde kom	GOW 50 binnen bebouwde kom
(Zone)bord	Alg. limiet RVV	Alg. limiet RVV
Kantmarkering	onderbroken markering	onderbroken markering of opsluitband
Rijrichtingscheiding	dubbele asmarkering of middenberm	dubbele asmarkering of middenberm

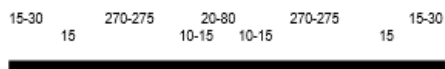
Naast deze kenmerken geldt dat sprake moet zijn van een scheiding van verkeerssoorten (er moeten minimaal fietsvoorzieningen zijn aangebracht), parkeren moet niet plaatsvinden op de rijbaan en de voorrang op kruisingen moet zijn geregeld. Voor de duidelijkheid wordt aanbevolen om gebiedsontsluitingswegen aan te wijzen tot voorrangswegen.

Gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom

*) Wegvak Kempenweg – Eindhovensedijk: Bedrag is gebaseerd op een raming met kentallen. Eventuele compensatiemaatregelen of kosten voor grondverwerving zijn hierin niet opgenomen.



Het gewenste dwarsprofiel voor een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom, met de toe te passen wegmarkering, is hieronder weergegeven. De genoemde maten zijn in centimeters. Uit dit profiel is af te leiden dat de gewenste profielbreedte voor gebieds-ontsluitingswegen buiten de bebouwde kom minimaal 6.40 m bedraagt en maximaal 7.50 m.



Omdat sprake is van bestaande infrastructuur, kan het voorkomen dat de bestaande verhardingsbreedte smaller (of breder) is dan de gewenste profielbreedte. In dat geval moet de inrichting afwijken van de gewenste inrichting, waarbij de toe te passen wegmarkering zoveel mogelijk in overeenstemming blijft met de richtlijnen. Wanneer de verhardingsbreedte groter is dan 7.50 m, dan wordt de verharding aan beide zijden van de weg buiten de markering breder dan bij de gewenste inrichting. Indien sprake is van een smallere verharding wordt de ruimte buiten de markering smaller. In het uiterste geval kan bij een smal profiel de markering tussen de beide rijbanen beperkt worden tot een enkele doorgetrokken streep. Op de hieronder opgenomen foto's zijn gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom weergegeven welke ingericht zijn in overeenstemming met de richtlijnen (met uitzondering van de doorgetrokken kantmarkering op de Oirschotseweg in Best).

foto: N318, Aalten provincie Gelderland



foto's : Oirschotseweg in Best



De gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom, in beheer van de gemeente Oirschot, zijn opgenomen in tabel 3.1. In deze tabel zijn tevens de essentiële kenmerken opgenomen en is aangegeven of aanpassingen gewenst zijn.

Tabel 3.1: Gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom

kenmerk: Straat:	Scheiding verkeers- soorten	Voorrang	Rijbaan- breedte	Markering		Aanpas- sing	Bijzon- derhe- den	Globale kosten
				As	Kant			
Richtlijnen	Minimaal fietsvoorzie- ningen	GOW voor- rangsweg (borden B1 en B6)	6.40 – 7.50 m	Dubbele doorgetrok- ken streep	Onderbro- ken streep (3-3)			
Eindhov- en- sedijk	Fietspad	Voorrangs- weg	deels 6.10 m deels 6.50 m	Onderbro- ken streep	lom richtlij- nen	Asmarke- ring	Voorlo- pig geen aanpas- sing *	-
Bestseweg	Fietspaden	Voorrangs- weg	7.60 m	lom richtlij- nen	lom richtlij- nen	Geen		-
Erica	Fietspad	Voorrangs- weg	6.70 m	Onderbro- ken streep	Geen	As- en kantmar- kering		€ 20.000,-
Beerseweg	Suggestie- stroken	Voorrangs- kruisingen	5.60 m	Geen	Onderbro- ken	Asmarke- ring	ivm be- perkte breedte	€ 2.000,-

*) De Eindhovensedijk is in 2000 gereconstrueerd. Eventuele maatregelen hebben een relatie met de ontwikkeling Strijpsche Kampen. In het kader van de wegennetvisie zijn daarom geen aanpassingen voorzien.



							afwijken- de marke- ring	
Beer- schotse- weg	Geen, maar alternatief voorhan- den	Voorrangs- kruisingen	7.50 m	Enkele on- derbroken streep	Doorge- trokken streep	As- en kantmar- kering		€ 5.000,-
TOTAAL								€ 27.000,-

Gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom

De maatvoering voor gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom, in beheer van de gemeente Oirschot, met de toe te passen wegmarkering is hieronder weergegeven. De genoemde maten zijn in centimeters. Binnen dit profiel geldt een totale minimale breedte van de rijbaan van 6.00 m, ten behoeve van het elkaar passeren van tegemoetkomend vrachtverkeer. Indien een opsluitband aanwezig is kan de kantmarkering achterwege blijven.

variabel 10 10 10 15
U

Op de hieronder weergegeven foto's zijn gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom eergegeven welke een inrichting kennen in overeenstemming met de richtlijnen.

De gebiedsontsluitingswegen die gelegen zijn binnen de bebouwde kom zijn opgenomen in tabel 3.2. Hierin is tevens aangegeven of de betreffende wegen voldoen aan de gewenste inrichting of dat aanpassingen gewenst zijn.

Foto: Rijksweg, Hellevoetsluis



Foto: Heemraadlaan, Spijkenisse



Tabel 3.2 Gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom

kenmerk: Straat:	Scheiding verkeers- soorten	Voorrang	Rij- baan- breed- te	Markering		Aanpas- sing	Bijzonderhe- den	Globale kosten
				As	Kant			
Richtlijnen	Fietsvoorzie- ningen, liefst ge- scheiden	GOW voorrangs- weg (bor- den B1 en B6)	>= 6.00 m	Dubbele doorgetrok- ken streep	Onder- broken streep (3-3) of opsluit- band			
Kempen- weg	Fietspaden	Voorrangs- weg	6.90 m- 8.20 m	Enkel onderbro- ken en doorgetrok- ken, deels midden- berm	Doorge- trokken streep en op- sluit- band	As- en kantmar- kering	Maatregelen ter verbete- ring over- steekbaar- heid gewenst	€ 30.000,-



Bestseweg van De Haven tot Kempenweg	Fietspaden	Voorrangsweg	6.15 m	Enkele onderbroken streep	Doorgebroken streep	Herprofilering, combineren met onderhoud	Afh. van realisatie verbindingsweg Maatregelen ter verbetering oversteekbaarheid gewenst	€ 10.000,-
Bestseweg van Komgrens tot De Haven	Fietspaden	Voorrangsweg	6.0 m	Enkele onderbroken streep	Opsluitband	Asmarkering		€ 45.000,-
Eindhovensedijk	Fietspad	Voorrangsweg	6.10 m	Enkele onderbroken streep	Onderbroken	Asmarkering	Afh. van realisatie verbindingsweg	-
St. Jorisstraat	Suggestiestroken	Voorrangsweg	4.80 m	Enkele onderbroken streep	Opsluitband	Volledige herinrichting voorzien	2 oversteekpunten	€ 20.000,-
Van Tuldenstraat	Suggestiestroken	Voorrangskruisingen en uitritconstructies	8.20 m	Geen	Opsluitband	Voorrang en asmarkering	Verkeersbesluit vereist	€ 17.500,-
Raffendonkstraat	Suggestiestroken	Voorrangskruisingen		Geen	Opsluitband	Voorrang en asmarkering	Verkeersbesluit vereist	€ 7.500,-
Westelbeersedijk	Fietspaden	Voorrangsweg		Geen	Doorgebroken streep	As- en kantmarkering		PM
TOTAAL								€ 150.000,-

3.5.2 Erftoegangswegen type I

Erftoegangswegen type I vervullen zowel een verblijfs- als een verkeersfunctie. Dit heeft consequenties voor de inrichting van deze wegen. Verticale inrichtingselementen (zoals drempels) worden in beginsel niet toegepast. Echter kruisende toeristisch-recreatieve en/of fietsroutes, alsmede een sterke verblijfsfunctie (zoals de nabijheid van toeristisch-recreatieve voorzieningen e.d.) kunnen aanleiding zijn om af te wijken van dit principe. In die gevallen moet per locatie beoordeeld worden of en welke maatregelen getroffen worden. Voor erftoegangswegen bestaan geen richtlijnen met betrekking tot de verhardingsbreedte. De voorrang op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom is in principe niet geregeld. Erftoegangswegen type I gelegen buiten de bebouwde kom met hun kenmerken en de gewenste aanpassingen zijn weergegeven in tabel 3.3. In tabel 3.4 zijn de erftoegangswegen type I binnen de bebouwde kom weergegeven. Op de onderstaande foto's is de Oude Grintweg in Oirschot weergegeven. Deze weg heeft (op de gefotografeerde locaties) op dit moment een inrichting welke overeenstemt met de kenmerken van een erftoegangsweg type I.

