

Besluit van de gemeenteraad van de gemeente Venray houdende regels omtrent de nota "Uitgangspunten Netwerken Infrastructuur en Verkeer, fietsen en lopen in de spotlights!"

De raad van Venray,

gelezen het advies van B en W,

gelezen het advies van de commissie,

besluit:

1. Kennis te nemen van de uitwerking van de beleidsdoelen van de Regionale Mobiliteitsvisie Trendsportal, hun prioritering, de ontwikkelde afwegingsmethodiek en de (concept) projectenlijst.
2. Vast te stellen de nota "Uitgangspunten Netwerken Infrastructuur en Verkeer, fietsen en lopen in de spotlights!"
3. In te trekken de nota's "Venray's Verkeer- en Vervoerplan (VVVP)" uit 2007, "Visie Wegenstructuur en Wegcategorisering" uit 2008 en "Verkeersvisie Wanssum-Blitterswijck-Geijsteren" uit 2013.

INLEIDING

Aanleiding

Het verkeer en vervoerbeleid in de gemeente Venray is vastgelegd in meerdere documenten waarvan de belangrijkste:

- v 2007: Venray's Verkeer- en VervoerPlan (VVVP);
- v 2008: Visie Wegenstructuur en wegcategorisering;
- v 2013: Verkeersvisie Wanssum-Blitterswijck-Geijsteren;
- v 2015: Toetssteen Openbare Ruimte (herzien in 2019);
- v 2018: Trendsportal (Mobiliteitsvisie Noord-Limburg).

De wereld staat echter niet stil, er zijn vele ontwikkelingen gaande die onvoldoende in het beleid zijn opgenomen en die maken dat herformulering van het gemeentelijk verkeer en vervoerbeleid noodzakelijk is. Het gaat dan om ontwikkelingen als de autonoom rijdende auto, (dreigende) vervoersarmoede, negatieve ontwikkeling verkeersveiligheid, meer aandacht voor de positie van de fiets en landbouwverkeer. Met deze nota wordt het kader geactualiseerd voor (de inrichting van) een goede en verkeersveilige infrastructuur en wordt meer recht gedaan aan die ontwikkelingen. Het kader is daarmee de nieuwe basis voor het opstellen van mobiliteitsprojecten en het uitvoeringsprogramma van infrastructurele projecten en het prioriteren van deze projecten.

Zoals Trendsportal de opvolger is van het VVVP uit 2007, is deze nota de opvolger van de "Visie Wegenstructuur en Wegcategorisering" uit 2008. De titel luidt: "Uitgangspunten Netwerken Infrastructuur en Verkeer, Fietsen en lopen in de spotlights!" De roepnaam is "netwerkennota".

In deze netwerkennota is die herformulering uitgewerkt in het licht van de doelstellingen van Trendsportal, de rode draden uit het Collegeprogramma 2018-2022, het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 en het VN-verdrag inzake de rechten van mensen met een handicap.

Positie van de netwerkennota

Deze netwerkennota is een **vertrekpunt** voor discussie. Binnen concrete projecten waar aan de infrastructuur wordt gewerkt, is deze nota uitgangspunt voor functie, vorm en gebruik van de betreffende weg. Binnen een project wordt vervolgens de afstemming gezocht met andere beleidsvelden zoals groen, waterbeheer en openbare verlichting maar ook met het bestemmingsplan. De netwerkkaarten zijn, hoewel uitgangspunt, dus niet per definitie in beton gegoten.

Voor projecten die voortkomen uit deze netwerkennota worden financiële middelen aangevraagd binnen de procedure van de MUIP en de Voorjaarsnota. Vaststelling van deze nota heeft plaats als onderdeel van de besluitvorming inzake de uitwerking van de beleidsdoelstellingen en geprioriteerde projectenlijst van Trendsportal.

Bij die uitwerking van de doelstellingen van Trendsportal is gebleken dat de doelstelling "Een hoogwaardig en compleet fietsnetwerk" het hoogste scoort. Om reden van die hoge score is deze doelstelling in deze netwerkennota al uitgewerkt. Het gaat dan om infrastructurele maatregelen waarmee het gebruik van de fiets, zowel utilitair als recreatief, wordt gestimuleerd. Voorbeelden zijn de aanleg van ontbrekende schakels, het opwaarderen van kwalitatief mindere verbindingen of het verbeteren van de oversteekbaarheid van grote verkeerswegen.

Maatregelen als handhaving, voorlichting en educatie hebben vooral te maken met het grotere "systeem" van mobiliteit (organisatie, gedrag, etc.) en niet direct met de infrastructuur (het middel). Ze komen in deze netwerkennota dus niet aan bod, wél in het uitvoeringsprogramma van Trendsportal. Ontwikkelingen op het gebied van bijvoorbeeld voertuigtechniek (de autonoom rijdende auto), regulier openbaar

vervoer, "Mobility as a Service", dorpsauto's en wensbussen krijgen evenmin in deze netwerknota een plekje maar wél in het uitvoeringsprogramma van Trendsportal.

1. DE PIJLERS VAN HET BELEID

Regionale Mobiliteitsvisie / Trendsportal

In de periode december 2017 – februari 2018 hebben acht Noord-Limburgse gemeenteraden (Venray: 30 januari 2018) de regionale Mobiliteitsvisie Noord-Limburg vastgesteld onder de naam Trendsportal. De tijdshorizon voor Trendsportal is 2040. Als gevolg van technologische ontwikkelingen, andere vormen van organisatie en veranderingen in financiële stromen wordt hiermee een verschuiving in gang gezet van meer traditionele infraprojecten naar andersoortige projecten op het gebied van verkeer en vervoer.



De doelstellingen van Trendsportal zijn:

- v Verhogen kwaliteit van leven: Mobiliteit zodat iedereen mee kan doen;
- v Verbeteren verkeersveiligheid: Streven naar NUL verkeersslachtoffers;
- v Aantrekkelijk mobiliteitssysteem: Robuust, attractief en betrouwbaar;
- v Ondersteunen milieu- en energietransitie: Overschakelen op schone en stille mobiliteit;
- v Verbeteren ruimtelijk-economische bereikbaarheid: Voor toerisme, agro, maak en logistieke sector.

Eind 2018 / begin 2019 is gewerkt aan het opstellen van een concreet uitvoeringsprogramma dat de realisatie van de vijf hoofddoelstellingen van Trendsportal een stapje dichterbij moet brengen. Eerst vanuit de lokale situatie rekening houdend met uiteenlopende beleidsvelden, vervolgens afgestemd binnen de regio. Het uitvoeringsprogramma is gericht op de korte termijn (tot 2022) maar krijgt een doorkijk naar de middellange (2028) en langere (2040) termijn. Het uitvoeringsprogramma bevat projecten gericht op (bijvoorbeeld) het bevorderen dan wel het ondersteunen van allerlei vormen van collectief vervoer, fietsverkeer, energietransitie, economische ontwikkelingen, "modal shift" binnen het goederenvervoer en stadsdistributie.

Collegeprogramma 2018-2022

Het collegeprogramma van CDA, D66 en Venray Lokaal voor de jaren 2018-2022 kent drie belangrijke rode draden die ook hun weerslag moeten krijgen in het mobiliteitsbeleid:

1. **DUURZAAMHEID:** "Als gemeente hebben we, gelet op onze taken binnen de ruimtelijke ordening, gebouwde omgeving en als de overheidslaag die dicht bij haar bewoners staat, een belangrijke rol in de landelijke duurzaamheidsopgave. Onze ambities zijn groot, maar we zijn daarbij voor een groot deel afhankelijk van de samenleving. Als gemeente zullen we moeten investeren in visie en deskundigheid en onze inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties moeten stimuleren om de investeringen te doen die nodig zijn om onze ambities waar te maken."
2. **INCLUSIEVE SAMENLEVING:** "Wij willen een samenleving waarbinnen alle inwoners op voet van gelijkheid met anderen kunnen meedoen: inwoners met en zonder beperkingen (invulling geven aan VN-Verdrag Handicap), jong en oud, autochtoon en allochtoon, ongeacht geardeerdheid (invulling geven aan het COC-convenant)."
3. **VEILIGHEID:** "Dit thema houdt veel van onze inwoners bezig. Veiligheid en het gevoel van veiligheid heeft betrekking op veel onderdelen van onze samenleving. Fysieke veiligheid in de openbare ruimte, op de werkplek of thuis, verkeersveiligheid, veiligheid van evenementen, criminaliteit, ondermijning, virtuele veiligheid, informatiebeveiliging, privacybescherming. Ons beleid moet er toe bijdragen dat mensen in Venray veilig zijn en zich veilig voelen."



Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Op 5 december 2018 is het "Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 - Veilig van deur naar deur" door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat naar de Tweede Kamer gestuurd. Met dit plan krijgt de aanpak van de verkeersveiligheid in Nederland een nieuwe impuls. Dat is nodig, want na decennia van dalende cijfers, stagneert de daling van het aantal verkeersdoden, terwijl het aantal verkeersgewonden al jaren toeneemt. Achter deze statistieken gaat veel menselijk leed schuil. Niet alleen van mensen die zelf slachtoffer werden, maar ook van mensen van wie hun naaste slachtoffer werd van een ongeval. De intentie van het kabinet laat zich kernachtig samenvatten: **nul slachtoffers**. Een intentie die in Venray én in Noord-Limburg volledig wordt onderschreven.

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 gaat vergezeld van een Landelijk Actieplan 2019-2021. Hierin zijn thema's benoemd welke de komende jaren aandacht gaan krijgen. Deze thema's zijn veilige infrastructuur, heterogeniteit in het verkeer, technologische ontwikkelingen, kwetsbare verkeersdeelnemers, onervaren verkeersdeelnemers, rijden onder invloed, snelheid in het verkeer, afleiding in het verkeer en verkeersovertreders.

De maatregelen die in het actieplan bij de verschillende thema's worden beschreven zijn grofweg in drie categorieën in te delen: infrastructurele aanpassingen en technische oplossingen in voertuigen, educatie en voorlichting en handhaving. Aanpassing van de infrastructuur resulteert in de meest permanente gedragsverandering van verkeersdeelnemers. Voorlichting en educatie zorgen dat verkeersdeelnemers bekend zijn met verkeersregels en risico's en goed voorbereid zijn op situaties die ze in het verkeer kunnen tegenkomen. Indien verkeersdeelnemers ondanks de preventieve maatregelen de (verkeers)regels overtreden, is handhaving van belang. Deze netwerknota legt de basis voor met name de eerste twee punten van het actieplan: veilige infrastructuur en heterogeniteit in het verkeer.



VN-Verdrag 2016 inzake de rechten van mensen met een handicap

Op 14 juli 2016 is in Nederland het VN-verdrag voor de rechten van mensen met een handicap van kracht geworden. Doel van dit verdrag is het bevorderen, beschermen en waarborgen van de mensenrechten van mensen met een beperking. Centrale begrippen in het verdrag zijn inclusie, persoonlijke autonomie en volledige participatie. In het verdrag is aangegeven wat de overheid moet doen om ervoor te zorgen dat de positie van mensen met een beperking verbetert. Sindsdien zijn dus óók de gemeenten verantwoordelijk voor een samenleving waarin iedereen kan meedoen.

Gevolgen van dit VN-verdrag voor het beleidsveld Mobiliteit zijn onder meer:

- v De bedoeling van het VN-verdrag is dat Nederland toegankelijk en inclusief wordt voor iedereen. Dit sluit aan bij de rode draden uit het collegeprogramma.
- v Aanpassen van de openbare ruimte opdat deze toegankelijk en bruikbaar is voor iedereen.
- v Toegankelijk maken van de voorzieningen voor het openbaar vervoer.
- v Zodanig inrichten en/of aanpassen van de openbare ruimte dat mensen met een handicap zelfstandig aan het verkeer kunnen deelnemen.

VN-verdrag Handicap

gelijke rechten voor iedereen

2. LANGZAAM VERKEER IN DE SPOTLIGHTS

De afgelopen jaren zijn vele projecten uitgevoerd gericht op het verbeteren en veiliger maken van de infrastructuur voor alle soorten verkeersdeelnemers. In de projecten "Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum" en de "Via Venray" is echter, hoewel verklaarbaar, veel aandacht uitgegaan naar autoverkeer. Binnen de "Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum", gericht op hoogwaterbescherming rondom de Maas, wordt de totale wegenstructuur aangepast door de komst van de rondweg om Wanssum. Binnen de "Via Venray", gericht op economische verbetering, speelt bereikbaarheid voor (economisch) autoverkeer een belangrijke rol. Dat wil niet zeggen dat de fiets geen aandacht heeft gekregen, maar dat was meer een afgeleide aandacht dan een zelfstandige aandacht.

Gelet op de doelstellingen van Trendsportal, de rode draden van het Collegeprogramma, de cijfers over de verkeersveiligheid en het VN-verdrag voor mensen met een handicap, is het noodzakelijk de komende jaren het niet-gemotoriseerde verkeer (fietsen en lopen) meer in de spotlights te plaatsen. Deze vormen van vervoer sluiten namelijk naadloos aan bij aspecten als duurzaamheid, gezondheid en inclusie, het zijn daarnaast kwetsbare wijzen van vervoer die alleen al daarom speciale aandacht rechtvaardigen.

