

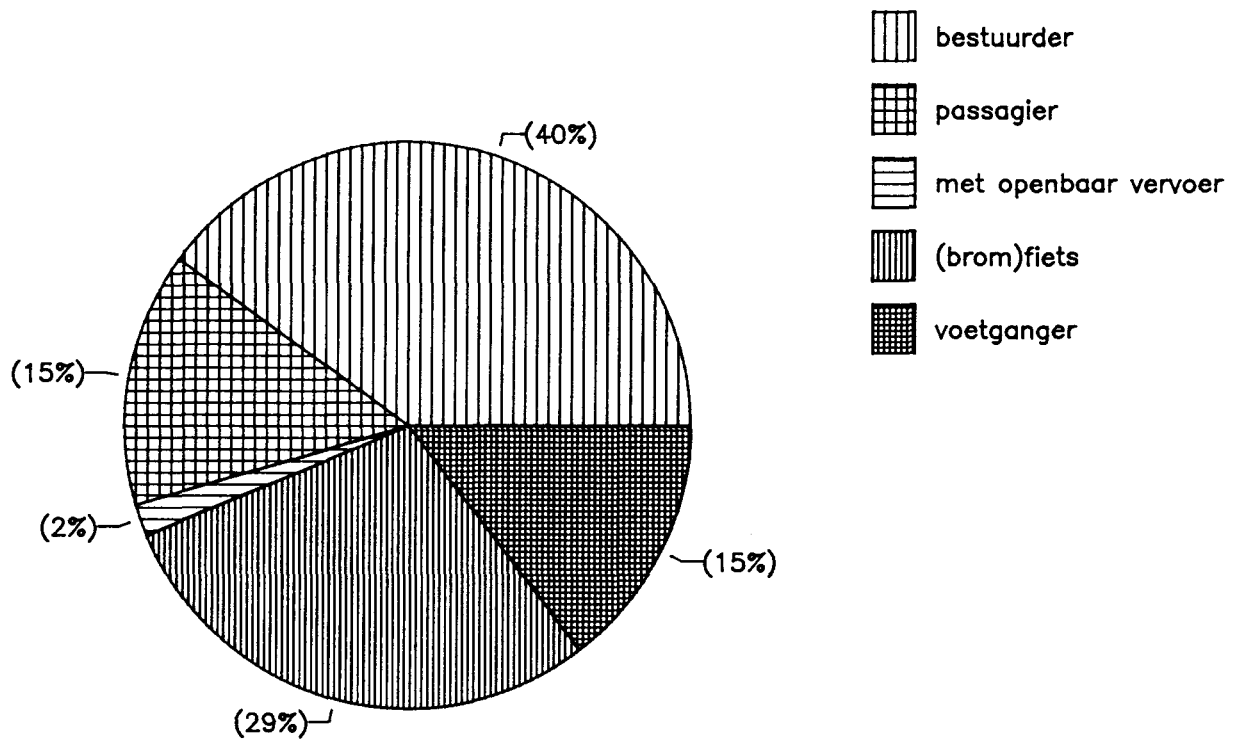
GEMEENTE DEURNE
MOBILITEITSBELEID



ADVISEURS

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
HOOFDSTUK 1. MOBILITEITSBELEID DEURNE	1
1.1 De aanleiding tot het rapport	1
1.2 Opbouw van de nota	2
HOOFDSTUK 2. BOVENGEMEENTELIJK BELEID	3
2.1 Beleid gericht op een beheersbaar mobiliteitsgedrag	3
2.2 Mobiliteitsbeleid op provinciaal en regionaal niveau	5
HOOFDSTUK 3. VERTALING NAAR GEMEENTELIJK BELEID	7
3.1 Algemeen	7
3.2 Taakstellingen gemeentelijk mobiliteitsbeleid	7
3.3 Uitgangspunten gemeentelijk mobiliteitsbeleid	9
HOOFDSTUK 4. PLANVORMING	11
4.1 Wegenstructuur voor gemotoriseerd verkeer	11
4.1.1 Deurne en Vierden	11
4.1.2 Liessel, Neerkant en Helenaveen	14
4.1.3 Buitengebied	14
4.2 Wegenstructuur ten behoeve van fietsverkeer	14
4.3 Openbaar vervoer	16
HOOFDSTUK 5. INRICHTINGSEISEN EN MAATREGELEN	17
5.1 Algemene inrichtingseisen	17
5.2 Bovenlokale hoofdstructuurwegen	18
5.3 Lokale hoofdstructuurwegen	19
5.3.1 Algemeen	19
5.3.2 Centrumring	19
5.4 Kamers	20
5.5 Fietsvoorzieningen	20
	21
HOOFDSTUK 6. TOETSING AAN TAAKSTELLINGEN	21
BIJLAGEN:	
1. Toekomstige intensiteiten bij huidige wegenstructuur	
2. Toekomstige intensiteiten volgens voorkeursmodel 11	
3. Fietsvoorzieningen afhankelijk van functie en gebruik	