Foto's: Oude Grintweg, Oirschot



Tabel 3.3: Erftoegangswegen type I buiten de bebouwde kom

kenmerk: Straat:	Fietsvoor- zienin- gen	Voorrang	Snelheid	Markering	Aanpassing	Bijzonderhe- den	Globale kosten
<i>Richtlijnen</i>	<i>Minimaal fietsug- gestie- stroken</i>	<i>voor- rangskru- singen</i>	<i>60 km/uur</i>	<i>Onderbroken kantmark. As- markering mo- gelijk ivm atten- tieverhoging</i>			
Oude Grint- weg			80 km/uur		Reconstruc- tie	Na reconstruc- tie voldoet weg aan richt- lijnen	
Spoordonkse- weg	Fietspa- den	Voor- rangsweg	80 km/uur	Asmarkering	Voorrang, snelheid en asmarkering	Verkeersbe- sluit vereist	€ 25.000,-
Hoogendse- weg	Fietspad	lom richt- lijn	80 km/uur	iom richtlijn	Snelheid	Verkeersbe- sluit vereist	- *
Dennendijk	Fietspad	lom richt- lijn	80 km/uur	iom richtlijn	Snelheid	Verkeersbe- sluit vereist	-*
Kuikseindse- weg	Fietspad	lom richt- lijn	80 km/uur	Asmarkering, doorgetrokken kantmarkering	Snelheid en markering	Verkeersbe- sluit vereist	€ 40.000,-
Westelbeerse- dijk/ Voldijn- seweg	Fietspad	lom richt- lijn	80 km/uur	Asmarkering en doorgetrokken kantmarkering	Snelheid en markering	Verkeersbe- sluit vereist	€ 50.000,-
Spreeuwels- edijk	Fietspad	lom richt- lijn	80 km/uur	Asmarkering en kantmarkering	Snelheid en asmarkering	Verkeersbe- sluit vereist	€ 25.000,-
Broekeinds- edijk	Fietspad	lom richt- lijn	80 km/uur	Asmarkering en kantmarkering	Snelheid en asmarkering	Verkeersbe- sluit vereist	€ 30.000,-
TOTAAL							€ 170.000,-

Tabel 3.4 Erftoegangswegen type I binnen de bebouwde kom

kenmerk: Straat:	Fietsvoorzie- ningen	Voorrang	Snelheid	Markering	Aanpas- sing	Bijzonderhe- den	Globale kosten
<i>Richtlijnen</i>	<i>Minimaal fietsuggestie- stroken</i>	<i>Gelijkwaar- dig</i>	<i>30 km/uur</i>	<i>In principe geen</i>			

*) Kosten opgenomen bij inrichting verblijfsgebieden



Oude Grintweg (Kempenweg-Gasthuisstraat)	lom richtlijn	iom richtlijn	50 km/uur	lom richtlijn	Snelheid	Verkeersbesluit vereist.	-
Spoordonkseweg (Spoordonk)	lom richtlijn	iom richtlijn	30 km/uur	lom richtlijn	Geen		-
Spoordonkseweg (Oirschot)	lom richtlijn	iom richtlijn	50 km/uur	lom richtlijn	Snelheid	Aanpassing zoals Oude Grindweg, combineren met onderhoud	€ 100.000,-
Broekstraat (Spoordonk)	Geen	iom richtlijn	30 km/uur	lom richtlijn	Fietsvoorzieningen en markering		€ 20.000,-
Kerkstraat (Oostelbeers)	Suggestiestroken in klinkers	iom richtlijn	30 km/uur	lom richtlijn	Geen		-
Doornboomstraat (Middelbeers)	Suggestiestroken in klinkers	iom richtlijn	30 km/uur	lom richtlijn	Geen		-
Kuikseindseweg (Middelbeers)	Suggestiestroken in klinkers	iom richtlijn	30 km/uur	lom richtlijn	Geen	Grembocht vervangen door een drietaksronde met Klompenmaker	€ 270.000,-
Willibrordstraat (Middelbeers)	Suggestiestroken in klinkers	iom richtlijn	30 km/uur	lom richtlijn	Geen		
Westelbeersedijk	Fietspaden	lom richtlijn	30 km/uur	Geen	Geen		
TOTAAL							€ 290.000,-

3.6 Aanvullende maatregelen GOW en ETW I

De aanwijzing van wegen en de inrichting daarvan ter afwikkeling van het autoverkeer kan mogelijk leiden tot een verminderde oversteekbaarheid. Vooral locaties waarvan op dit moment reeds klachten bekend zijn over de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers vragen in dat verband extra aandacht. Juist voor deze locaties is het raadzaam aanvullende maatregelen te treffen. In dit verband gaat het om de volgende locaties:

- Bestseweg binnen de bebouwde kom;
- Kempenweg binnen de bebouwde kom (Bloemendaal en Moorland in relatie met fietsontsluiting De Kemmer en Kempenhorst);
- Sint Jorisstraat;
- Van Tuldenstraat;
- Spoordonkseweg binnen de bebouwde kom (schoolroutes);
- Spoordonkseweg buiten de bebouwde kom;
- .Kuikseindseweg;
- Willibrordstraat.

Nader onderzoek moet uitwijzen welke maatregelen exact benodigd zijn ter verbetering van de oversteekbaarheid. Deze maatregelen zijn namelijk specifiek afhankelijk van de mogelijkheden op een bepaalde locatie. Vooralsnog wordt gedacht aan de realisatie van steunpunten in combinatie met markering, waardoor fietsers en voetgangers in 2 etappes kunnen oversteken.

Foto: Brabantweg, Gennep



Foto: Hertog Janstraat, Oirschot



De kosten voor de realisatie van een oversteekpunt of middengeleider zijn per locatie verschillend. De noodzakelijke investering is mede afhankelijk van de plaatselijke situatie. Gemiddeld genomen moet uitgegaan worden van een bedrag van € 15.000,- per locatie. De realisatie van deze maatregelen verdient binnen het uitvoeringsprogramma prioriteit omdat enerzijds de verkeersaders geschikt gemaakt worden voor het vervullen van de hen toegewezen verkeersfunctie en anderzijds de negatieve effecten daarvan zoveel mogelijk beperkt moeten blijven. De verschillende maatregelen die zijn voorzien zijn weergegeven in tabel 3.5.

Tabel 3.5: Aanvullende maatregelen GOW en ETW I

Straat	Maatregel	Globale kosten
Bestseweg	Steunpunt tbv oversteken	€ 15.000,-
Kempenweg	Integrale afweging van maatregelen in relatie met verbindingsweg Oversteeklocatie	PM PM
Sint Jorisstraat	In kader van herinrichting aandacht voor oversteekbaarheid	-
Van Tuldenstraat	Steunpunt tbv oversteken (Paulusschool)	€ 15.000,-
Spoordonkseweg	Steunpunten tbv oversteken op 5 locaties	€ 75.000,-
Nieuwedijk	Maatregelen op kruispuntniveau	€ 100.000,-
TOTAAL	€ 205.000,-	

Naast de bovenstaande locaties met problemen ten aanzien van oversteekbaarheid, zijn over andere plekken binnen Oirschot klachten met betrekking tot snelheid en verkeersveiligheid. Op de volgende locaties zijn deze problemen door de gemeente Oirschot erkend:

- Nieuwedijk buiten de bebouwde kom (verkeerssluisjes);
- Westelbeersedijk binnen en buiten de kom;
- Kuikseindseweg buiten de bebouwde kom;
- Broekeindsedijk;
- Voldijnseweg;
- Spreeuwelsedijk.

Nader onderzoek moet uitwijzen welke maatregelen exact benodigd zijn ter verbetering van de verkeersveiligheid. Deze maatregelen zijn namelijk specifiek afhankelijk van de mogelijkheden op een bepaalde locatie. Ten aanzien van de Nieuwedijk geldt dat verwijdering van de bestaande sluisjes mogelijk is, maar dat hiervoor vervangende maatregelen moeten worden gerealiseerd. Hiervoor moet gedacht



worden aan maatregelen op kruispuntniveau om de snelheid van het verkeer te remmen. Voor de realisatie van plateaus op 5 kruisingen is een investering van € 100.000,- vereist. Voor de overige locaties geldt dat maatregelen getroffen kunnen worden in het kader van regulier onderhoud of dat deze meegenomen kunnen worden bij de aanpak van erftoegangswegen type I of de inrichting van verblijfsgebieden.