De eerste aandacht gaat dus uit naar het opstellen van een netwerk voor niet-gemotoriseerd verkeer (fiets en voetganger). Dit netwerk heeft de intentie er voor te zorgen dat fietsen en lopen een veilig,

aantrekkelijk en voor de hand liggende wijze van vervoer gaan worden voor alle inwoners en bezoekers van Venray en de kerkdorpen. Met dit netwerk wordt het begrip "basis op orde" wat betreft de infrastructuur een nieuw kader meegegeven.

De tweede aandacht gaat uit naar het opstellen van de netwerken voor gemotoriseerd verkeer: personenauto, vrachtverkeer en landbouwverkeer. Voor vele doeleinden is en blijft dit toch dé wijze van vervoer, bijvoorbeeld vanwege de (langere) afstand of het vervoer van goederen.

Het netwerk voor niet-gemotoriseerd verkeer krijgt in de vertaling naar een uitvoeringsprogramma dus een grotere prioriteit dan het netwerk voor gemotoriseerd verkeer. Uiteraard worden daarbij aspecten als kosten, verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid niet uit het oog verloren. Infrastructurele maatregelen waarmee het gebruik van de fiets, zowel utilitair als recreatief, wordt gestimuleerd of het autogebruik wordt ontmoedigd, worden in deze netwerknota meegenomen. Voor stimuleren van fietsverkeer kan het gaan om bijvoorbeeld de aanleg van ontbrekende schakels, het opwaarderen van kwalitatief mindere verbindingen of het verbeteren van de oversteekbaarheid van grote verkeerswegen. Voor het ontmoedigen van autoverkeer, kan het gaan om het weren van verkeer of het aanpassen van de verkeerscirculatie.

Bij het opstellen van de nieuwe netwerken is rekening gehouden met ruimtelijke ontwikkelingen voor zover die bekend zijn. Bij ruimtelijke ontwikkelingen gaat het niet alleen om woningbouw en nieuwe bedrijven(terreinen) maar ook om onderwerpen als intensivering van de landbouw en ontwikkelingen binnen collectieve en/of openbare mobiliteitssystemen. Daarnaast zijn de gevolgen van de Via Venray en Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum verwerkt.

3. BASISUITGANGSPUNTEN VOOR DE NETWERKEN

Duurzaam Veilig

Het Venrayse verkeerssysteem is opgebouwd en ingericht vanuit vijf centrale principes van Duurzaam Veilig. Dit beleid is erop gericht om (ernstige) ongevallen te voorkómen en daar waar dat niet kan, de kans op ernstig letsel nagenoeg uit te sluiten. De mens is daarbij het uitgangspunt: zijn fysieke kwetsbaarheid, maar ook wat hij kan en wil. Het gaat om een integrale benadering van het systeem "mens - voertuig - weg". Weg en voertuig dienen aan te sluiten bij wat de mens kan en dienen bescherming te bieden.

Functionaliteit	Een duurzaam veilig wegennet is functioneel ingericht op basis van drie hoofdcategorieën. De twee 'uiterste' wegcategorieën zijn stroomwegen (voor het afwikkelen van verkeer) en erftoegangswegen (voor het toegang verschaffen tot bestemmingen). Voor een goede verbinding tussen deze beide wegcategorieën, zowel letterlijk als figuurlijk, is er een derde categorie: ontsluitings- en verbindingswegen.
Homogeniteit	Duurzaam Veilig streeft naar homogeniteit in massa, snelheid en richting. Dit betekent dat verkeerssoorten met grote verschillen in massa, snelheid of richting fysiek van elkaar gescheiden moeten worden. Zo zijn bijvoorbeeld auto's en (langzaam) fietsverkeer in de basis onverenigbaar maar ook snelverkeer in tegengestelde richtingen. Conflicten tussen deze verkeerssoorten hebben bijna onvermijdelijk vaak een ernstige afloop. Met aparte netwerken of met een specifieke weginrichting worden dit soort conflicten vermeden of beperkt. Wanneer fysieke scheiding van verkeerssoorten niet mogelijk is, bijvoorbeeld bij kruisingen, moet de snelheid worden aangepast. De snelheid moet dan zo laag zijn dat alle conflicten die zich kunnen voordoen veilig aflopen, dat wil zeggen zonder ernstige gevolgen. Maatregelen die hierbij passen zijn een verlaging van de snelheidslimiet en/of maatregelen als een rotonde, middengeleider of een plateau voor kruispunten en oversteekplaatsen.
Herkenbaarheid	Weggebruikers moeten weten wat voor rijgedrag er van hen verwacht wordt maar vooral ook wat ze van anderen mogen verwachten. In een duurzaam veilig verkeerssysteem vertonen weggebruikers als het ware "automatisch" het juiste rijgedrag. In het algemeen geldt dat mensen minder en minder ernstige fouten maken bij automatische handelingen, in vergelijking met beredeneerde handelingen. Het gewenste rijgedrag kan alleen opgeroepen worden als de wegomgeving daar op is afgestemd en uniform is vormgegeven. Mensen herkennen de wegfunctie en gedragen zich er "als vanzelf" naar.
Vergevingsgezindheid	In de fysieke betekenis houdt vergevingsgezindheid in dat de omgeving zo is ingericht dat eventuele botsingen zo gunstig mogelijk aflopen. Een voertuig dat van de weg raakt mag geen obstakels zoals wegmeubilair of bomen raken met (ernstig) letsel als gevolg. Het voertuig zelf dient daarnaast bescherming te bieden aan inzittenden en aan de tegenpartij. Vergevingsgezindheid heeft in Duurzaam Veilig ook een sociale betekenis. De meer bekwame weggebruiker zou door anticiperend weggedrag ruimte moeten bieden aan de minder bekwame verkeersdeelnemers.

Statusonderkenning	Statusonderkenning doelt op het vermogen van de verkeersdeelnemer om zijn eigen bekwaamheid voor de rijtaak goed in te schatten. Zo moet hij dus weten over welke vaardigheden hij beschikt en of deze voldoende zijn om veilig aan het verkeer te kunnen deelnemen. Maar ook dienen verkeersdeelnemers van zichzelf te weten wanneer ze er (tijdelijk) zo aan toe zijn dat verkeersdeelnemers niet verantwoord is, bijvoorbeeld door de invloed van alcohol, drugs, stress of vermoeidheid.
---------------------------	--

Kernwaarden

Het beleidsterrein Mobiliteit is niet een geïsoleerd beleidsterrein maar speelt zich af binnen een dynamische maatschappij. Het beleidsterrein draagt vanuit een constructieve houding bij aan het verkrijgen van een maatschappelijk aanvaardbare balans tussen alle functies en activiteiten die er plaats vinden. Deze houding laat zich leiden vanuit de kernwaarden verkeersveiligheid, bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid en duurzaamheid.

Verkeersveiligheid	Wij streven naar NUL verkeersslachtoffers. Liefst vandaag, en daarom onderschrijven wij, net als Trendsportal, het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL) én de Rijksoverheid de slogan: <i>“Maak van de nul een punt”</i> . Een verkeersveilig Venray betekent streven naar balans tussen functie, vorm en gebruik van infrastructurele voorzieningen. De <i>“functie”</i> is daarbij leidend en vloeit voort uit de netwerken, wat betreft <i>“vorm”</i> gaat het om een uniforme maar ook adequate weginrichting en verkeersvoorzieningen waardoor verkeersdeelnemers heldere en voorspelbare beslissingen nemen. <i>“Gebruik”</i> refereert niet alleen aan de verkeersintensiteit die passend of niet-passend (sluipverkeer) is, maar refereert ook aan verkeersgedrag. Bij voorlichting en educatie wordt geappelleerd aan waarden als <i>“eigen verantwoordelijkheid”</i> en <i>“respect voor de medeweggebruiker”</i> .
Bereikbaarheid	Iedereen moet in principe overal vlot kunnen komen waar men wil zijn opdat men volwaardig kan deelnemen aan de maatschappij; goederen moeten in principe vlot en veilig kunnen worden geleverd, opgehaald of verplaatst op/naar/tussen de plekken waar dat nodig is. Een bereikbaar Venray wordt bereikt met logische doorgaande netwerken van wegen en paden voor fiets, autoverkeer, vrachtverkeer, openbaar vervoer en landbouwverkeer. Deze netwerken kennen een hoge graad van verkeersafwikkeling afhankelijk van de wegfunctie.
Verkeersleefbaarheid	Voor een aangenaam en verkeersveilig woon- en leefklimaat is het van belang dat er geen onnodige barrières en beperkingen zijn als gevolg van het verkeerssysteem. Voor wat betreft het sociaal functioneren wordt bevorderd dat verkeer rijdt via gewenste routes en wordt tegengegaan dat verkeer rijdt via <u>ongewenste</u> routes. Daarnaast draagt een heldere, uniforme en verkeersveilige inrichting bij aan een goede verkeersleefbaarheid.
Duurzaamheid	Het verkeer en vervoersysteem gaat wat betreft opzet, aanleg en instandhouding van netwerken lang mee en kan de gevolgen van maatschappelijke en ruimtelijke ontwikkelingen en veranderingen goed opvangen. Een duurzaam systeem wordt bereikt door met de opzet 10 tot 15 jaar vooruit te kijken en alert te zijn op ontwikkelingen en hier tijdig op in te spelen. Inrichten en vormgeven gebeurt daarom meestal niet op basis van minimumwaarden.

Onderscheid verkeersgebied en verblijfsgebied

Een belangrijk onderscheid dat wordt gehanteerd binnen de netwerken is dat van verkeersgebied versus verblijfsgebied. Dit onderscheid is om aan te geven wat de insteek is bij het kiezen en vormgeven van een verkeersvoorziening in relatie tot de functie van een weg en de aard van de omgeving. Door principiële verschillen in de vormgeving te hanteren worden de ontwerpprincipes vanuit Duurzaam Veilig beter ondersteund.

- v VERKEERSGEBIED: Het geheel aan wegen waar afwikkeling en doorstroming voorop staat en waar het ontwerp van de verkeersvoorzieningen op wordt afgestemd. De verkeersfunctie is hier belangrijker dan de verblijfsfunctie en hoe groter de verkeersfunctie des te meer de keuze vóór en het ontwerp van de verkeersvoorzieningen het verkeerskarakter benadrukken. Het verkeersgebied is synoniem aan het netwerk voor het gemotoriseerde verkeer.
- v VERBLIJFSGEBIED: Alle wegen die niet vallen onder het verkeersgebied, zijn aan te merken als verblijfsgebied. Verblijven (wonen, winkelen, werken en recreëren) is hier belangrijker dan de verkeersfunctie. Het ontwerp van de verkeersvoorzieningen ondersteunt dit karakter. Het netwerk voor het langzaam verkeer valt hier in principe onder.

	verkeersintensiteit →	rustig	druk	drukker	drukst
← wegfunctie	erftoegang (ETW)	verblijfsgebied			
	verbinden / ontsluiten (WOW / DVW)		verkeersgebied		
	ontsluiten (GOW50 / GOW80)			verkeersgebied	
	stromen (SW)				verkeersgebied

In het algemeen kun je stellen dat als een weg drukker wordt, de betekenis ervan binnen het netwerk toeneemt. Op enig moment heeft een weg méér betekenis dan alleen voor de directe omgeving en verschuift zo van het verblijfsgebied naar het verkeersgebied. Als dat vanwege de aard van de omgeving ongewenst is, dan zijn aanvullende maatregelen nodig om die verschuiving te voorkómen. Het kan natuurlijk ook andersom, een weg wordt rustiger door bijvoorbeeld de openstelling van een nieuwe weg en verschuift van verkeersgebied naar verblijfsgebied. In dat geval zal de weginrichting moeten worden aangepast.

Het belang van de netwerken







De netwerken zijn van belang voor geheel Venray, keuzes en afwegingen ten aanzien van het goed functioneren van het netwerk maar ook vormgeving en inrichting worden dan ook vooral gedaan vanuit het "algemeen belang". Keuzes en afwegingen op andere wegen dan die van de netwerken, worden vooral gedaan door en vanuit de omgeving. Deze wegen, meestal de haarvaten van de systemen oftewel de wegen met functie ETW30 en ETW60[1], zijn om die reden niet in deze netwerkennota opgenomen. Uiteraard worden ook voor die wegen keuzes en afwegingen gedaan met inachtneming van de doelstellingen van het beleid, de ontwerpprincipes van Duurzaam Veilig en de kernwaarden.