VERDELING VERVOERWIJZE

Actief beleid gemeente

Vandaar dan ook dat in de afgelopen 20 jaar steeds weer gezocht is naar het treffen van maatregelen van structurele of meer incidentele aard, die inspelen op de doelstellingen met betrekking tot het verkeer en vervoer. Rapportages van de laatste jaren zijn:

- Verkeersveiligheidsnotitie (raadsbesluit 1983);
- Notitie invoering betaald parkeren (raadsbesluit 1991);
- Nota fietsverkeer (raadsbesluit 1992);
- Ruimtelijke economisch onderzoek Detailhandel (1992);
- Beleidsparagraaf concept-nota Verkeersveiligheid (1993);
- Verkeersmodelstudie (behandeld in B&W en raadsbesluit 1993);
- Structuurvisie Bedrijventerreinen (1990);
- Structuurschets kern Deurne 1993 (in procedure).

Investeren in verkeersveiligheid

Het gemotoriseerde verkeer vergt veel slachtoffers; voor geheel Nederland zijn er jaarlijks 1.300 doden, 12.000 ernstig gewonden en 35.000 overige gewonden te betreuren. Macro-economisch wordt de schade op 9 miljard gulden per jaar geschat. Investeren in verkeersveiligheid is in feite ook economisch en niet alleen moreel te verdedigen. In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (verder genoemd SVV II) en in het Meerjarenplan Verkeersveiligheid (verder genoemd MPV) geeft de nationale overheid richting aan het streven naar verhoging van de verkeersveiligheid.

Kader voor gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid

In deze nota worden de plannen van de gemeente Deurne geplaatst in het kader van het rijks- en provinciaal beleid, wordt een gewenst ontwikkelingsmodel beschreven en worden prioriteiten met betrekking tot de uitvoering gesteld. Deze nota vormt dan ook een kader voor de verdere beleidsontwikkeling inzake het verkeer en vervoer in de gemeente Deurne.

1.2 Opbouw van de nota

In hoofdstuk 2 wordt het rijks- en provinciaal beleid geschetst. Hiermee wordt het kader gegeven waarbinnen het gemeentelijk mobiliteitsbeleid past. De vertaling van het bovengemeentelijk beleid vindt plaats in hoofdstuk 3 in zogenaamde taakstellingen en uitgangspunten. Hoofdstuk 4 gaat in op de planvorming rondom van de toekomstige wegenstructuur voor het gemotoriseerde - en fietsverkeer, waarna in hoofdstuk 5 de (globale) inrichtingseisen en maatregelen worden beschreven. Door een toetsing aan de taakstellingen in hoofdstuk 6 wordt getracht de haalbaarheid van het voorgestane mobiliteitsbeleid aan te geven.

HOOFDSTUK 2. BOVENGEMEENTELIJK BELEID

Er zijn meerdere nota's en rapporten waarin het beleid van rijk en provincie zijn verwoord. Met betrekking tot het gemeentelijk mobiliteitsbeleid kan volstaan worden met het putten uit het SVV II en het MPV.