3.7 De inrichting van verblijfsgebieden

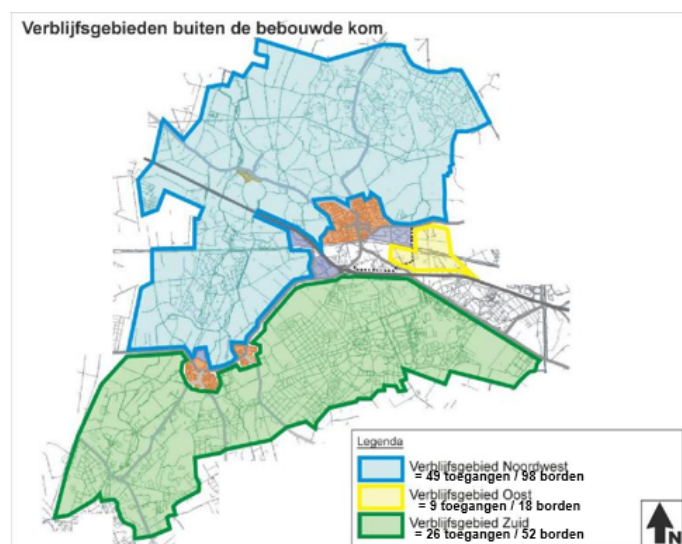
Met de voorgenomen realisatie van een 30 km-zone in het centrum van Oirschot in 2006, is de inrichting van verblijfsgebieden binnen de bebouwde kommen afgerond. Nieuwe uitbreidingsgebieden moeten direct worden ingericht tot 30 km-zone en worden aangesloten op de hoofdwegenstructuur. De bekostiging van de hiervoor noodzakelijke maatregelen moet plaatsvinden vanuit de exploitatie.

Verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom moeten worden ingericht tot 60 km-zones. Het is de uitdrukkelijke wens van de gemeenteraad van Oirschot om de verblijfsgebieden in het buitengebied slechts met zeer beperkte maatregelen in te richten. De gebieden moeten worden voorzien van de noodzakelijke (zone)borden en slechts op locaties waar de verkeersveiligheid daarom vraagt worden aanvullende maatregelen getroffen. Op voorhand wordt hierbij gedacht aan de aanwezigheid van verblijfsclusters of belangrijke kruisingen van de recreatieve en/of fietsstructuur.

Binnen de verblijfsgebieden wordt in principe geen wegmarkering toegepast. In het kader van onderhoudskosten is hier dus een besparing te realiseren.



Het gebied buiten de bebouwde kommen in Oirschot is, als gevolg van de ligging van de bebouwde kommen en de gebiedsontsluitingswegen, op te delen in 3 verblijfsgebieden. Deze gebieden zijn globaal weergegeven in figuur 3.1. Alle toegangen van deze gebieden moeten worden voorzien van bebording. In totaal betreft het 84 toegangen. Bij al deze toegangen is een begin 60-zonebord en een einde 60-zone bord noodzakelijk. In totaal dus 168 borden. Het plaatsen van deze borden vergt een investering van € 42.000,-.



Figuur 3.1 60 km-zones

Gebied noordwest = 49 toegangen/98 borden
 Gebied Oost = 9 toegangen/18 borden
 Gebied zuid = 26 toegangen/52 borden

Voordat overgegaan kan worden tot de plaatsing van de zoneborden aan de randen van de verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom, is het noodzakelijk een verkeersbesluit te nemen. Overleg met de



buurgemeenten is hierbij uitdrukkelijk gewenst om de begrenzing van de verblijfsgebieden onderling af te stemmen. Daarmee wordt voorkomen dat de begrenzing van verblijfsgebieden in beide buurgemeenten wordt aangegeven. Een goede afstemming leidt tevens tot een kostenbesparing in het plaatsen van de bebording.

Maatregelen op wegen in het buitengebied om een lagere rijsnelheid af te dwingen zijn van invloed op de bereikbaarheid. Omdat Oirschot streeft naar een optimale bereikbaarheid, ook van het buitengebied, moet uitdrukkelijk rekening worden gehouden met de aanwezigheid van diverse soorten verkeer. Daarom wordt op voorhand niet gedacht aan de toepassing van verkeersdrempels en dergelijke, maar aan alternatieven in de vorm van visuele maatregelen of de toepassing van natuurlijke elementen, zoals weergegeven op de foto's. Toepassing van eventuele ontsnipperingsmaatregelen in het buitengebied kan eveneens een bijdrage leveren aan het afdwingen van een lagere rijsnelheid. Natuurlijke maatregelen (welke tevens gebruikt kunnen worden in het kader van ontsnippering) worden momenteel toegepast in pilotprojecten in onder andere Schijndel en de route Bergeijk-Riethoven. Naar verwachting komt in 2007 een maatregelencatalogus beschikbaar over natuurlijke maatregelen. Eventuele realisatie van snelheidsremmers met natuurlijke maatregelen is om die reden pas voorzien vanaf 2008.

3.8 Maatregelen voor de fietser

3.8.1 Ontbrekende schakels in het netwerk

Er zijn een aantal ontbrekende schakels in het fietsroutenetwerk zoals dat in de koersnotitie is opgenomen. In het kader van de bevordering van het fietsverkeer is het gewenst deze ontbrekende schakels te realiseren. Er wordt gestreefd naar de realisatie van het complete netwerk voor 2010. Prioriteit moet daarbij uitgaan naar de realisatie van ontbrekende schakels in de primaire fietsroutes:

- Fietspad Oude Grintweg buiten de bebouwde kom;
- Langzaam verkeer verbinding Molenstraat –Slingerbos;
- Fietsvoorziening Beerseweg (vloeit tevens voort uit de inrichting van gebiedsontsluitingswegen);
- Fietspad westzijde van de Kempenweg van St. Jorisstraat tot Rijkessluisstraat (tevens voorzieningen rond de rotonde St. Jorisstraat);
- Fietsvoorzieningen Sint Jorisstraat en Van Tuldenstraat (meegenomen in inrichting van gebiedsontsluitingswegen);
- Langereijt (N395) tussen Beerschotseweg en Slingerbos, twee richtingen;
- Fietspad Driehoek – De Hanenberg.

Tabel 3.6: Ontbrekende schakels in het fietsnetwerk

Ontbrekende schakel	Maatregel	Bijzonderheden	Realisatie	Globale kosten
Oude Grintweg	Realisatie vrijliggend fietspad	Kredieten voor realisatie zijn beschikbaar.	2006/2007	
Verbinding Molenstraat - Slingerbos	Directe verbinding over het kanaal	Krediet voor voorbereiding en realisatie beschikbaar.	Vorbereiding 2007 Realisatie 2009	
Beerseweg	Aanleg fietspad	Met uitbreiding bedrijventerrein, ontwikkeling Kanaalzone en glastuinbouw toenemend belang voor veilige fietsverbinding	Vorbereiding 2007 Realisatie 2008	€ 200.000,-
Kempenweg	Realisatie fietspad gedeelte Sint Jorisstraat - Rijkessluisstraat	Met afronding voorzieningen rond rotonde St. Jorisstraat		€ 100.000,-
Langerijt (N395)	Toestaan 2 richtingverkeer aan de westzijde van bestaand fietspad tussen Beerschotseweg en Slingerbos	Beheer en eigendom van provincie		
Fietspad Driehoek - De Hanenberg	Realisatie fietspad		2008	€ 12.210,-
TOTAAL				€ 312.210,-



3.8.2 Verbetering van bestaande voorzieningen

Voor de primaire fietsroutes van Oirschot zijn kwaliteitseisen geformuleerd, welke meer concreet zijn vertaald in de volgende (uitvoerings)aspecten:

- aanliggende, vrijliggende of solitaire fietspaden:
 - o 1 richting pad minimaal 2,50m breed;
 - o 2-richting pad minimaal 3,00m breed;
 - o fietsstrook minimaal 1,50m breed.
- consequente toepassing van materialen:
 - o uitgevoerd in rood asfalt
- in principe voorrang op zijrichtingen;
- voorzien van openbare verlichting;
- voorzien van bewegwijzering.