[1] ETW30/ETW60: ErfToegangsWeg, weg in het verblijfsgebied een met maximumsnelheid van 30km/h, respectievelijk 60km/h

Bovenstaande laat zich als volgt verbeelden:

4. OVERZICHT NETWERKEN

De netwerken zijn opgesteld vanuit de principes van Duurzaam Veilig en de genoemde kernwaarden maar wel met inachtneming van specifieke kenmerken van voertuigen en/of gebruikers. Er is een onderscheid gemaakt naar langzaam verkeer (fiets en voetganger), gemotoriseerd verkeer (personenauto, vrachtverkeer, landbouwverkeer) en georganiseerd verkeer (openbaar vervoer, carpool, wensbus, dorpsauto, etc.).

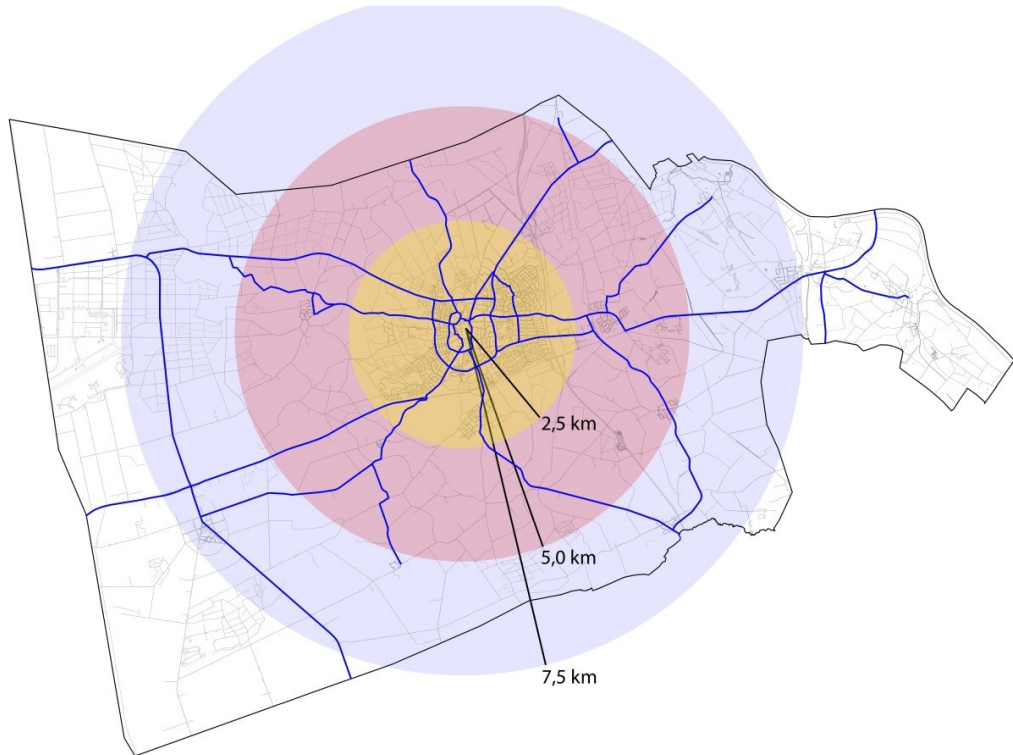
NETWERK		KENMERKEN	
LANGZAAM VERKEER			
FIETS		✓	individuele verplaatsingen met beperkte actieradius
		✓	utilitair + recreatief
		✓	aandrijving met spierkracht, eventueel elektrisch ondersteund
		✓	snelheid relatief laag (met ondersteuning tot 25km/h of 45km/h)
		✓	beperkt ruimtebeslag
VOETGANGER		✓	individuele verplaatsingen met beperkte actieradius
		✓	utilitair + recreatief
		✓	spierkracht
		✓	snelheid relatief laag (tot 6km/h)
		✓	beperkt ruimtebeslag
		✓	zeer diffuus verplaatsingspatroon
GEMOTORISEERD VERKEER			
PERSONENAUTO		✓	verplaatsen van personen over langere afstanden
		✓	bedient vrijwel alle motieven
		✓	lokaal / regionaal / (inter)nationaal
		✓	hoge snelheden (30km/h – 130km/h)
		✓	groot ruimtebeslag (wegen + parkeren)
VRACHTVERKEER		✓	verplaatsen van goederen over langere afstanden
		✓	veelal tussen economische centra
		✓	regionaal / (inter)nationaal
		✓	hoge snelheden (30km/h – 80km/h)
		✓	groot ruimtebeslag (wegen + parkeren)
		✓	laden en lossen
LANDBOUWERKEER		✓	verplaatsen van machines en (agrarische) goederen
		✓	diversiteit in afstand (boerderij, akkers, loonwerkers)
		✓	vaak lokaal maar ook veelal regionaal
		✓	gebruik van trekkers met aanhangers of zelfstandig rijdende machines
		✓	snelheid relatief laag (tot 40km/h)
		✓	grote variatie in soorten voertuigen
GEORGANISEERD VERKEER			
OPENBAAR VERVOER, CARPOOL, WENSBUS, DORPSAUTO, ETC...		✓	verplaatsingen binnen collectief georganiseerde systemen dan wel georganiseerd door/tussen individuele personen
		✓	voertuigen zijn meestal van derden maar soms ook van deelnemers
		✓	mobiliteit aangeboden door professionele aanbieders maar ook door vrijwilligersorganisaties
		✓	samenhang zit vooral in de organisatie en minder in fysieke voorzieningen

De uitwerking start met een uitwerking per verkeerssoort. Met toelichtende tekst en kaartbeeld(en) is beschreven hoe een specifiek netwerk eruit ziet. Een netwerk is in principe opgezet met als vertrekpunt het specifieke vervoermiddel, de kenmerken daarvan en de aard van het gebruik ervan. Binnen de ruimtelijke opzet van Venray is het niet mogelijk aparte zelfstandige netwerken onafhankelijk van elkaar te realiseren. Consequentie is dat netwerken samenvallen of elkaar kruisen maar waar ze samenvallen of kruisen, prevaleert niet per definitie één netwerk boven een ander. Welk netwerk waar prevaleert wordt bepaald per situatie en is afhankelijk van de impact van die keuze, de centrale principes van Duurzaam Veilig, de kernwaarden en de bijdrage aan de diverse ambities. Wel wordt voortaan eerder gekozen ten faveure van langzaam verkeer dan van gemotoriseerd verkeer.

5. NETWERK LANGZAAM VERKEER: FIETS EN VOETGANGER

Betekenis van de fiets voor de mobiliteit

Bijna iedereen heeft wel een fiets ter beschikking en veel bestemmingen binnen de gemeente zijn qua afstand goed per fiets bereikbaar. Zo werkt 45% van de Venrayse beroepsbevolking in de eigen woongemeente en liggen de meeste dorpen op nog geen 7,5km (komt overeen met ongeveer een half uur fietsen) van het centrum van Venray.



Voor jongere personen zijn de fiets en het openbaar vervoer zelfs de enige middelen om zelfstandig te reizen. Fietsen heeft grote voordelen op het gebied van gezondheid (bewegen) en milieu (geen emissie). Daarnaast neemt de fiets weinig plaats in, zowel rijdend als gestald. Een fietser is echter kwetsbaar in de confrontatie met gemotoriseerd verkeer, fietsers zijn relatief vaak betrokken bij ongevallen en de afloop is vaak ernstiger. Door de toename van de E-bike neemt het aandeel ouderen in de ongevalstatistiek helaas toe.

Fietsverkeer is onder te verdelen in twee gebruikersgroepen omdat hun redenen om te fietsen erg verschillen: *utilitair* en *recreatief*. Utilitair verkeer heeft een duidelijk reisdoel (wonen, werken, school, winkel, etc.), wenst nauwelijks om te rijden en wil een korte reistijd. Recreatief verkeer is gericht op plezier, ontspanning en beleving; omrijden en reistijd zijn geen of minder een issue. Dientengevolge zijn er ook twee verschillende fietsnetwerken.

Betekenis van de voetganger voor de mobiliteit

Voetgangers en wandelaars moeten ongeacht leeftijd en eventuele beperkingen veilig aan het verkeer kunnen deelnemen. Vaak is lopen ook de start of het einde van het gebruik van een ander vervoermiddel. Naast lopen, in deze nota geïnterpreteerd als utilitair (dus mét een specifiek doel) is er ook wandelen, te interpreteren als recreatie (wandelen als reden om te wandelen).

TOELICHTING OP DE NETWERKEN

Utilitair fietsnetwerk

De opbouw van het netwerk begint bij het opzetten van het netwerk binnen de bebouwde omgeving van Venray en Oostrum. Uitgangspunt is dat de meeste fietsers georiënteerd zullen zijn op het kernwinkelvegebied, Raayland/sportvelden, bedrijventerreinen en het treinstation. Dit resulteert in een fijnmazig netwerk (zie bijlage 1) met als vertrekpunt de concentrische opbouw van het wegennet en vervolgens logische aanvullingen in de volgorde:

1. Eerste ring / binnenring;
2. Tweede Ring / buitenring;
3. Derde Ring Venray;
4. Radialen tussen de ringen en doorgezet richting centrum, aantakpunten buitengebied en treinstation;
5. Overige verbindingen van/naar/tussen woonwijken en bedrijventerreinen, kortsluitschakels en fietspaden/routes.

De tweede stap in de opbouw is het opzetten van een netwerk voor het buitengebied. Van elk Venray's kerkdorp wordt een centraal punt genomen als basis voor wenslijnen. Die wenslijnen (zie bijlage 2) worden ingevuld in de volgorde:

1. Lijn van Venrayse kernen naar dichtstbijzijnde aantakpunt op de bebouwde omgeving Venray/Oostrum (voor het vervolg is het uitgangspunt dat het lokale netwerk dermate fijnmazig is, dat de fietser in het verlengde altijd een goede weg vindt naar elke bestemming);
2. Aanvulling met wenslijn vanuit Castenray naar treinstation (omdat kernwinkelgebied en treinstation plus bedrijventerreinen niet in elkaars verlengde liggen);
3. Lijn van buurdorpen welke sterk op Venray zijn georiënteerd vanwege werk, winkels, scholen en treinstation (Overloon, Maashees, Well, Meerlo) naar dichtstbijzijnde aantakpunt op de bebouwde omgeving Venray/Oostrum;
4. Aanvullen met logische dwarschakels tussen dorpen onderling (bijvoorbeeld vanwege schoolroutes of sportvelden);
5. Aanvulling vanuit Venrayse dorpen Ysselsteyn, Veulen, Castenray en Blitterswijck naar/richting de buurgemeenten Deurne en Horst aan de Maas vanwege oriëntatie op werk, winkels en scholen;
6. Overige verbindingen van/naar/tussen dorpen, kortsluitschakels en fietspaden/routes.

Voor het lokale netwerk binnen Venray/Oostrum zijn de routes gelijk aangepast aan het beschikbare wegennet. Voor het buitengebied zijn de wenslijnen omgebogen naar een netwerk (zie bijlage 3) met logische routes, rekening houdend met de aanwezige wegen en barrières als de A73 en de Maaslijn.

Het nieuwe netwerk is door deze aanpak deels een afgeleide van de aanwezige ontsluitingswegen voor autoverkeer, maar er is ook méér gekeken vanuit het vervoermiddel "fiets" zelf en haar kenmerken én de wens deze wijze van vervoer te stimuleren. Er is daardoor ook vaak gekozen voor vrijliggende fietsroutes in plaats van een "automatische" koppeling aan een autovoorziening. Het aldus verkregen "Netwerk Fiets / utilitair" bestaat daardoor uit wegen en paden die meer dan gemiddeld worden gebruikt voor een korte, directe en logische verbinding van/naar/tussen wijken, dorpen en voorzieningen.

Recreatief fietsnetwerk

De belangrijkste voorziening voor het recreatieve fietsverkeer is het landelijk dekkend systeem van knooppuntroutes dat op de regionale fietser is gericht en over de gemeentegrenzen heen gaat. De keuze van de te volgen wegen is meer ingegeven door de belevingswaarde dan door aspecten als omrijden en reistijd. Aan de oostkant gaat de landelijke fietsroute LF3 Arnhem-Maastricht door de gemeente. Deze routes worden gezamenlijk gezien als het recreatieve deel van het *gemeentelijke* "Netwerk Fiets / recreatief" (zie bijlage 4).

Minimaal voorzieningenniveau voor voetgangers

Voetgangers verplaatsen zich in het algemeen erg diffuus en over korte afstanden, het heeft dus geen zin een specifiek "voetgangersnetwerk" op te stellen omdat feitelijk alle wegen, paden en pleinen er toe behoren. De voetganger is echter een kwetsbare verkeersdeelnemer en vanuit die gedachte ligt het voor de hand altijd een aparte verkeersruimte voor hen te reserveren. In woonstraten met weinig tot zeer weinig autoverkeer of in het buitengebied waar voetgangers nauwelijks over grote afstanden lopen, kan het verantwoord zijn een aparte voetgangersvoorziening achterwege te laten.

Er wordt dus geen specifiek netwerk voor voetgangers opgesteld maar wel een minimum voorzieningenniveau gedefinieerd dat binnen de bebouwde kom bestaat uit:

- v in de woonomgeving standaard een voetpad langs ontsluitingswegen aan minimaal één zijde van de weg;
- v op bedrijventerreinen een voetpad langs ontsluitingswegen afhankelijk van wensen uit de omgeving;
- v langs de ontsluitingswegen tussen de woonbebouwing van Venray en het treinstation een doorgaand voetpad aan minimaal één zijde van de weg;
- v in woongebieden, bij winkelcentra en op bedrijventerreinen een apart voetpad als het door verkeersdrukke of bijzondere samenstelling van het verkeer te onveilig is de rijbaan met ander verkeer te delen;
- v op zowel gebieds- als wijkontsluitingswegen getrapte oversteekvoorzieningen bij zijwegen (middegeleiders);
- v voetpaden in schoolzones.

In het kernwinkelgebied van Venray geldt in de basis een voetgangersregime dat in principe kan worden gedeeld met fietsers en bevoorradend verkeer.

Buiten de bebouwde kom wordt een apart voetpad alleen aangelegd wanneer er sprake is van een duidelijke verblijfsfunctie en bij geconcentreerde woonbebouwing. Een voetpad is dan altijd in combinatie met een maximumsnelheid van 30km/h.

ONTWIKKELINGEN EN BIJZONDERE UITWERKINGEN

Speerpunt in het lokale netwerk: Derde Ring Venray

De fietsverbindingen binnen Venray tussen woonwijken onderling, vanuit de woonwijken naar enkele belangrijke bestemmingen en naar het buitengebied zijn binnen de structuur van die genoemde (auto)wegen niet altijd even optimaal. Naast de wegen voor gemotoriseerd verkeer, maken fietsers veelvuldig gebruik van allerlei wegen en paden. Ze kruisen de wegen van de autostructuur vaak op een

onveilige plek, ze hebben weinig belevingswaarde voor de recreatieve fietser, er ontbreken logische schakels waardoor fietsers gedwongen zijn toch de autostructuur te volgen en de ligging van fietsroutes is niet altijd even logisch of rechtstreeks en soms desoriënterend. Met de bedoeling dit te optimaliseren en de fiets als vervoermiddel een betere uitgangspositie te geven binnen het gehele spectrum van vervoermiddelen, is de zogenaamde "Derde ring Venray" als speerpunt opgenomen binnen het utilitaire netwerk. Deze ring ligt nog buiten de buitenring zoals die er voor het autoverkeer is. Met deze "Derde ring Venray" worden ontbrekende schakels ingevuld en komt er een basis voor consistentie in doorgaande routes. Daar waar deze derde ring de invalswegen voor autoverkeer kruist, komen getrapte! oversteekvoorzieningen via middengeleiders. Via uitwisselpunten zijn de "binnenringse" fietsstructuur naar het centrum en het kernwinkelgebied en de fietsvoorzieningen in het buitengebied goed met elkaar verbonden. Deze "Derde ring" heeft door zijn ligging naast een utilitaire ook een recreatieve functie.



Speerpunt in het buitengebied: "vrijliggende fietspaden" *of* "verkeersluw maken"

De fietsverbindingen tussen Venray en de Venrayse kerkdorpen en enkele op Venray georiënteerde buurdorpen is voor sommige dorpen verre van ideaal. Het delen van de rijbaan met snelrijdend autoverkeer (of vrachtverkeer of landbouwverkeer) draagt niet bij aan een comfortabele en verkeersveilige rit. Dus neemt men dan maar niet de fiets. Wil de fiets wél een serieuze (en eerste!) keuze zijn voor de inwoners van de kerkdorpen, dan zal deze situatie moeten verbeteren. Dat kan eigenlijk alleen maar op de volgende manier:

- v aanleggen van vrijliggende fietspaden/routes *of* ...
- v een fietsroute dermate verkeersluw maken dat menging met gemotoriseerd verkeer verantwoord is.

Bovenstaande uitwerking is van toepassing op de routes behorende bij de wenslijnen volgens 1, 2 en 3.

Ontwikkelingen binnen het utilitair netwerk: Snelfietsroutes

De actieradius van de "traditionele" fiets is beperkt tot globaal 7,5km. Nieuwe soorten fiets (E-bike, speed-pedelec) hebben door hun trapondersteuning of andere wijze van aandrijving een grotere actieradius, tot wel het dubbele en dat neemt naar verwachting alleen maar toe. Met de traditionele actieradius van 7,5km blijven de meeste fietsers binnen de gemeentegrenzen van Venray. Alleen de recreatieve fietser legt vaak grotere afstanden af maar neemt daar dan ook de tijd voor. Een grotere actieradius van de fiets betekent dat de fiets aantrekkelijker wordt als alternatief voor de auto in bijvoorbeeld het woonwerk-verkeer. Beperkend voor een groter gebruik is, naast onduidelijkheid over de (juridische) status ervan, nog vaak de weginrichting die een hoge kruissnelheid moeilijker maakt en de grote snelheidsverschillen op (vaak smalle) fietspaden. Landelijk heeft dit geleid tot de opkomst van snelfietspaden die breder zijn en in combinatie met hun routing en aanvullende maatregelen, juist aantrekkelijk zijn voor de nieuwe fietsvormen. Het Venrayse "Netwerk Fiets / utilitair" kent nóg geen snelfietsroutes, binnen een regionale aanpak wordt bezien of snelfietsroutes een plaats kunnen krijgen in het gemeentelijke "Netwerk Fiets / utilitair". Daar waar potentieel voor een snelfietsroute lijkt te zijn, wordt binnen

toekomstige projecten er wel op vooruitgelopen. Vooral nog zijn CROW-richtlijnen en ervaringen vanuit andere snelfietsprojecten leidraad voor ontwerp en weginrichting.

“Plek op de weg” voor fietsen, bromfietsen, E-bikes, speed-pedelecs, etc

Sinds 1999 rijden bromfietzers (en tegenwoordig dus ook de speed-pedelecs, oftewel fietsen elektrisch ondersteund tot 45km/h) binnen de bebouwde kom op de rijbaan en buiten de bebouwde kom op het fietspad. Deze maatregel is ingegeven door het grote snelheidsverschil tussen de verschillende verkeersdeelnemers. Uit oogpunt van verkeersveiligheid kunnen bromfietzers binnen de bebouwde kom, in afwijking hiervan, toch op het fietspad of via een parallelle structuur worden geleid. Te denken valt aan drukke invalswegen met een zeer sterk verkeerskarakter en/of met een middenberm, op drukke bevoorradingsroutes en op bedrijventerreinen.

E-bikes (fietsen elektrisch ondersteund tot 25km/h) en snorfietzen volgen de regels, en dus ook de “plek op de weg”, van de gewone fiets. Speed-pedelecs (elektrisch ondersteund tot 45km/h) volgen de regels, en dus ook de “plek op de weg”, van de bromfiets. Dit is conform landelijke wetgeving.

Uitzonderingen op de landelijke wetgeving worden afgestemd op landelijke ontwikkelingen én met de regio, voorkómen moet worden dat Venray op dit punt een eiland wordt met lokale afwijkingen welke niet zullen bijdragen aan meer verkeersveiligheid.

Kruisingen en voorrang voor fietsers en fietsroutes

Hoewel we graag het gebruik van de fiets stimuleren, is het van belang de realiteit niet uit het oog te verliezen. Verkeersveiligheid is immers ook belangrijk. Vanuit deze invalshoek krijgt een *vrijliggende* fietsroute welke onderdeel is van het Netwerk Fiets, binnen het verblijfsgebied van de bebouwde kom voorrang boven het andere verkeer. Daar waar een *vrijliggende* fietsroute een ontsluitingsweg kruist, krijgt het autoverkeer voorrang. In alle andere gevallen gaat de fietser qua voorrang mee met de basisregels van het “Netwerk Auto”. Conform landelijke richtlijnen, genieten fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom voorrang en op rotondes buiten de bebouwde kom niet.

Stallen van fietsen

Omdat de fiets bij uitstek een vervoermiddel is die het mogelijk maakt heel dicht bij een bestemming te komen, behoren stallingsvoorzieningen nabij belangrijke attractiepunten tot het utilitaire deel van het Netwerk Fiets. Het gaat dan om het realiseren van voldoende stallingsmogelijkheden aan de randen van het kernwinkelgebied maar ook bij wijkwinkelcentra, het treinstation, veel gebruikte bushaltes en locaties voor recreatie en sport. Aantal en vormgeving van die stallingsmogelijkheden sluiten aan bij de wensen vanuit de omgeving en de partners die daarbij een rol spelen.

Kwaliteit van fietsvoorzieningen

Wat betreft vormgeving van fietsvoorzieningen en inrichting van fietsroutes, wordt de lat de komende tijd hoger gelegd. De na te streven hogere kwaliteit moet bijdragen aan een betere verkeersveiligheid, meer comfort en aantrekkelijker routes. Maar vooral moet een hogere kwaliteit bijdragen aan méér gebruik van de fiets als de hand liggend vervoermiddel. Deze hogere kwaliteit van de fietsvoorzieningen op het “Netwerk Fiets / utilitair” uit zich in het volgende:

- v voldoende brede fietspaden, voortaan minimaal 2,50m, ook BINNEN de kom;
- v goede openbare verlichting binnen de kom;
- v standaard asfaltverharding;
- v ruimere boogstralen.

Voorrang voor voetgangers

Wettelijke voorrangsregels regelen vooral de voorrang tussen bestuurders van (motor)voertuigen onderling en zijn zelden ten gunste van voetgangers. Met een **V**oetgangers**O**versteek**P**laats (VOP, ook bekend als zebra) is het mogelijk een voetganger voorrang te bieden in situaties waarin dit wenselijk is. Echter, in de dagelijkse praktijk blijken VOP's niet altijd even goed gerespecteerd te worden, reden om er terughoudend mee om te gaan. Om te voorkómen dat een ongebreideld toepassen van VOP's de geloofwaardigheid ervan aantast, voert de gemeente het volgende beleid:

- v Op gebiedsontsluitingswegen komen geen VOP's. De stroomfunctie van het verkeer staat voorop en ingrijpen in de voorrang met behulp van een VOP is daar strijdig mee. VOP's komen wel in looproutes bij rotondes.
- v Op wijkontsluitingswegen is een VOP mogelijk nabij bushaltes, scholen en winkelcentra. Een VOP wordt dan altijd aangelegd in combinatie met een verkeersplateau.
- v Op dorpverbindingswegen komen geen VOP's. De hogere snelheid voor het autoverkeer (60km/h), de meestal afwezige openbare verlichting en de vaak lage aantallen voetgangers maken dat een VOP niet past in het verwachtingspatroon van een automobilist. In dat geval is het veiliger er géén aan te leggen dan wel.
- v Op erftoegangswegen is in de nabijheid van winkelcentra, scholen (schoolzones) en bushaltes een VOP mogelijk, op alle overige erftoegangswegen in principe niet.

Fiets- en wandelnetwerken van derden

Naast de bestaande recreatieve knooppuntenfietsroutes bestaat er een veelheid aan recreatieve paden en routes voor fietsers, mountainbikers, wandelaars en hardlopers die vaak zijn opgehangen aan een thema. Deze paden en routes zijn vaak opgezet vanuit particuliere initiatieven van bijvoorbeeld dorpsraden en het Toeristisch-Recreatief Platform. Als gevolg van een gekozen thema volgen de routes vaak onderling verschillende wegen en vaak ook nog andere wegen dan de knooppuntenroutes.

6. NETWERK GEMOTORISEERD VERKEER: AUTO

TOELICHTING OP HET NETWERK

Opzet van het netwerk

Met het "Netwerk Auto" (zie bijlage 5) wordt gestreefd naar een goede bereikbaarheid van woongebieden, dorpen en economische centra zoals winkelcentra, werkgebieden en recreatieve trekpleisters. Het resultaat is een robuuste ontsluitingsstructuur met een hoog afwikkelingsniveau voor het personenautoverkeer en het vrachtverkeer.

De ontsluitingsstructuur gaat uit van bundeling van verkeersstromen over een lange(re) afstand. Bij de verkeersstromen over langere afstand gaat het over verkeer van/naar/tussen stedelijke centra, doorgaande nationale en regionale wegen, buurgemeenten, centrum/kernwinkelgebied, woonwijken, recreatiegebieden en bedrijventerreinen. Dit wordt gebundeld op een nationaal hoofdwegennet (A73, A67, A74, A77), een regionaal wegennet (N270, N271, N277) en (binnen Venray) een lokaal wegennet. Deze netwerken vormen tezamen de ontsluitingsstructuur en kennen een hiërarchische opbouw met stroomwegen (SW), gebiedsontsluitingswegen (GOW), wijkontsluitingswegen (WOW) en dorpverbindingswegen (DVW). De structuur kent een robuuste opbouw, dat wil zeggen dat er voldoende mogelijkheden zijn het verkeer te spreiden en te geleiden via wenselijke routes om zo de woonomgeving niet onnodig te belasten met doorgaand verkeer. De wegen van deze structuur zijn (vooral) ingericht op een goede doorstroming opdat verkeer snel van en naar een bestemming kan rijden.