Naast het niet voldoen aan de geformuleerde kwaliteitseisen is op een aantal locaties weliswaar sprake van de aanwezigheid van voorzieningen maar deze behoeven aanpassing of verbetering. Hiervan is bijvoorbeeld sprake bij de ontsluiting van Kempenhorst en De Kemmer. In tabel 3.7 staan alle locaties uit het primaire fietsroutenetwerk weergegeven welke op dit moment niet voldoen aan de beschreven kwaliteitseisen of waar om andere redenen aanpassingen gewenst zijn.

3.8.3 Flankerende maatregelen

Ter bevordering van het fietsgebruik is het wenselijk om in Oirschot te voorzien in een stallingbehoefte. Op voorhand wordt gedacht aan voorzieningen in het centrum (Markt Oirschot), bij openbaar vervoer-voorzieningen, bij sportterreinen en alle overige fietsbestemmingen. De exacte locaties en omvang van voorzieningen voor het stallen van fietsen moet nog worden vastgesteld.

Bij toekomstige ontwikkelingen in Oirschot moet bij de planontwikkeling reeds aandacht worden besteed aan de positie van de fietser en de mogelijkheden om de betreffende ontwikkeling met de fiets te bereiken en deze daar te stallen. In het kader van de bouwvergunning kan in de bouwverordening een eis worden opgenomen om voorzieningen voor de fietser af te dwingen.

In het kader van dagelijks beheer en onderhoud verdienen de primaire fietsroutes van Oirschot extra aandacht. Om een belangrijke bijdrage te leveren aan het comfort voor fietsers worden voor de primaire fietsroutes de volgende activiteiten ontplooid:

- Gladheidbestrijding in de wintermaanden;
- Schoonhouden;
- Direct herstellen van schade.

Tabel 3.7: Fietsroutes die niet voldoen aan de kwaliteitseisen

Primaire route	Tekortkomingen	Maatregel	Realisatie	Globale kosten
Kempenweg van Slingerbos naar Beerschotseweg	Als gevolg van herkomst en bestemming fietsverkeer veelvuldig berijden van fietspad in 2 richtingen.	Inrichten als 2-richtingen pad. Verzoek planstudie bij provincie	Vorbereiding 2007 Eventueel realisatie 2008	
Oirschot-Haghorst langs het Wilhelminakanaal	Kwaliteit verbinding laat te wensen over	Studie naar mogelijkheden verbetering		€ 5.000,-
Erica	-onvoldoende breed -materiaalgebruik -verlichting	Inpassen verbetering in ontwikkelingen legerplaats en Strijpsche Kampen Noord	2011	€ 250.000,-
Ontsluiting De Kemmer	Ontsluiting voor langzaam verkeer	Directe relatie met verbindingsweg. Opnemen als integraal onderdeel van studie naar verbindingsweg.	Studie in 2007	PM
TOTAAL				€ 255.000,-

3.9 Maatregelen openbaar vervoer

Voor de uitvoering van maatregelen ten behoeve van het openbaar vervoer heeft de gemeente slechts een beperkt aantal mogelijkheden. De exploitatie van het openbaar vervoer en het opstellen en uitvoeren



van de dienstregeling is een verantwoordelijkheid van het SRE. De wegbeheerder draagt slechts de verantwoordelijkheid voor de infrastructuur waarvan het openbaar vervoer gebruik maakt. De gemeente Oirschot kan dus slechts in de marge een bijdrage leveren aan het verbeteren c.q. versterken van het openbaar vervoer. De gemeentelijke rol beperkt zich primair tot:

- het (financieel) ondersteunen van een drietal buurtbusprojecten;
- de zorg voor kwalitatief hoogwaardige haltevoorzieningen (abri, afvalbakken, fietsenrekken e.d.);
- de zorg voor kwalitatief hoogwaardige toegankelijkheid van het openbaar vervoer;
- de zorg voor maatwerk bij inrichtingsmaatregelen op ov-routes.

Naast de (financiële) ondersteuning van de buurtbusprojecten wil Oirschot alle in de gemeente aanwezige halteplaatsen voorzien vanabri's met stallingmogelijkheden voor de fiets en afvalbakken. Daarnaast zal overleg gevoerd worden met de vervoermaatschappij(en) over de route welke het openbaar vervoer volgt en de daar aanwezige of te treffen verkeersmaatregelen. De maatregelen ten behoeve van het openbaar vervoer zijn opgenomen in tabel 3.8.

Tabel 3.8: Maatregelen openbaar vervoer

Maatregel	Actie	Kosten
Ondersteuning buurtbus	Financiële bijdrage 3 vrijwilligersorganisaties	€ 1.500,- per jaar
Haltevoorzieningen	Abri's met aanvullende voorzieningen op 28 locaties	€ 210.000,-
	Realisatie volwaardige centrale halte Leefdael	€ 100.000,-
	Realiseren bushalte Kempenhorst en verleggen busroutes voor de Kempenhorst	€ 17.500,-
Maatregelen op OV-routes	Overleg met vervoermaatschappij inbedden in de organisatie	
TOTAAL		€ 317.500,-
		Structureel € 1.500,-

3.10 Parkeermaatregelen

In het centrum van Oirschot zijn op dit moment voldoende parkeerplaatsen aanwezig. Echter het gebruik van deze plaatsen is niet optimaal. Om die is de parkeerschijfzoneregeling in het centrum van Oirschot momenteel onderwerp van studie.

Een punt van aandacht is de parkeerproblematiek in woonwijken. Met name in de wijk De Notel is sprake van parkeerproblemen. In het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan Woonwijken worden de mogelijkheden voor het aanleggen van parkeervoorzieningen verruimd. Daadwerkelijke uitbreiding van parkeervoorzieningen is afhankelijk van de parkeerbalans in de betreffende woongebieden, waarbij het niet vanzelfsprekend is dat altijd voor het huis of in de woonstraat kan worden geparkeerd. Alvorens te kunnen overgaan tot het nemen van concrete parkeermaatregelen in de wijk De Notel, dient de actuele parkeerproblematiek in kaart te worden gebracht. De aan een dergelijke inventarisatie verbonden kosten bedragen ca. € 7.500,- (per woonwijk). De aanpak van de parkeerproblemen in woonwijken kan vervolgens gebiedsgewijs plaatsvinden. De volgorde voor aanpak van gebieden wordt bepaald aan de hand van de vastgestelde ernst van de problematiek. In gebieden waar de parkeerproblemen het grootst zijn, wordt als eerste actie ondernomen. De eerste studies zijn voorzien in 2006.

Om parkeerproblemen bij nieuwe stedenbouwkundige ontwikkelingen te voorkomen, moeten de te hanteren parkeernormen en maatvoeringen beleidsmatig verankerd worden in de bouwverordening en bestemmingsplannen. De basis voor deze normen zijn de richtlijnen zoals neergelegd in de ASVV 2004 en de CROW-publicatie 182 "Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernorming". Het nieuwe bestemmingsplan woonwijken verruimt de mogelijkheden voor de gemeente om binnen bestaande gebieden te voorzien in extra parkeervoorzieningen.

3.11 Maatregelen vrachtverkeer

Vrachtverkeer in de oude kern van Oirschot leidt tot overlast. Zowel het laden en lossen als het rijden van dit verkeer door de (smalle) straten in en rondom de oude kern tasten de leefbaarheid en veiligheid aan. Om de overlast te beperken en de leefbaarheid in de oude kern te verbeteren zijn diverse maatregelen voor te stellen. Voordat overgegaan wordt tot het treffen van maatregelen en voordat wordt vastgesteld welke maatregelen worden getroffen is het noodzakelijk om overleg te voeren met de verschillende ondernemers in de oude kern.



3.12 Beleidsmonitoring

Om inzicht te krijgen in de actuele verkeerssituatie in Oirschot en de ontwikkelingen ten aanzien van verkeersveiligheid, verkeersafwikkeling en parkeren bestaat de wens om een monitoringsprogramma op te stellen. Het monitoringsprogramma moet inzicht bieden in de effecten van het gevoerde verkeersbeleid en het moet mogelijk zijn om in beeld te brengen of de geformuleerde doelstellingen zijn gehaald. Binnen dit monitoringsprogramma moet daartoe een koppeling worden gelegd met de geformuleerde doelen. De geformuleerde doelen van Oirschot richten zich op een aantal aspecten:

- bereikbaarheid;
- verkeersveiligheid;
- fietsverkeer;
- openbaar vervoer;
- parkeren.

Het programma van monitoring moet zodanig worden opgesteld en ingericht dat indicatoren worden gemeten op basis waarvan uitspraken kunnen worden gedaan met betrekking tot de bovengenoemde beleidsthema's. Voor een aantal aspecten wordt door derden onderzoek uitgevoerd. Het aantal passagiers dat gebruik maakt van het openbaar vervoer wordt bijvoorbeeld vastgesteld door de vervoerder en SRE.

Een aantal indicatoren om de geformuleerde beleidsdoelstellingen te kunnen toetsen kunnen opgenomen worden in een monitoringsprogramma:

- Bereikbaarheid:
 - o Inrichting wegennet in overeenstemming met wegennetvisie;
 - o Verkeersintensiteiten;
- Verkeersveiligheid:
 - o Verkeersongevallengegevens;
 - o Subjectieve gegevens, klachtenregistratie;
- Fietsverkeer:
 - o intensiteiten;
- Parkeren:
 - o Inzicht in verhouding tussen vraag en aanbod middels een parkeerbalans.

3.12.1 Bereikbaarheid

De doelstelling ten aanzien van bereikbaarheid kan worden getoetst door het vaststellen van een tweetal indicatoren:

Inrichting wegennet

Is het wegennet van de gemeente Oirschot uitgevoerd overeenkomstig de vastgestelde wegennetvisie. In feite wordt bepaald of uitvoering gegeven is aan de maatregelen ten aanzien van bereikbaarheid en Duurzaam Veilig zoals opgenomen in dit uitvoeringsprogramma. Zijn de diverse wegen zodanig ingericht dat de vormgeving van de weg in overeenstemming is met de toegekende functie en daarmee geschikt om het gewenste gebruik mogelijk te maken en/of af te dwingen.

Verkeersintensiteiten

Een maat voor het thema bereikbaarheid wordt gevormd door de intensiteit op de diverse wegen. De nadruk ligt daarbij op de verkeersaders van Oirschot. Maakt het verkeer gebruik van de wegen die daarvoor aangewezen en toegerust zijn, of is er (nog altijd) sprake van ongewenst gebruik van wegen waar de verblijfsfunctie voorop staat? Is er sprake van een toename van het gebruik van het Oirschots wegennet door verkeer wat in principe de snelwegen zou moeten gebruiken? Om op deze vragen een antwoord te kunnen geven is het noodzakelijk inzicht te hebben in de verkeersstromen binnen Oirschot. Met het monitoren van de verkeersintensiteiten op de verkeersaders en (indien er aanwijzingen zijn dat sprake is van ongewenst gebruik) binnen de verblijfsgebieden kan een goed inzicht worden verkregen in de effectiviteit van het verkeersbeleid.

Om uitspraken te kunnen doen over het effect van beleid is het raadzaam om cyclisch, gedurende een vergelijkbare periode, op dezelfde locatie de intensiteit te meten. De aangewezen locaties daarvoor zijn de verschillende verkeersaders binnen Oirschot. De intensiteit op de provinciale wegen wordt door de provincie jaarlijks vastgesteld. De locaties welke binnen Oirschot in aanmerking komen om geteld te worden zijn weergegeven in tabel 3.9

**Tabel 3.9: Mogelijke tellocaties:**

	Straatnaam	Wegvak
1	Spoordonkseweg	Gemeentegrens – komgrens Spoordonk
3	Oude Grintweg	Fransman – Steenrijt
4	Kempenweg	Oude Grintweg – Sint Jorisstraat
5	Kempenweg	Wilhelminakanaal – Slingerbos
6	Bestseweg	Kempenweg – Raffendonkstraat
7	Bestseweg	Gemeentegrens – komgrens Oirschot
8	Eindhovensedijk	Erica – Kempenweg
9	Oirschotsedijk	Erica – Spottersweg
10	Erica	Eindhovensedijk – A58
11	Beerschotseweg	De Scheeper – Beerseweg
12	Hoogeindseweg	Hillestraat – Antoniusstraat
13	Kuikseindseweg	Burgerwalweg – Hillestraat
14	Westelbeersedijk	Voldijnseweg – komgrens Middelbeers
15	Doornboomstraat	Hertog Janstraat – Willibrordstraat
16	Sint Jorisstraat	Kempenweg – Gasthuisstraat
17	Nieuwedijk	Broekstraat - Gemeentegrens
18	Van Tuldstraat	Kempenweg - Raffendonkstraat

In deze tabel zijn de genoemde wegvakken nog ruim weergegeven. Om daadwerkelijk relevante uitspraken te kunnen doen over de hoeveelheid verkeer en de wijzigingen hierin in de loop der tijd is het noodzakelijk om telkens op dezelfde locatie te tellen.

De gemeente Oirschot beschikt momenteel over slechts één telapparaat. Dit apparaat wordt voornamelijk ingezet in geval van klachten. Wanneer structureel geteld moet worden op de genoemde locaties bestaat de mogelijkheid om hiervoor een extern bedrijf in de arm te nemen. Het tellen gedurende een week, inclusief de levering van een bijbehorende rapportage kost in dat geval ongeveer € 500,- per locatie. Wanneer gekozen wordt voor een cyclus van 3 jaar vergt het telprogramma een investering van € 3.000,- per jaar.

Het uitvoeren van het telprogramma kan in eigen beheer plaatsvinden. Daarvoor is echter de aanschaf van extra telapparatuur noodzakelijk (aanschaf € 3.250,- en onderhoudskosten € 250,-/jaar). Met één telapparaat is het mogelijk de genoemde telcyclus van 3 jaar in eigen beheer uit te voeren. Daarvoor moet echter wel rekening worden gehouden met extra interne (apparaat-)kosten voor het plaatsen en uitlezen van de apparatuur en het verwerken van de verzamelde data. De levensduur van telapparatuur bedraagt ca. 10 jaar.

3.12.2 Verkeersveiligheid

Verkeersongevalgegevens

Inzicht in de ontwikkelingen op het gebied van verkeersveiligheid kunnen worden verkregen met een rapportage verkeersongevallen. Juist in verkeersongevallen vindt geregeld fluctuatie in het aantal en de ernst van ongevallen plaats. Om die reden is het gewenst om ieder jaarlijks inzicht in de verkeersveiligheidssituatie binnen de gemeente te hebben. Dit inzicht kan worden verkregen met een jaarrapportage verkeersveiligheid.

Het opstellen van een jaarrapportage verkeersveiligheid vereist een analyse van de verkeersongevalgegevens zoals deze door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer worden geleverd. Een analyse van de verkeersongevalgegevens moet inzicht geven in het verloop van het aantal en de ernst van verkeersongevallen binnen Oirschot. Hoe staat de gemeente Oirschot er voor op het gebied van verkeersveiligheid. Zijn we op de goede weg om de geformuleerde doelstellingen te halen of zijn extra inspanningen gewenst. Daarnaast moet bepaald worden of sprake is van een algemene tendens of dat juist specifiek in Oirschot een toe- of afname plaatsvindt in verkeersveiligheid. Hiervoor worden de lokale gegevens afgezet tegen de regionale, provinciale en landelijke ongevalgegevens.

Daarnaast moet een rapportage inzicht bieden in een aantal specifieke speerpunten ten aanzien van verkeersongevallen (bijvoorbeeld aandeel jongeren, alcoholgebruik, aandeel fietsers/bromfietzers, zwaar verkeer, aandeel ouderen).

Uit de uit te voeren analyse moet tevens blijken of er sprake is van specifieke locaties binnen Oirschot met een concentratie van verkeersongevallen. Juist op dit soort locaties kunnen maatregelen een bijdrage leveren aan de verbetering van de verkeersveiligheid. Alvorens op een dergelijke locatie verkeers-



maatregelen te treffen is een nadere analyse van de verkeersongevallen noodzakelijk, gericht op het achterhalen van dominante ongevaloorzaken (AVOC-analyse). Op basis van een dergelijke analyse kunnen maatregelen worden getroffen, waarvan verwacht mag worden dat deze een substantiële bijdrage zullen leveren aan de afname van het aantal verkeersongevallen op deze locatie.

Op dit moment kent Oirschot geen locaties met een duidelijke concentratie van ongevallen. Mocht uit de jaarrapportage blijken dat dit op enig moment wel het geval is, dan wordt voorgesteld om daarvoor een AVOC-analyse uit te voeren, zo lang als aangenomen mag worden dat maatregelen daadwerkelijk effectief zullen zijn ter bestrijding van de verkeersonveiligheid. Op basis van de uitkomst van de AVOC-studie worden maatregelen aan de betreffende locatie voorgesteld. Dit kan zowel betrekking hebben op een kruising als op een wegvak.