Het diffuse patroon van verkeersbewegingen op de meer korte afstand, speelt zich vooral af binnen of tussen dorpen en woonwijken. Sturen op bundeling heeft vanwege het diffuse karakter van de verkeersstromen beperkt zin hoewel er door geografische omstandigheden toch altijd wel enige bundeling ontstaat. Dit gebeurt bijvoorbeeld bij de uitmonding van een wijk naar de ontsluitingswegen of in het buitengebied tussen/van/naar de kerkdorpen. Deze zogenaamde erftoegangswegen liggen vooral in woonwijken, op bedrijventerreinen, in dorpen en in het buitengebied waar functies als wonen, werken, winkelen en sociale interactie vaak de boventoon voeren.

De dorpverbindingsweg (DVW) is qua benaming een nieuwe eend in de bijt. Een DVW heeft een verbindende functie in het buitengebied en dientengevolge is er sprake van enige bundeling van verkeersstromen over wat langere afstand met een vaak wat hogere snelheid. Vanuit die optiek wordt deze wegfunctie als onderdeel van het "Netwerk Auto" gerekend tot het verkeersgebied.

Wegfuncties binnen het netwerk

Vanuit de hiërarchie binnen de ontsluitingsstructuur volgt de functie die een weg binnen die structuur dient te vervullen. Deze functie is de leidraad voor de weginrichting en de basis van de driehoek "functie-vorm-gebruik". De verschillende wegfuncties van het Netwerk Auto met de belangrijkste kenmerken voor "functie-vorm-gebruik" zijn kort beschreven in de volgende tabellen:

Tabel 1 : Kenmerken inzake "functie"

Wegfunctie	WOW50	GOW50	DVW60	GOW80	SW130
Naam	wijkontsluitingsweg	gebiedsontsluitingsweg	dorpverbindingsweg	gebiedsontsluitingsweg	stroomweg
Kom	binnen	binnen	buiten	buiten	buiten
Functie	ontsluiten binnen/van/naar wijken en bundeling naar wegen van hogere orde	ontsluiting binnen/van/naar grotere kernen en bundeling naar wegen van hogere orde	verbinden en ontsluiten van dorpen onderling, bundeling naar gebiedsontsluitingswegen	ontsluiting binnen/van/naar grotere kernen en bundeling naar wegen van hogere orde	bieden van verbinding tussen regio's en landsdelen
Ontwerp primair gericht op	stromen met een groot aandeel voor verblijven	stromen, enigszins verblijven	stromen met een groot aandeel voor verblijven	stromen, enigszins verblijven	uitsluitend stromen

Tabel 2 : Kenmerken inzake "vorm"

Wegfunctie	WOW50	GOW50	DVW60	GOW80	SW130
Naam	wijkontsluitingsweg	gebiedsontsluitingsweg	dorpverbindingsweg	gebiedsontsluitingsweg	stroomweg

Maximalsnelheid	50km/h	50km/h	60km/h	80km/h	130km/h
Basis rijbaan-indeling	rijbaan met rijloper en rode suggestiestroken aan weerszijden	hoofdrijbaan met twee rijstroken en doorgetrokken dubbele asstreep	rijbaan met kantstrepen en eventueel vrijliggende fietspaden	hoofdrijbaan met twee rijstroken en doorgetrokken dubbele asstreep	gescheiden rijbanen en ongelijkvloerse kruisingen
Parkeren	langsparkeren evenwijdig aan de rijbaan	parallelweg, of parallelstructuur, niet langs de hoofdrijbaan	langsparkeren evenwijdig aan de rijbaan	parallelweg, of parallelstructuur, niet langs de hoofdrijbaan	---
Snelheidsremmers	waar zinvol/nodig en mogelijk	neen, tenzij...	waar zinvol/nodig en mogelijk	neen	---
VOP (zebrapaden)	in looproutes naar winkels, bushaltes en scholen en altijd in combinatie met een snelheidsremmer	alleen in looproutes bij rotondes	neen	neen	---
Oversteekbaarheid langzaam verkeer	middengeleiders bij kruising netwerk Fiets	middengeleiders bij kruising netwerk Fiets	middengeleiders bij kruising netwerk Fiets	middengeleiders bij kruising netwerk Fiets	---
Particuliere inritten	toegestaan	parallelweg, of parallelstructuur, niet langs de hoofdrijbaan	toegestaan	parallelweg, of parallelstructuur, niet langs de hoofdrijbaan	---

Tabel 3 : Kenmerken inzake "gebruik"

Wegfunctie	WOW50	GOW50	DVW60	GOW80	SW130
Naam	wijkontsluitingsweg	gebiedsontsluitingsweg	dorpverbindingsweg	gebiedsontsluitingsweg	stroomweg
Globale verkeersintensiteit	> 2.500	> 7.500	> 2.500	> 7.500	>20.000
Voetganger	trottoir, tenzij ...	trottoir	fietspad	parallelweg, of parallelstructuur, nooit op de hoofdrijbaan	---
Fietser	suggestiestroken	parallelweg, of parallelstructuur, nooit op de hoofdrijbaan	fietspad	parallelweg, of parallelstructuur, nooit op de hoofdrijbaan	---
Bromfiets	suggestiestroken	hoofdrijbaan, tenzij ...	fietspad	parallelweg, of parallelstructuur, nooit op de hoofdrijbaan	---
Bushaltes	rijbaan, tenzij ...	aparte haltekommen	rijbaan	aparte haltekommen	---
LZV's	niet toegestaan	mogelijk op bedrijventerreinen en routes van/naar het basisnet	alleen mogelijk met onthefing onder voorwaarden	standaard toegestaan	standaard toegestaan
Landbouwverkeer	rijbaan	rijbaan	rijbaan	bij voorkeur op de parallelweg of via parallelstructuur	---

Binnen "Duurzaam Veilig" is uniformiteit een belangrijk principe. Vanuit deze gedachte zijn er voor de diverse wegfuncties dwarsprofielen opgenomen in de Toetssteen Openbare Ruimte welke in de basis worden toegepast. In specifieke omstandigheden (ruimtelijke beperkingen, respecteren historische situaties, grondpositie, samenstelling verkeer, meer dan gemiddelde verkeersdruk, etc.) zijn uitzonderingen denkbaar. In geval van dergelijk maatwerk worden de basisprincipes van Duurzaam Veilig zo

veel als mogelijk benaderd. Eenzelfde mogelijkheid voor maatwerk is natuurlijk ook van toepassing op kruispunten.

ONTWIKKELINGEN EN BIJZONDERE UITWERKINGEN

Ontwikkelingen in de wegenstructuur

De ontsluitingsstructuur is robuust, dat wil zeggen dat er voldoende mogelijkheden zijn het verkeer te spreiden en te geleiden via wenselijke routes waardoor de woonomgeving niet onnodig wordt belast met doorgaand verkeer. Om dit bereiken spelen de volgende ontwikkelingen:

1. *Aanleg "Oostverbinding"*: Dit betreft de aanleg van een verbindingsweg tussen de Henri Dunantstraat en de Stationsweg langs de A73. In het verlengde hiervan dient de Stationsweg tussen de Oostsingel en de A73 te worden opgewaardeerd van WOW naar GOW. Dit betreft een ontwikkeling in het kader van de Via Venray.
2. *Verbetering Toegang bedrijventerrein De Blakt*: Bedrijventerrein De Blakt kent nu één ontsluiting naar de N270. Vanwege de kwetsbaarheid voor de bedrijvigheid die hier is gevestigd is het gewenst de toegang te verbeteren. Dit gebeurt door een verbinding te maken richting de Oirloeseweg en zo richting de N270 en de haven van Wanssum. Dit betreft een ontwikkeling in het kader van de Via Venray.
3. *Kortsluitroute Wanssum-Oost*: In 2018/2019 wordt een studie verricht naar nut en noodzaak van een kortsluitroute tussen de Brugstraat en de Blitterswijckseweg. De gedachte achter deze kortsluitroute is dat deze de nieuwe verkeersstructuur met de nieuwe rondweg verder kan versterken.
4. *Rondweg Blitterswijck*: In 2018/2019 wordt een studie verricht naar nut en noodzaak van een dergelijke rondweg. De gedachte hierachter is dat door het omleiden van doorgaand (vracht)verkeer de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid in de kern van Blitterswijck verbeterd kan worden.

Lokale ingrepen in de verkeerscirculatie

Er komen regelmatig vragen een weg af te sluiten voor alle verkeer, voor bepaalde verkeersdeelnemers of in een bepaalde richting. Bij de beoordeling van dergelijke verzoeken wordt gekeken naar de functie van de onderhavige wegen, de verkeersdrukte, de gevolgen voor parallelle routes, verkeerscirculatie in een groter gebied, hulpdiensten, langzaam verkeer, openbaar vervoer en landbouwverkeer én de directe gevolgen voor de bereikbaarheid van aanliggende percelen/woningen/bedrijven. Uitgangspunt is dat wegen niet worden afgesloten zonder een totaalplan voor de verkeerscirculatie (en de weginrichting) waaruit blijkt dat de problematiek substantieel beter wordt, er geen onacceptabele effecten elders zijn en er geen andere maatregelen mogelijk zijn. Dit uitgangspunt geldt ongeacht of het een wegafsluiting betreft voor alle verkeer, voor bepaalde verkeersdeelnemers of in één bepaalde richting. In geval van voorstellen voor éénrichtingverkeer geldt als uitgangspunt dat fietsers hier standaard van worden uitgezonderd en bromfietzers alleen als er sprake is van een voor hen onaanvaardbare omrijafstand.

Bijzonderheden t.b.v. hulpdiensten

Voertuigen van hulpdiensten kunnen voor de uitoefening van hun taken gebruik maken van optische en akoestische signalen, oftewel zwaailicht en sirene. In die situatie mogen ze verkeersmaatregelen negeren waardoor ze beter in staat zijn hulp te verlenen bij ongevallen en calamiteiten. De opzet van de wegenstructuur maar ook de inrichting van de weg mogen dan geen beletsel zijn. Vanuit de optiek van de hulpdiensten gelden voor de wegenstructuur nog de volgende aanvullende eisen:

- v Een woonwijk of bedrijventerrein is vanaf de ontsluitingsstructuur vanuit ten minste twee windrichtingen bereikbaar voor hulpdiensten. Deze toegangen staan met elkaar in verbinding.
- v Voor de bereikbaarheid van hulpdiensten kunnen fietspaden een rol spelen.
- v In geval van een aangepaste verkeerscirculatie (wegafsluitingen of eenrichtingverkeer) is de bereikbaarheid voor hulpdiensten gewaarborgd.

Afwikkelingsniveau

Voor gebieds- en wijkontsluitingswegen wordt een eis gesteld aan de kwaliteit van de verkeersafwikkeling. Die eis houdt in dat wordt gestreefd naar een dusdanige bezettingsgraad dat het verkeer onder normale omstandigheden geen congestie ondervindt en dat schommelingen in het verkeersaanbod kunnen worden verwerkt zonder dat dit direct leidt tot filevorming en congestie. Daarnaast is rekening gehouden met een autonome verkeerstoename over een periode van 10 – 15 jaar maar ook met de gevolgen van (bekende) ruimtelijke ontwikkelingen. De bezettingsgraad wordt uitgedrukt in de I/C-factor (verhouding Intensiteit en Capaciteit) en is maximaal 0,7. In de spitsuren mag de bezettingsgraad incidenteel hoger zijn maar zo mogelijk nooit hoger dan 0,9. Als de I/C-factor ergens hoger is dan 0,7 (of 0,9), of de verwachting is dat dit in de toekomst zo gaat zijn, wordt dit opgevangen door óf de intensiteit te verlagen, óf de capaciteit te verhogen óf een combinatie van beide. Het vergroten van de capaciteit is pas aan de orde als het verlagen van de intensiteit onvoldoende perspectief biedt de bezettingsgraad (op termijn) omlaag te krijgen.

Kruisingen en voorrang

Naast wegen zijn kruisingen, punten waar netwerken onderling uitwisselen, ook een belangrijke factor in hoe de verkeersnetwerken functioneren. Van belang is dus dat ook hier sprake is van uniformiteit. De basisregel ten aanzien van voorrang is de volgende:

- v kruispunt van wegen binnen dezelfde categorie: voorrang gelijkwaardig (VRI of rotonde of verkeersplateau);
- v kruispunt van wegen van verschillende categorie: de weg van de hoogste categorie geniet de voorrang (voorrangskruising).

Toepassing snelheidsremmers

Verticale snelheidsremmers (drempels e.d.) worden met terughoudendheid toegepast, want wegprofiel en/of wegverloop dienen zodanig te zijn dat op een natuurlijke manier het gewenste verkeersgedrag wordt verkregen. In beginsel worden verticale snelheidsremmers alleen overwogen op kruisingen of lange rechtstanden, bij verandering van de maximumsnelheid en ter ondersteuning van VOP's.