Het analyseren van de verkeersongevallengegevens vergt een bewerking met een specifiek computerprogramma. De gemeente Oirschot beschikt op dit moment over een dergelijk programma omdat hiervoor collectief via SRE een licentie is verkregen. Vanaf 2009 moet de gemeente deze licentie zelf onderhouden. De kosten voor deze licentie bedragen € 700,-. Vanaf 2009 moet dit bedrag jaarlijks in de begroting worden opgenomen. Naast het genoemde bedrag vergt het uitvoeren van de analyses een inzet van de ambtelijke organisatie.

Subjectieve veiligheid

Subjectieve veiligheid is het gevoel van mensen. Een gevoel is niet objectief vast te stellen, maar de hoeveelheid klachten en opmerkingen met betrekking tot een specifieke locatie bieden inzicht in dit gevoel van onveiligheid. Het aantal en de aard van klachten ten aanzien van verkeerssituaties is een maat voor de subjectieve verkeersveiligheid. Binnen Oirschot wordt momenteel gewerkt aan een nieuw klachtenregistratiesysteem. Het is gewenst om dit systeem zodanig vorm te geven dat de gewenste informatie ten aanzien van subjectieve verkeersveiligheid beschikbaar komt.

3.12.3 Fietsverkeer

Oirschot wil het fietsgebruik tot een afstand van 7,5 km stimuleren. Of dit doel daadwerkelijk wordt bereikt kan worden vastgesteld door telling van het aantal fietsers op de diverse hoofdfietsroutes. Met de aanschaf van telapparatuur en het verzorgen van tellingen in eigen beheer is het mogelijk de telling van de hoofdfietsroutes op te nemen in een cyclus van 5 jaar.

3.12.4 Parkeren

Om het parkeren in Oirschot in goede banen te leiden is het gewenst om inzicht te hebben in de omvang van de parkeerbehoefte en de motieven van de verschillende parkeerders. Met dit inzicht kan bepaald worden of er voldoende aanbod is van parkeerplaatsen. Op basis van het inzicht in de parkeerbehoefte, de vraag en het aanbod, kan worden vastgesteld of sprake is van parkeerproblemen. Met voldoende inzicht in de parkeerproblemen, de vraag, het aanbod en de parkeermotieven kan gericht naar oplossingen worden gezocht en bepaald worden welke parkeermaatregelen waar moeten worden ingezet. Adequaat inzicht in de Oirschotse parkeerproblematiek is te verkrijgen door het opstellen van een parkeerbalans. De parkeerbalans toont een actueel inzicht van het parkeerarsenaal en welke adequate oplossingen voor parkeerproblemen zinvol zijn te nemen. De basis van de parkeerbalans is het bestaande aantal woningen, het winkeloppervlak, kantooroppervlak en overige voorzieningen van een afgebakend gebied. Ook het toekomstig (woning)bouwprogramma wordt meegenomen in het opstellen van de parkeerbalans.

Het bestaande voorzieningenniveau uitgedrukt in bruto vloer oppervlak (bvo's), aantal woningen of aantal zitplaatsen wordt vermenigvuldigd met het parkeerkengetal. In een gebied zijn meestal verschillende voorzieningen aanwezig. Hier parkeren verschillende doelgroepen op verschillende momenten. Werknemers of winkelbezoekers zijn op een ander tijdstip aanwezig dan bewoners. Met aanwezigheidspercentages van de verschillende doelgroepen voor verschillende momenten wordt de parkeervraag bepaald. Hieruit kan de uiteindelijk maatgevende parkeervraag worden afgeleid.

De maatgevende parkeervraag en het piekmoment worden afgezet tegen het parkeeraanbod. Hiermee kan worden vastgesteld of in een bepaald gebied voldoende parkeergelegenheid aanwezig is, of sprake is van een overschot aan parkeerplaatsen of dat de aanleg van extra plaatsen gewenst is.

Het opstellen van een parkeerbalans, inclusief het uitvoeren van een parkeeronderzoek, vergt de inzet van meerdere gekwalificeerde medewerkers in een relatief korte periode. De gemeente Oirschot beschikt over onvoldoende capaciteit om deze inzet zelf te kunnen leveren en daarmee zelfstandig een parkeerbalans op te kunnen stellen. Voor het opstellen van een balans zal daarom een beroep gedaan moeten worden op externe adviseurs. Een parkeerbalans hoeft niet jaarlijks te worden opgesteld. Het opstellen van de balans eens in de 5 jaar biedt voldoende inzicht om te bezien of sprake is van parkeerproblemen. Het (laten) opstellen van een parkeerbalans kost op dit moment (2006) circa € 4.250,-.



3.13 Mensgericht verkeersveiligheidsbeleid

Mensgericht verkeersveiligheid omvat een scala aan activiteiten die uitgevoerd worden (naast de maatregelen aan de infrastructuur) ter verbetering van het verkeersgedrag (en daarmee de verkeersveiligheid). De belangrijkste activiteiten binnen dit beleid zijn voorlichting, educatie en bijscholing. Bij de uitvoering van activiteiten op dit vlak is een sleutelrol weggelegd voor 3VO. Deze plaatselijke organisatie verzorgt een groot aantal activiteiten ter verbetering van de verkeersveiligheid. Oirschot moet deze organisatie koesteren en daar waar mogelijk financieel en facilitair ondersteunen.

3.13.1 Handhaving

Op basis van de jaarlijks op te stellen jaarrapportage verkeersveiligheid kunnen gericht doelen worden geformuleerd en afspraken worden gemaakt ten aanzien van de handhavinginspanning van de politie. Om de capaciteit van de politie effectief in te zetten is het wenselijk om handhavend op te treden op locaties waar sprake is van een verkeersonveilige situatie. De gemeente Oirschot neemt jaarlijks het initiatief om met de politie hierover afspraken te maken.

3.13.2 Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL)

Op dit moment beschikken 7 basisscholen in Oirschot over het BVL-label. Op scholen met dit label zijn verkeersveiligheid en verkeersonderwijs ingebed in het onderwijsprogramma. De 7 basisscholen bereiken gezamenlijk ongeveer 1900 leerlingen. Om de scholen de mogelijkheid te bieden het label te onderhouden stelt de gemeente jaarlijks € 7,50 per leerling beschikbaar. Met dit bedrag bestaat voor de scholen de mogelijkheid verkeersonderwijs te verzorgen en projecten te realiseren welke een bijdrage leveren aan de veiligheidsdoelstellingen. Voor de uitvoering van projecten wordt door scholen voornamelijk een beroep gedaan op de plaatselijke 3VO afdeling.

Naast aandacht voor verkeerseducatie is het gewenst om ook aandacht te besteden aan de omgeving van de school. Omdat de scholen bereid zijn aandacht te besteden aan verkeersveiligheid en verkeersveilig gedrag van leerlingen, ouders en leerkrachten, is het ook noodzakelijk om kleine problemen in de directe omgeving van de school aan te pakken en eventueel te verbeteren. Voor de aanpak van schoolomgevingen moet € 25.000,- per school worden gereserveerd.

3.13.3 3VO

De plaatselijke afdeling van 3VO verzorgt, naast de projecten voor scholen, diverse activiteiten specifiek voor bepaalde doelgroepen (bijvoorbeeld BROEM-ritten en trainingen voor scoot-mobiel). Daarnaast verzorgt 3VO plaatselijk de aansluiting van Oirschot bij landelijke campagnes. Voor de realisatie van het jaarlijks programma van 3VO is € 10.000,- noodzakelijk. In dit bedrag zijn niet de activiteiten in het kader van de ondersteuning van scholen (BVL) opgenomen.

3.13.4 Snelheidsbeïnvloeding

Het snelheidsgedrag van automobilisten kan wordt mede bepaald door de inrichting van een weg en handhaving. Het informeren van de weggebruiker over zijn snelheid op een bepaald punt heeft eveneens een (tijdelijk) effect hierop. In de regel passen automobilisten hun snelheid aan wanneer zij zien dat ze (te) hard rijden. Om op deze manier de weggebruiker binnen Oirschot aan te sporen zijn snelheid aan te passen, bestaat de behoefte om een mobiele "Smiley" aan te schaffen.

3.13.5 Verkeersoverleg

Er bestaat een behoefte om een hernieuwd verkeersoverleg op te starten, waarin de lokale problemen binnen Oirschot worden besproken en in gezamenlijk overleg bepaald wordt of en wat voor soort maatregelen mogelijk zijn om kleine knelpunten aan te pakken. In 2007 zal gestart worden met een dergelijk overleg waarin de gemeente, buurtbeheer, de politie en diverse maatschappelijke organisaties uitgenodigd worden zitting te nemen. Wil een verkeersoverleg effectief zijn dan moet het doel en de inbreng van de diverse participanten en instanties vooraf kritisch worden bezien om te bepalen welke partijen uitgenodigd worden. Er zijn namelijk legio voorbeelden in Nederland waarbij een verkeersoverleg nauwelijks effectief is.

3.13.6 Financiering mensgericht verkeersveiligheidsbeleid

Voor de uitvoering van mensgericht verkeersveiligheidsbeleid en de realisatie van kleine infrastructuurele maatregelen (gericht op verhoging van de verkeersveiligheid) voorziet het SRE in een jaarlijkse financiële bijdrage. Oirschot heeft met ingang van 2007 € 12.500,- per jaar begroot voor mensgericht verkeersveiligheid. Met bijdrage van het SRE is dit bedrag te verdubbelen. Dit bedrag volstaat om te voorzien in een bijdrage aan de BVL-scholen alsmede aan 3VO.

3.14 Voetgangers

In de koersnotitie zijn looproutes voor voetgangers in het centrum van Oirschot vastgelegd (zie figuur 3.3). Deze looproutes moeten nadrukkelijk als zodanig worden vormgegeven, waarbij specifiek aandacht moet worden besteed aan de beperkingen van ouderen en gehandicapten en het gebruik van voetgan-



gersvoorzieningen door rolstoelen en kinderwagens. Dit stelt ondermeer eisen aan de obstakelvrije ruimte, de vlakheid van de bestrating en oversteekvoorzieningen (oversteekplaatsen, verlaagde trottoirs e.d.). Het realiseren van de in de Koersnotitie vastgelegde looproutes is kaderstellend bij toekomstige infrastructurele ingrepen zoals bijvoorbeeld wegconstructies.



Figuur 3.3 Looproutes centrum Oirschot

3.15 Bewegwijzering

Ter afronding van de wijzigingen in de verkeerscirculatie en de ontwikkeling van De Poort, wordt de bewegwijzering in het centrum van Oirschot aangepast. Deze bewegwijzering bevat tevens de diverse verwijzingen naar parkeerlocaties. De kosten van deze aanpassing bedragen in totaal € 17.500,-. De aanpassing wordt in 2007 gerealiseerd.

In het kader van het regionale project Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant, is de gehele ANWB-bewegwijzering doorgelicht. Hieruit is gebleken dat de bewegwijzering in de gemeente Oirschot in overeenstemming is met de regionale en gemeentelijke wegennetvisies. Aanpassen van de bestaande ANWB-bewegwijzering is derhalve niet aan de orde, nieuwe ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen uitgezonderd.

3.16 Duurzaam veilige inrichting van bedrijventerreinen

In het kader van de revitalisering van bedrijventerrein de Stad worden verkeersmaatregelen voorgesteld. Om de beveiliging van het terrein te verbeteren wordt voorgesteld een aantal wegen te knippen. De voorgestelde maatregelen zijn beschreven in onderstaande tabel.

Tabel 3.10: Maatregelen duurzaam veilige inrichting bedrijventerreinen:

Locatie	Maatregelen	kosten
Hoofdontsluitingsweg De Stad	<ul style="list-style-type: none"> Vervangen klinkers door asfalt Fietssuggestiestroken Aanpassen kruising De Stad-Lazarusbocht 	€ 460.000,-
Hoofdontsluitingsweg Lazarusbocht	<ul style="list-style-type: none"> Vervangen klinkers door asfalt Fietssuggestiestroken Aanpassen kruising Lazarusbocht-Industrieweg 	€ 170.000,-
Hoofdontsluiting Industrieweg	<ul style="list-style-type: none"> Verbeteren asfaltverharding Fietssuggestiestroken 	€ 105.000,-
Kruising Bestseweg-Industrieweg-Parallelweg-De Haven	<ul style="list-style-type: none"> Rotonde met vrij liggende fietspaden 	€ 580.000,-
Secundaire ontsluiting Industrieweg	<ul style="list-style-type: none"> Uitvoeren noodzakelijk klein onderhoud 	€ 50.000,-
Secundaire ontsluiting Bedrijvenweg	<ul style="list-style-type: none"> Uitvoeren noodzakelijk klein onderhoud Fietssuggestiestroken T-splitsing Bedrijvenweg-De Stad aanpassen 	€ 25.000,-
Secundaire ontsluiting Den Uitvanck	<ul style="list-style-type: none"> Uitvoeren noodzakelijk klein onderhoud Fietssuggestiestroken T-splitsing Den Uitvanck-De Stad aanpassen 	€ 80.000,-
Overige wegen	<ul style="list-style-type: none"> Onderbreken snelverkeer op Schoonoord, Lazarusbocht en Den Uitvanck, handhaven fietsontsluiting 	€ 27.000,-



- Uitvoeren noodzakelijk klein onderhoud
- Kruisingen Schoonoord-Industrieweg en Lazarusbocht-Industrieweg aanpassen

Het krediet voor uitvoering van deze maatregelen is niet beschikbaar. Verkeersmaatregelen op andere bedrijventerreinen moeten worden meegenomen bij revitalisering c.q. ontwikkelingen van deze bedrijventerreinen. Voor het bedrijventerrein Steenfort is € 31.000,- beschikbaar ten behoeve van de planvoorbereiding van revitalisering.

4 PRIORITERING EN KOSTENOVERZICHT

De uitvoeringsmaatregelen die in de voorgaande hoofdstukken zijn beschreven zijn deels (financiering)maatregelen. Deze maatregelen keren jaarlijks terug en moeten daarom als zodanig in de gemeentelijke begroting worden opgenomen. Voor de overige maatregelen moeten de financiële middelen nog in de begroting worden opgenomen. In paragraaf 4.1 worden de beschikbare financiële middelen uit de gemeentelijke (concept) begroting weergegeven. Paragraaf 4.2 gaat vervolgens in op de verdeling van de beschikbare middelen over de verschillende projecten.

4.1 Beschikbare middelen

In de concept begroting 2007 zijn voor de komende jaren een aantal kredieten opgenomen voor de uitvoering van projecten in het kader van het Oirschots Verkeers- en Vervoersplan. Daarnaast zijn via het SRE middelen beschikbaar uit de BDU (Brede Doel Uitkering). Deze middelen worden als subsidie beschikbaar gesteld aan de gemeenten voor lokale projecten welke een bijdrage leveren aan de doelstellingen uit het RVVP. In onderstaande tabellen zijn alle beschikbare middelen en kredieten voor de komende jaren weergegeven. De genoemde kredieten kunnen (mede) worden ingezet voor de financiering van projecten en maatregelen uit dit uitvoeringsprogramma.

Tabellen Beschikbare middelen uit de gemeentelijke (concept) begroting

Uitvoeringsprogramma OVVP			
<i>Jaar</i>	<i>Gemeentebegroting</i>	<i>Bijdrage SRE (50%)</i>	<i>TOTAAL</i>
2006	€ 125.000,-	max. € 92.000,-	€ 237.000,-
2007	€ 100.000,-	max. € 45.200,-	€ 145.200,-
2008	€ 125.000,-	max. € 45.200,-	€ 170.200,-
2009	€ 125.000,-	max. € 45.200,-	€ 170.200,-
2010	€ 150.000,-	max. € 45.200,-	€ 195.200,-
2011	€ 150.000,-	-	€ 150.000,-
totaal	€ 775.000,-	€ 272.800,-	€ 1.067.800,-

Mensgericht verkeersveiligheidsbeleid			
<i>Jaar</i>	<i>Gemeentebegroting</i>	<i>Bijdrage SRE (50%)</i>	<i>TOTAAL</i>
2007	€ 12.500,-	€ 12.500,-	€ 25.000,-
2008	€ 12.700,-	€ 12.700,-	€ 25.400,-
2009	€ 12.900,-	€ 12.900,-	€ 25.800,-
2010	€ 13.200,-	€ 13.200,-	€ 26.400,-
2011	€ 13.350,-	-	€ 13.350,-

Monitoring			
<i>Jaar</i>	<i>Gemeentebegroting</i>	<i>Bijdrage SRE (50%)</i>	<i>TOTAAL</i>
2007	€ 10.000,-	-	€ 10.000,-
2008	€ 10.200,-	-	€ 10.200,-
2009	€ 10.350,-	-	€ 10.350,-
2010	€ 10.500,-	-	€ 10.500,-
2011	€ 11.000,-	-	€ 11.000,-