Horizontale snelheidsremmers (asverspringingen, wegversmallingen, e.d.) zijn alleen te overwegen als het gaat om een tijdelijke maatregel, een busroute of wanneer de bebouwing in de omgeving onevenredig veel last heeft van trillingshinder van een verticale snelheidsremmer. Als de intensiteit erg laag is, hebben horizontale snelheidsremmers nauwelijks effect omdat er dan te weinig tegenliggers zijn die nopen tot een lagere snelheid.

Parkeren op wijkontsluitingswegen

Parkeren op de rijbaan van een wijkontsluitingsweg is niet acceptabel uit oogpunt van verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. Vanwege de aanwezigheid van economische en sociale activiteiten is het verbieden van stoppen voor het laden/lossen van goederen of het kunnen in/uitstappen van passagiers echter niet altijd een reële optie. Om die reden kennen wijkontsluitingswegen waar nodig een zonaal of lokaal parkeerverbod. Op plekken waar ook stoppen niet acceptabel is, wordt de suggestiestrook aangewezen als een formele fietsstrook met een op het wegdek aangebracht fietssymbool of komt er een stopverbod.

Bewegwijzering en omleidingsroutes

Bewegwijzering en omleidingsroutes, al dan niet permanent, leiden het verkeer via het verkeersgebied. Verwijzen via het verblijfsgebied kan alleen wanneer acceptabele alternatieven ontbreken of als de te verwijzen bestemming er binnen ligt. Vrachtverkeer van en naar bedrijventerreinen wordt altijd buiten woonbebouwing om verwezen. Bij aanpassingen aan de verkeersruimte dient de bewegwijzering binnen maar ook buiten de plangrenzen te worden gezien, opdat de continuïteit van het totale systeem gewaarborgd blijft. Denk hierbij ook aan de bedrijfsnummering.

Goede balans "pull & push"-maatregelen

Bij het treffen van verkeersmaatregelen om verkeer van een ongewenste route (sluipverkeer door woon/werk-gebieden) te verplaatsen naar een gewenste route (in principe de ontsluitings- en verbindingswegen), is het noodzakelijk te streven naar een goede balans tussen zogenaamde "pull and push"-maatregelen. "Pull"-maatregelen zijn bedoeld om verkeer te verleiden de gewenste route te nemen met bijvoorbeeld een goede verkeersafwikkeling, goede bewegwijzering en het weglaten van obstakels. "Push"-maatregelen zijn bedoeld om verkeer bewust (weg) te sturen met bijvoorbeeld wegafsluitingen, wegversmallingen, een krappe inrichting of het wijzigen van de verkeerscirculatie. Een goede balans kent meer "pull"-maatregelen dan "push"-maatregelen.

7. NETWERK GEMOTORISEERD VERKEER: VRACHTVERKEER

TOELICHTING OP HET NETWERK

Het "Netwerk Vrachtverkeer" (zie bijlage 6) is opgebouwd uit twee deelsystemen: "*economische centra*" en "*bedrijvigheid buitengebied*". De reden hierachter is dat het verkeersstromen betreft met onderling onderscheidende kenmerken. Niet zozeer van de voertuigen, wel van de economische functie, vervoerspatronen (diffuus versus geconcentreerd) en aantallen.

Opzet deelsysteem "economische centra"

Met het deelsysteem "economische centra" wordt gestreefd naar een goede bereikbaarheid en toegankelijkheid van de economische centra als winkelgebieden en bedrijventerreinen. Het gaat dan om bereikbaarheid en vormgeving van de betrokken wegen voor vrachtverkeer én voor een groot deel van

de ontsluitingswegen ook voor LZV's^[2].

Het netwerk is dusdanig opgezet dat vrachtverkeer zo veel als mogelijk verblijfsgebieden mijdt.

Vrachtverkeer tussen het noorden (Smakterheide, Keizersveld) en zuiden (De Blakt, Haven van Wanssum, N270 e.o.) maakt bij voorkeur gebruik van de A73 en niet van de lokale ontsluitingsstructuur. Dit wordt gestimuleerd met een "pull"-maatregel in de vorm van bijvoorbeeld de bewegwijzering met bedrijfsnummering.

Voor het kernwinkelgebied van Venray geldt vanwege de beperkte fysieke ruimte en de samenloop met voetgangers een beperking in de toegankelijkheid: voertuigen mogen niet langer zijn dan 10m en mogen alleen tijdens venstertijden in de ochtenduren naar binnen.

Opzet deelsysteem “bedrijvigheid buitengebied”

Met het deelsysteem “bedrijvigheid buitengebied” wordt gestreefd vrachtverkeer gerelateerd aan bedrijfsmatige activiteiten in het buitengebied te faciliteren op een manier die aansluit bij hun behoefte maar ook rekening houdt met de aanwezigheid van de andere netwerken, met name die van de fiets. Dit deelsysteem bestaat als gevolg daarvan feitelijk uit alle wegen van het Netwerk Landbouwverkeer. Op deze wegen wordt qua vormgeving dus niet alleen rekening gehouden met de aanwezigheid van bijzondere landbouwvoertuigen maar ook met vrachtverkeer.

Wegfuncties binnen het netwerk

Het netwerk kent (in afwijking van dan wel aanvulling op het Netwerk Auto) de volgende wegfuncties met bijbehorende kenmerken:

Wegfunctie	LZV-toegankelijk	Exceptioneel Transport	Netwerk Landbouwverkeer
betekenis in netwerk	Deze wegen kunnen én mogen zonder specifieke maatregelen als ontheffingen of vergunningen door LZV's gebruikt worden.	Dit betreft een route die qua inrichting en gebruik wordt afgestemd op exceptioneel transport. Dit betreft begeleid transport dat qua hoogte, lengte, breedte en/of gewicht afwijkt van de reguliere maatvoering van voertuigen.	Bedoeld voor bereikbaarheid en ontsluiting van (agrari-sche) bedrijvigheid in het buitengebied door vrachtverkeer, zowel onderling als van/naar wegen van hogere orde.
ontwerp primair gericht op	Toegankelijkheid van alle categorieën LZV's.	Gebruik door exceptioneel transport vanaf de Geijsterseweg richting de N270.	Gebruik door regulier vrachtverkeer (géén LZV's).

ONTWIKKELINGEN EN BIJZONDERE UITWERKINGEN

LZV's op het deelnetwerk “economische centra”

Vrijwel alle ontsluitingswegen op de bedrijventerreinen Smakterheide, Keizersveld, De Hulst 1 en 2, De Brier/Melkfabriek, De Blakt, Witte Vennen, havenomgeving Wanssum (oost + west) en ABY Ysselsteyn en op de routes vanaf de A73, de N270 en de N277 naar die bedrijventerreinen toe, zijn (of moeten op termijn) worden afgestemd op het kunnen berijden met alle categorieën LZV's. Eventueel alleen maar in een aangegeven richting. Dit komt bovenop de toegewezen wegfunctie en de standaard weginrichting.

LZV's op het deelnetwerk “bedrijvigheid buitengebied”

Verspreide bedrijvigheid in het buitengebied is in principe goed bereikbaar voor regulier vrachtverkeer. Bereikbaarheid met LZV's van deze bedrijvigheid is alleen mogelijk met een ontheffing als:

- v de locatie via de kortste weg minder dan 5km is verwijderd van het basisnet van A73, N270 en N277;
- v de mogelijke route niet loopt door een bebouwde kom (onafhankelijk of er vrijliggende fietspaden zijn);
- v in geval van het ontbreken van vrijliggende fietspaden, maximaal 1km samenloop met het “Netwerk Fiets – Utilitair” en/of het “Netwerk Fiets – recreatief”

Er kunnen aanvullende voorwaarden worden gesteld aan aspecten als de te gebruiken route, tijdstippen en aantallen.

Afspraken specifieke vrachtwagenroutes op het deelnetwerk “bedrijvigheid buitengebied”

Vanwege de overlast die vrachtverkeer geeft in het buitengebied en de kerkdorpen, zijn er tussen ondernemingen, omwonenden en/of dorpsraden soms afspraken over vrachtwagenroutes. Deze afspraken zijn vaak stilzwijgend en daarmee vatbaar voor discussies over de status ervan terwijl de kans groot is dat ze op enig moment verwateren. Nu kan de gemeente dergelijke afspraken ondersteunen met bijvoorbeeld inrijverboden, maar dat is een erg rigide maatregel omdat die ook partijen kan treffen die geen overlast veroorzaken en los staan van die afspraken waardoor er vervolgens weer een systeem van ontheffingen nodig is. Het is daarom wenselijk om afspraken over specifieke vrachtwagenroutes een meer bindend karakter te geven. Dit kan door vanuit de gemeente dergelijke afspraken vast te leggen in een convenant waarbij de gemeente bijvoorbeeld op zich neemt om een gewenste vrachtwagenroute op de één of andere manier te faciliteren.

[2] LZV: Langere en Zwaardere Vrachtautocombinatie: lengte maximaal 25,25m, gewicht maximaal 60ton (regulier 18,75m en 50ton).

8. NETWERK GEMOTORISEERD VERKEER: LANDBOUWVERKEER

TOELICHTING OP HET NETWERK

Opzet van het systeem

Het "Netwerk Landbouwverkeer" (zie bijlage 7) biedt een samenhangend netwerk voor landbouwverkeer bestaande uit wegen waar lokaal en regionaal landbouwverkeer gewenst en geaccepteerd is, die qua ligging goede verbindingen bieden en qua weginrichting zijn afgestemd op dit gewenste gebruik. Landbouwverkeer is, hoewel gemotoriseerd, niet te vergelijken met personenautoverkeer of vrachtverkeer. De voertuigkenmerken zijn erg divers maar ook het gebruik is heel anders. Het "Netwerk Landbouwverkeer" is daardoor anders van opzet en uitkomst dan de netwerken voor (vracht)autoverkeer. Onderdeel van het "Netwerk Landbouwverkeer" is het "Kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer", opgesteld door de Provincie Limburg in overleg met betrokken gemeenten en de sector. De ligging van routes sluit aan op routes in de buurgemeenten en lopen daardoor van grens tot grens.

Het "Netwerk Landbouwverkeer" is opgezet vanuit een onderscheid tussen landbouwverkeer met een lokaal en diffuus karakter en landbouwverkeer met een regionaal/doorgaand karakter. Lokaal landbouwverkeer speelt zich vooral af tussen boerderijen en de in de directe omgeving daarvan gelegen akkers en weilanden. Deze lokale landbouwwegen op kaart gezet, vormen een *fijnmazig* netwerk. Regionaal/doorgaand landbouwverkeer betreft vooral verkeer van loonwerkers dat zich verplaatst over grotere afstanden. Vanwege de grotere afstanden die door hen worden afgelegd, speelt het tijdsaspect een belangrijke rol. Aan de routes voor het regionale landbouwverkeer worden dan ook hogere eisen gesteld aan bereikbaarheid van wegen en gestrektheid van routes. Deze regionale landbouwwegen op kaart gezet vormen een *grofmazig* netwerk van doorgaande routes. Het netwerk voor het landbouwverkeer is bovendien dusdanig opgezet dat landbouwverkeer zo weinig mogelijk, en liefst helemaal niet, door bebouwde kommen hoeft te rijden. Waar nodig kan en zal dit worden ondersteund met inrijverboden voor landbouwverkeer.

Het aanwijzen van een netwerk van wegen bedoeld en geschikt voor landbouwverkeer wil niet zeggen dat op, aan of nabij die wegen agrarische ontwikkelingen gewenst zijn. Nadrukkelijk wordt gesteld dat dat niet zo is. Bij de afweging waar dergelijke ontwikkelingen plaats kunnen vinden, speelt dit netwerk wel een rol.

De tegenhanger van een specifiek netwerk, is dat er wegen zijn die buiten dit netwerk vallen. Landbouwverkeer mag over die wegen rijden maar de wegen worden er niet specifiek binnen een uitvoeringsprogramma op aangepast. Bestemmingen langs die wegen blijven wel altijd bereikbaar voor landbouwverkeer maar gebruik door regionaal/doorgaand landbouwverkeer wordt ontmoedigd.

Wegfuncties binnen het netwerk

Het netwerk kent (in afwijking van dan wel aanvulling op het Netwerk Auto) de volgende wegfuncties met bijbehorende kenmerken:

Wegfunctie	Regionaal Kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer	Lokale landbouwwegen	Niet-landbouwwegen
betekenis in netwerk	landbouwverkeer over grote afstanden	lokaal landbouwverkeer tussen boerderijen en de in de directe omgeving daarvan gelegen akkers en weilanden	de haarvaten van het systeem
ontwerp primair gericht op	veelvuldig gebruik door landbouwverkeer, wegprofiel wordt standaard doorgevoerd over de gehele lengte van een wegvak	gebruik door lokaal landbouwverkeer, wegprofiel hoeft niet standaard doorgevoerd te worden over de gehele lengte van een wegvak	lage verkeersintensiteiten, incidenteel en zeer lokaal gebruik door landbouwverkeer
basis rijbaanindeling	voldoende verhardingsbreedte opdat landbouwverkeer elkaar vrij kan passeren	in de basis voldoende verhardingsbreedte opdat landbouwverkeer elkaar kan passeren, zo nodig in de vorm van passeervakken	minimaal noodzakelijke verhardingsbreedte

ONTWIKKELINGEN EN BIJZONDERE UITWERKINGEN

Landbouwverkeer op gebiedsontsluitingswegen

Vanuit de basisprincipes van "Duurzaam Veilig" (homogeniteit van massa, snelheid en richting) is het ongewenst dat landbouwverkeer op gebiedsontsluitingswegen op de hoofdrijbaan rijdt maar wel op een parallelweg/route. Vanuit ditzelfde principe is combinatie met langzaam verkeer (voetgangers, fietsers en bromfietzers) eveneens ongewenst. Deze ontwerpprincipes gelden zowel voor provinciale als gemeentelijke gebiedsontsluitingswegen buiten de kom. Binnen de bebouwde kom gelden deze principes eveneens maar daar zijn de verschillen in snelheid kleiner en kan dit principe minder rigide worden toegepast.

Op bestaande wegen heeft dit principe een erg grote impact omdat er zelden ruimte is voor een eigen voorziening per soort verkeersdeelnemer, voor nieuwe wegen is dit standpunt in principe uitgangspunt voor het ontwerp. Rigide doorvoeren van dit standpunt betekent dat landbouwverkeer wordt “verbannen” naar het verblijfsgebied (de parallelstructuur). Gevolg is dat landbouwverkeer dan dóór een bebouwde kom van een dorp moet waardoor vervolgens de leefbaarheid in het geding komt, of dat landbouwverkeer gemengd rijdt met fietsverkeer waardoor de verkeersveiligheid in het geding komt. De gemeente is dan ook voorstander van een genuanceerde benadering van dit onderwerp: landbouwverkeer blijft toegestaan op de hoofdrijbaan van in ieder geval gemeentelijke gebiedsontsluitingswegen (eventueel met toepassing van inhaalhavens) tenzij het niveau van de verkeersafwikkeling dan wel de verkeersveiligheid expliciet in het geding zijn. In dat geval wordt voor het landbouwverkeer een (liefst exclusieve) landbouwroute aangelegd die niet door bebouwde kommen gaat. Pas als dat niet mogelijk is, of alleen tegen hoge kosten, is het acceptabel dat een landbouwroute over de parallelstructuur en/of door een bebouwde kom loopt.

De provinciale gebiedsontsluitingswegen binnen de gemeentegrenzen van Venray (N270 en N277) zijn binnen het RVWN^[3] aangewezen als “regionaal verbindende wegen”. Voor deze categorie hanteert de provincie als uitgangspunt “nee, tenzij” waarbij steeds gekeken wordt naar de combinatie van de verschillende weggebruikers en waar zo nodig maatwerk kan worden toegepast in de vorm van passeerstroken.

Aanpassingen wegbreedte t.b.v. landbouwverkeer

Wanneer in het buitengebied de wegbreedte moet worden aangepast voor het kunnen inpassen van een landbouwroute, dan kan dit bijvoorbeeld door verbreding van de wegconstructie en ruimere bochten. Regionale landbouwwegen krijgen in principe over de gehele lengte van een wegvak een voldoende breed profiel opdat elkaar tegemoetkomend verkeer vrij kan afwikkelen. Alleen als het niet mogelijk is, zijn passeerhavens een alternatief. Op lokale landbouwwegen heeft verbreding over de gehele lengte van een wegvak wel de voorkeur maar als dat beter past bij een situatie (bijvoorbeeld smalle wegkanten of waardevolle bomen) zijn een lokale verbreding of passeerhavens het overwegen waard.

[3] RVWN: Regionaal Verbindend WegenNet

9. VOORZIENINGEN GEORGANISEERD VERKEER

TOELICHTING OP DE VERZAMELING

Aard van de verzameling

Het netwerk “Voorzieningen Georganiseerd Verkeer” (zie bijlage 8) is feitelijk geen netwerk maar een verzameling van verspreide infrastructurele voorzieningen in de openbare ruimte welke ten dienste staan van voertuigen voor diverse vormen van georganiseerd vervoer. De reden om deze verzameling van voorzieningen voor georganiseerd verkeer in deze netwerknota op te nemen, is dat deze vormen van vervoer bijdragen aan het realiseren of dichterbij brengen van de doelstellingen van de vier beleidspijlers van deze nota.

Deze verzameling is de infrastructurele component van bestaande maar ook van toekomstige vervoersystemen zoals het openbaar vervoer van Arriva, carpool, dorpsauto, wensbus, MaaS^[4], vrijwilligersvervoer, etc. Voorbeelden van die componenten zijn: bushaltes en keerlussen voor het openbaar vervoer, aangewezen carpoolplaatsen, Kiss&Ride-zones, gereserveerde parkeerplaatsen voor vrijwilligersbussen, taxistandplaatsen, opstapplaatsen commercieel busvervoer, parkeerplaatsen BSO-bussen bij scholen, parkeerplaatsen voor deelauto's, stallingen voor deelfietsen.

De samenstelling van deze verzameling is zeer dynamisch, mobiliteitsproviders (van bijvoorbeeld deelauto's en deelfietsen) spelen snel in op veranderende marktomstandigheden. Alleen de ligging van bushaltes en carpoolplaatsen ligt redelijk vast, om die reden zijn alleen deze voorzieningen op kaart weergegeven.

De voertuigen die bij deze systemen horen, zijn vanuit het oogpunt van verkeer een vervoermiddel als alle andere. In die zin voegen zij zich naar het overige verkeer en maken ze gebruik van de netwerken en wegen van het verkeersgebied dan wel het verblijfsgebied. Een speciale wegfunctie (en dus een speciaal netwerk) voor georganiseerd verkeer is er dus niet, hooguit kan het zijn dat bij de weginrichting extra rekening wordt gehouden met hun aanwezigheid.

ONTWIKKELINGEN EN BIJZONDERE UITWERKINGEN

Verantwoordelijkheden openbaar vervoer

De verantwoordelijkheid voor het voorzieningenniveau van het collectief openbaar vervoer (busroutes, frequenties, vertrektijden, etc.) ligt bij de Provincie Limburg, de concessieverlener. De verantwoordelijkheid voor de exploitatie daarvan (w.o. de dienstregeling en het verzorgen van goede aansluitingen) ligt bij Arriva, de concessiehouder. De verantwoordelijkheid voor de bijbehorende infrastructurele wegvoorzieningen ligt bij de wegbeheerder.

Bushaltes: toegankelijkheid en beschutting

De gemeente streeft er naar om op termijn alle bushaltes te laten voldoen aan de landelijke eisen voor een goede toegankelijkheid. Het gaat dan niet alleen om de bushalte zelf, maar ook om de directe omgeving (voetpad er naar toe, fietsklemmen, etc.). De uitvoering van de nog aan te passen bushaltes, gebeurt in combinatie met projecten voor herinrichting of wegonderhoud. Op de bushalteperrons komen aanvullende voorzieningen afgestemd op het gebruik.

[4] MaaS: Mobility as a Service: Een transitie in mobiliteit, waarbij een consument mobiliteit inkoopt in plaats van te investeren in eigen vervoermiddelen.