Openbaar Vervoer Buurtbussen			
2007	€ 1.000,-	-	€ 1.000,-
2008	€ 1.600,-	-	€ 1.600,-
2009	€ 1.625,-	-	€ 1.625,-
2010	€ 1.675,-	-	€ 1.675,-
2011	€ 1.700,-	-	€ 1.700,-

4.2 De maatregelen

Verschillende maatregelen welke in dit uitvoeringsprogramma zijn opgenomen zijn al in een zodanig stadium dat de financiële middelen beschikbaar zijn en de voorbereiding voor uitvoering is gestart. Deze maatregelen zijn in de tabel aan het eind van dit hoofdstuk opgenomen onder de kop "dekking uit gemeente begroting"

De maatregelen welke voortvloeien uit het verkeers- en vervoersbeleid maar waarvoor nog geen financiële middelen gereserveerd zijn, zijn in de tabel opgenomen onder de kop "dekking budget OVVP". Er heeft een verdeling van de beschikbare financiële middelen over de maatregelen plaatsgevonden. Een aantal maatregelen zijn samengevoegd onder een noemer. De inrichting van de diverse wegen conform Duurzaam Veilig is bijvoorbeeld samengevat onder de noemer essentiële wegkenmerken. Met deze samenvoeging ontstaat een flexibel uitvoeringsprogramma waarin een verschuiving van maatregelen plaats kan vinden opdat de meest urgente situaties als eerste kunnen worden aangepakt en een optimale afstemming met onderhoudswerkzaamheden plaats kan vinden. De in tabel opgenomen projecten welke gemarkeerd zijn met een *, kunnen deels worden bekostigd vanuit de onderhoudsbudgetten. Door het combineren van maatregelen en onderhoud wordt efficiënt omgegaan met alle beschikbare financiële middelen en is het uiteindelijk mogelijk om bepaalde maatregelen eerder te kunnen realiseren. Derhalve kan een verschuiving plaatsvinden in de uitvoeringstermijn van diverse maatregelen. Door onderhoudsbudgetten mede in te zetten voor de realisatie van verkeersmaatregelen kunnen er uiteindelijk meer maatregelen in een bepaald jaar worden uitgevoerd wat ertoe leidt dat maatregelen welke voor een later jaar zijn voorzien in de tijd vooruit kunnen worden opgeschoven en uitgevoerd. Het complete pakket van maatregelen kan daarmee eerder worden afgerond.

Uitvoeringsjaar	2007	2008	2009	2010	2011	2012 e.v.
Jaarlijks terugkerende maatregelen ten laste van de exploitatierekening						
Ondersteuning buurtbussen	€ 1.000	€ 1.600	€ 1.625	€ 1.650	€ 1.675	€ 1.700
Monitoring	€ 10.000	€ 10.200	€ 10.350	€ 10.500	€ 10.700	€ 11.000
Mensgericht verkeersveiligheidsbeleid	€ 25.000	€ 25.400	€ 25.800	€ 26.400	€ 13.350	€ 14.500
Subtotaal exploitatie	€ 36.000	€ 37.200	€ 37.775	€ 38.550	€ 25.725	€ 27.200

Uitvoeringsjaar	2007	2008	2009	2010	2011	2012 e.v.
Investeringsen nieuwe infrastructuur (kapitaallasten zijn in de begroting opgenomen)						
verbindingsweg Kempenweg-Eindhovensedijk- Bestseweg						
<i>nut- en noodzaak/tracéstudie (2006)</i>	€ 15.000					
<i>deel Kempenweg – Eindhovensedijk</i>						
Voorbereiding		€ 101.700				
Realisatie			€ 354.000	€ 763.900		
<i>deel Eindhovenseweg – Bestseweg</i>						
Voorbereiding		pm				



Realisatie				p.m	p.m	
rotonde Kuikseindseweg Klompenmaker						
Vorbereiding				€ 30.000		
Realisatie					€ 240.000	
<i>ontbrekende schakels voor fietsers</i>						
<i>Ontsluiting de Kemmer (relatie met verbindingsweg)</i>		pm	pm	pm		
<i>Beerseweg</i>						
Vorbereiding		€ 20.000	€ 30.000			
Realisatie				€ 248.800		
<i>Kempenweg, inclusief rotonde St.Jorisstraat</i>						
Vorbereiding		€ 26.000				
Realisatie			€ 100.000			
<i>Verbetering bestaande fietsroutes</i>						
<i>Erica (verharden)</i>					€ 250.000	
<i>Fietspad Driehoek - de Hanenberg (verharden)</i>		€ 12.500				
<i>Fietspad Sparrendijk (verharden)</i>			€ 68.600			
Subtotaal nieuwe infrastructuur	€ 15.000	€ 160.200	€ 552.600	€ 1.042.700	€ 490.000	€ 0

Uitvoeringsjaar	2007	2008	2009	2010	2011	2012 e.v.
Projecten bestaande infrastructuur (ten laste van de kredieten OVVP, kapitaallasten zijn in de begroting opgenomen)						
Maatregelen openbaar vervoer						
Toegankelijkheid haltevoorzieningen		€ 35.000		€ 15.000		€ 20.000
Centrale Haltevoorziening Leefdael			€ 100.000			
Parkeermaatregelen						
parkeerordering centrum	€ 10.000					
Verkeersveilige schoolomgeving basisonderwijs	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000
Verkeersveiligheid sportcomplexen Moorland, De Klep en 't Horstje		€ 30.000		€ 10.000		
Verkeer in de kernen Oostelbeers en Middelbeers						
Studie verkeersstromen en kansrijke maatregelen				€ 10.000		
Uitwerking kansrijke maatregelen				€ 5.000		
Subtotaal bestaande infrastructuur	€ 35.000	€ 90.000	€ 125.000	€ 65.000	€ 25.000	€ 45.000

Gebiedsgewijze aanpak bestaande infrastructuur (ten laste van de kredieten OVVP, kapitaallasten zijn in de begroting opgenomen)						
<i>Essentiële wegkenmerken gebiedsontsluitingswegen (buiten de kom)</i>						
Erica					€ 20.000	



Beerschotseweg en Beerseweg				€ 7.000		
<i>gebiedsontsluitingswegen (binnen de kom)</i>						
Kempenweg				€ 30.000		
Bestseweg (komgrens - Kempenweg)						€ 70.000
Eindhovensedijk						pm
St. Jorisstraat			€ 20.000			
Van Tuldenstraat Raffendonkstraat					€ 40.000	
<i>Inrichting van erftoegangswegen type I (binnen de kom)</i>						
Spoordonkseweg Markering verw. suggestiestroken en plateaus (groot onderhoud)	€ 44.000	€ 56.000				
Broekstraat				€ 20.000		
<i>verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom</i>						
verblijfsgebied noordwest			€ 25.000	€ 85.000	€ 114.000	
verblijfsgebied oost					€ 4.500	
verblijfsgebied zuid	€ 158.000					
Subtotaal gebiedsgewijze aanpak bestaande infrastructuur	€ 202.000	€ 56.000	€ 45.000	€ 142.000	€ 178.500	€ 70.000
Subtotaal kredieten OVVP	€ 237.000	€ 146.000	€ 170.000	€ 207.000	€ 203.500	€ 115.000

Uitvoeringsjaar	2007	2008	2009	2010	2011	2012e.v.
TOTAAL						
Jaarlijks terugkerende maatregelen ten laste van de exploitatierekening	€ 36.000	€ 37.200	€ 37.775	€ 38.550	€ 25.725	€ 27.200
Investeringsen nieuwe infrastructuur (kapitaallasten zijn in de begroting opgenomen)	€ 15.000	€ 160.200	€ 552.600	€ 1.042.700	€ 490.000	€ 0
Projecten bestaande infrastructuur (ten laste van de kredieten OVVP, kapitaallasten zijn in de begroting opgenomen)	€ 35.000	€ 90.000	€ 125.000	€ 65.000	€ 25.000	€ 45.000
Gebiedsgewijze aanpak bestaande infrastructuur (ten laste van de kredieten OVVP, kapitaallasten zijn in de begroting opgenomen)	€ 202.000	€ 56.000	€ 45.000	€ 142.000	€ 178.500	€ 70.000
TOTAAL	€ 288.000	€ 343.400	€ 760.375	€ 1.288.250	€ 719.225	€ 142.200