Aldus besloten in de openbare vergadering van

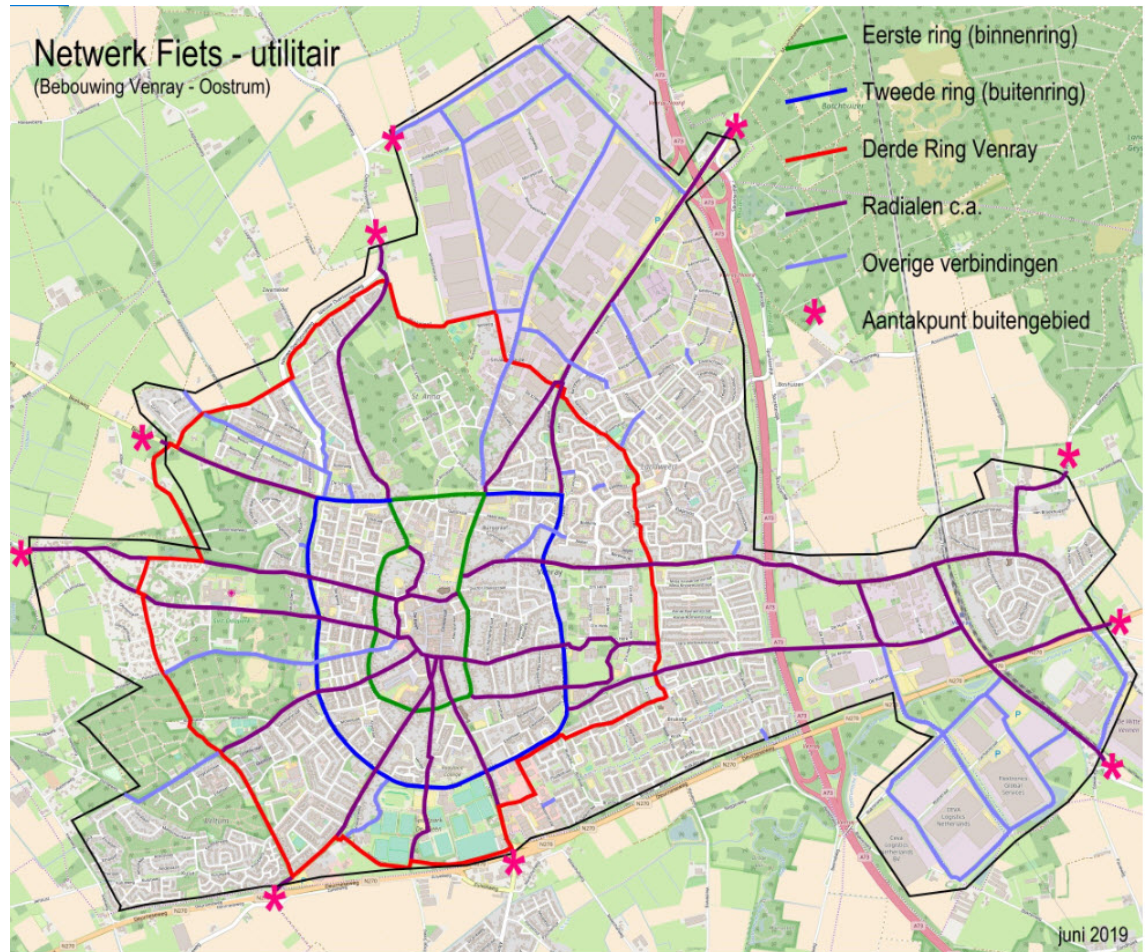
De voorzitter,

J.J.P.M. Gilissen

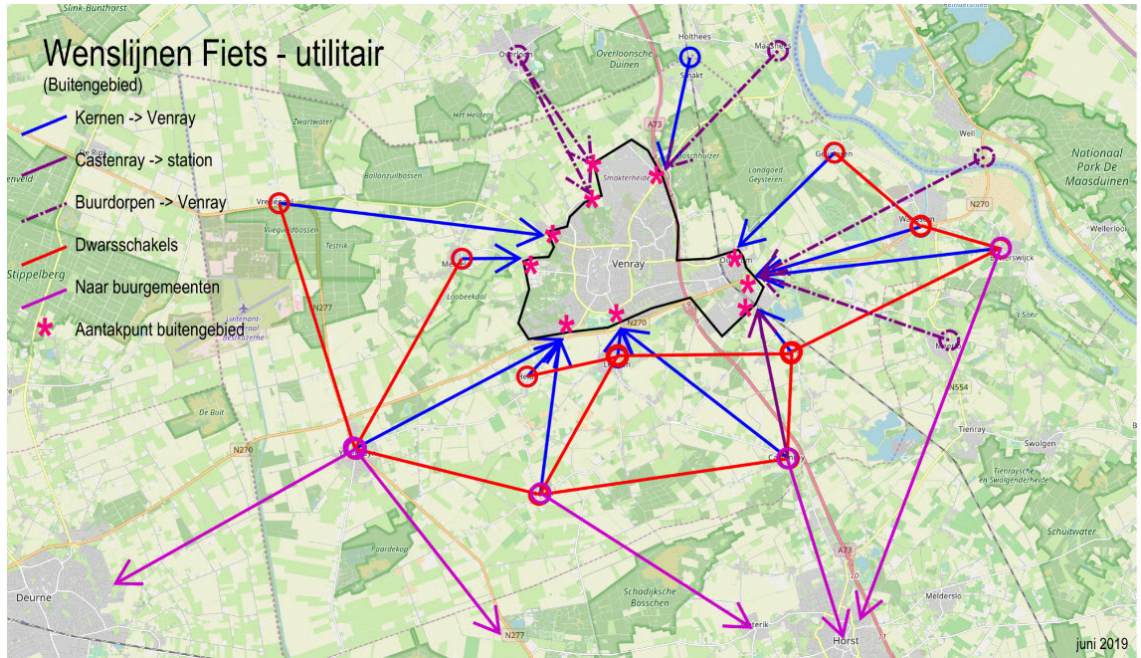
De griffier,

S.A. Boere

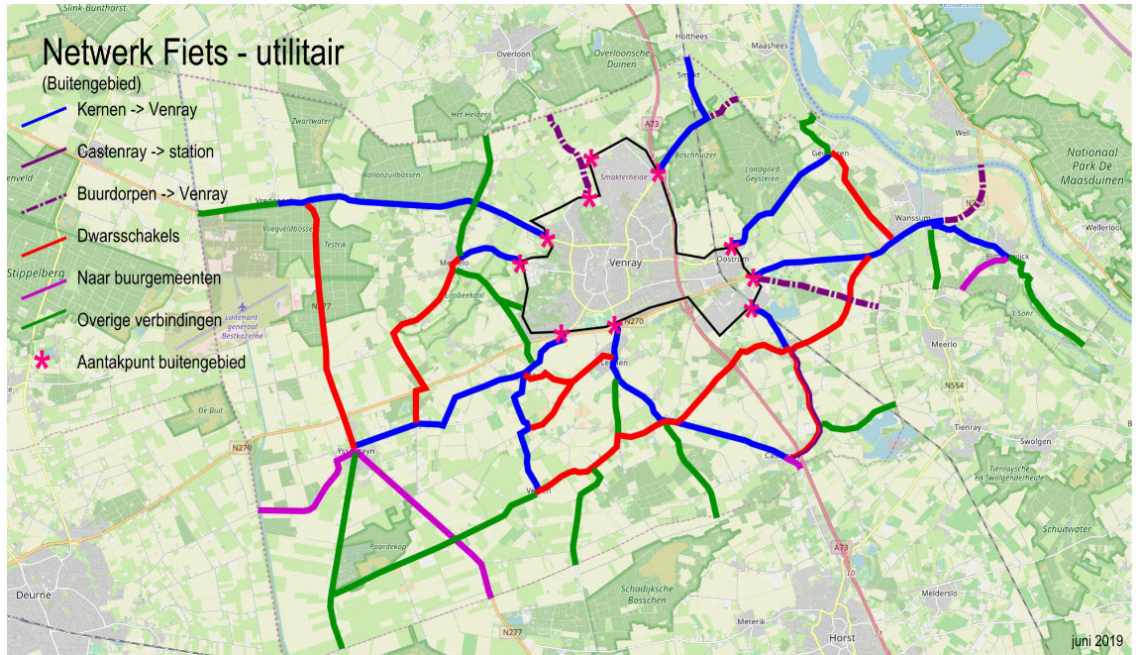
Bijlage 1: Netwerk Langzaam verkeer: Fiets – utilitair – bebouwing Venray-Oostrum



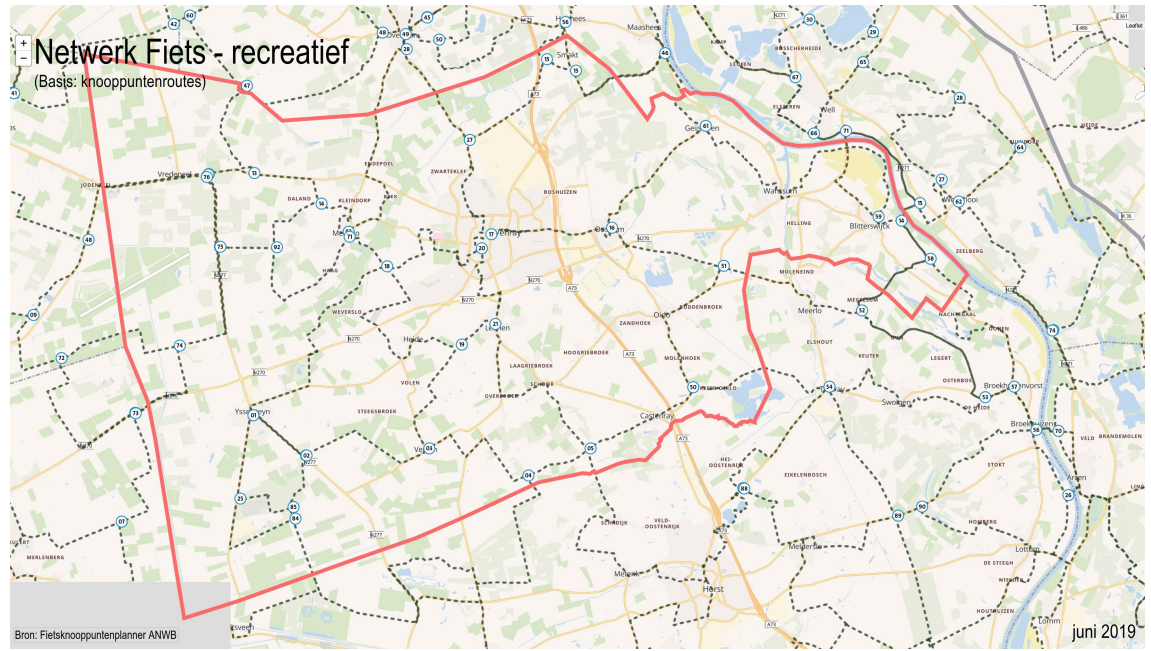
Bijlage 2: Netwerk Langzaam verkeer: Fiets – utilitair – wenslijnen buitengebied



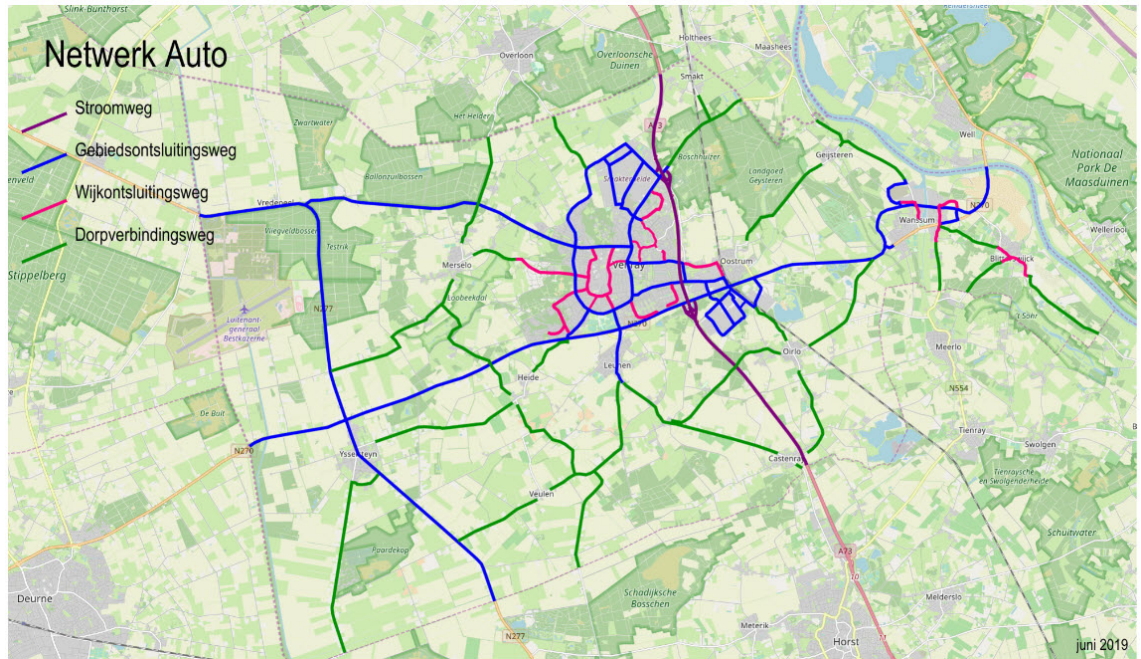
Bijlage 3: Network Langzaam verkeer: Fiets – utilitair – uitwerking netwerk buitengebied



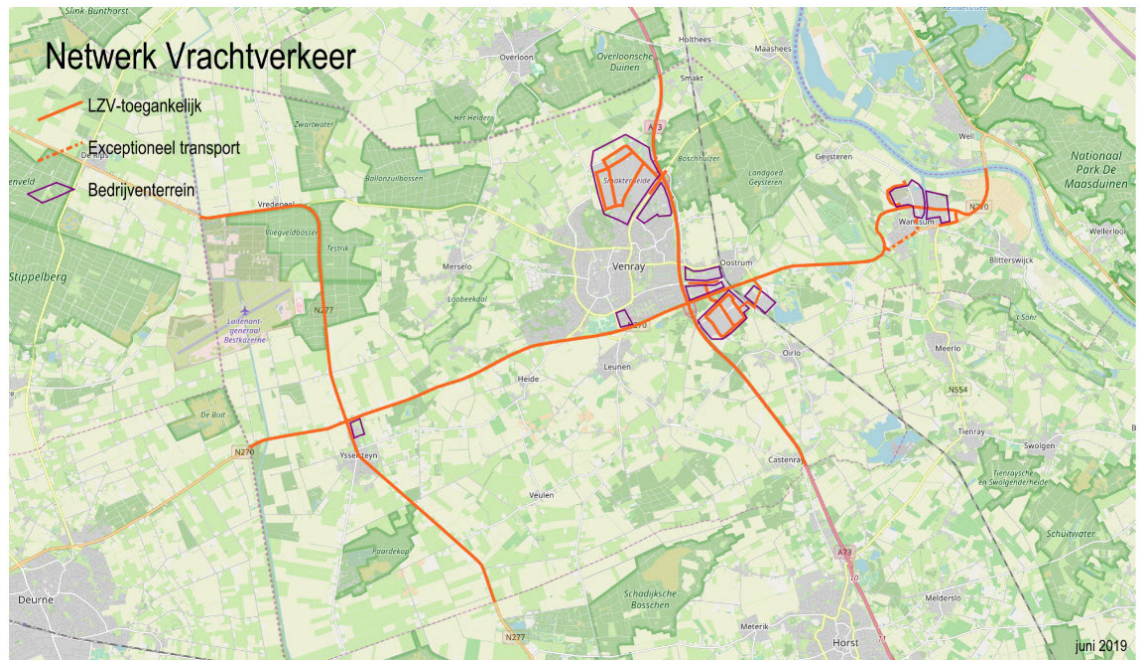
Bijlage 4: Netwerk Langzaam verkeer: Fiets – recreatief



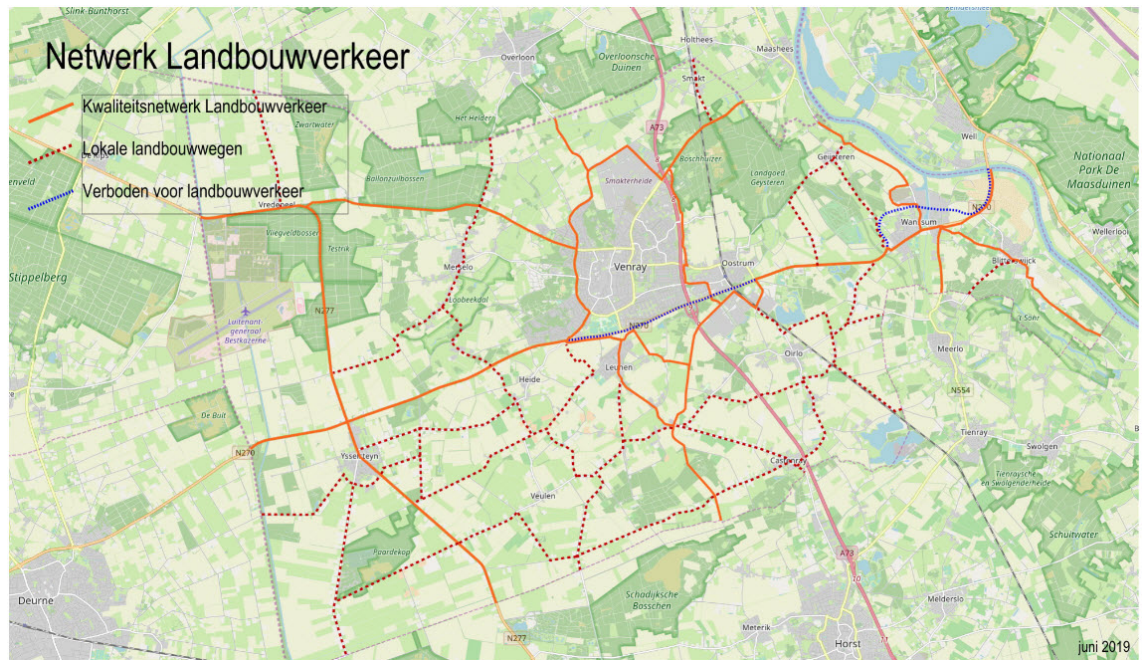
Bijlage 5: Netwerk Gemotoriseerd verkeer: Auto



Bijlage 6: Netwerk Gemotoriseerd verkeer: Vrachtverkeer



Bijlage 7: Netwerk Gemotoriseerd verkeer: Landbouwverkeer



Bijlage 8: Voorzieningen Georganiseerd verkeer: bushaltes en carpoolplaatsen