2.1 Beleid gericht op een beheersbaar mobiliteitsgedrag

De doelstellingen in dit beleidsstuk worden getypeerd door twee kernbegrippen: bereikbaarheid en leefbaarheid. Het waarborgen van een goede bereikbaarheid, welke niet per definitie hoeft in te houden 'bereikbaarheid met de auto', en het zorg dragen voor een goede leefbaarheid moet plaatsvinden door middel van de 'geleiding' van de mobiliteit.

Deze doelstelling komt neer op het streven van de overheid om 'automobiliteit' te beperken ten gunste van het verplaatsen met de fiets, te voet en het openbaar vervoer. Om deze doelstelling te bereiken is men bereid om af te wijken van het beleid dat in de jaren voor 1985 gevolgd werd. Toen werd geprobeerd om in de vorm van de aanleg van wegen en parkeerplaatsen steeds weer een antwoord te vinden op de toenemende ruimtevrage van het autoverkeer. Nu wordt gesteld dat door middel van beperkende maatregelen het gebruik van de auto ontmoedigd moet worden. Daarnaast dient het beleid er op gericht te zijn de structuur van de samenleving zo te maken dat de mate van auto-afhankelijkheid minder wordt. Het rijk heeft deze taakstelling in cijfers uitgedrukt; b.v.: 'het aantal autokilometers mag in de periode 1986-2010 met maximaal 35% toenemen'. Het ziet er naar uit dat de groei sterker is.

De problematiek die in de rijksnota's naar voren komt, lijkt vooral die van de grote steden. Echter deze is eveneens van toepassing op de kleinere kernen waar het autogebruik en de schadelijke gevolgen daarvan sterk voelbaar zijn. Gezien het beleid van Deurne in de afgelopen jaren kan worden gesteld dat 'leefbaarheid' en 'bereikbaarheid' in Deurne hoger scoren dan in het merendeel van de 'grootstedelijke' situaties het geval is. Echter, dit laat onverlet dat uitvoering van de beleidslijnen, zoals onder meer in de nota SVV II neergelegd, zal leiden tot verhoging van de kwaliteit van de leefomgeving (in de breedste zin van het woord).

'De huidige verkeersveiligheid in Nederland eist een absurde tol voor onze mobiliteit', schrijft de Minister in 1991. Hieraan ontkomt ook Deurne, met meer dan 100 verkeersslachtoffers per jaar, niet. De verkeersveiligheid is, naast het veroorzaken van persoonlijk leed, ook een groot volksgezondheidsprobleem:

SVV II: een geleide mobiliteit

'Rem' op het autoverkeer

Leefbaarheid en bereikbaarheid óók van belang voor Deurne

Verkeersonveiligheid: een groot maatschappelijk probleem

- Een op de drie overledenen in de leeftijdsgroep van 5 tot 25 jaar is een verkeersslachtoffer;
- Het aantal verloren levensjaren ten gevolge van verkeersongevallen ligt tussen dat ten gevolge van hart- en vaatziekten en dat ten gevolge van kanker.
- Een op de tien betrokkenen bij een verkeersongeval vertoont na lange tijd nog meer of minder ernstige psycho-traumatische verschijnselen.
- Meer dan de helft van gerevalideerde invaliden zijn verkeersslachtoffers¹.

Het risico om aan het verkeer deel te nemen is groot. Veiligheidsnormen in arbeidsomgevingen zijn soms wel 1000 maal strenger dan in het wegverkeer. Vanaf de jaren 50, toen de motorisering in Nederland op gang kwam is er dan ook aan gewerkt om de veiligheid te verbeteren. Men kan de volgende generaties in beleidsmaatregelen onderkennen:

- wetgeving, zowel nationaal als lokaal;
- wegenbouw, snelwegen op nationaal niveau, autowegen op provinciaal niveau en hoofdstructuurwegen op lokaal niveau;
- eisen m.b.t. de passieve veiligheid, op (inter)nationaal niveau (voertuig-maatregelen);
- gedragsbeïnvloeding door educatie/voorlichting, afdwingen (alcoholwet) en aanpassing infrastructuur (30 km/u-zones).

Ondanks de nog steeds 'absurd hoge tol' hebben de maatregelen effect gehad. Moedeloosheid met betrekking tot het verhogen van de verkeersveiligheid is dan ook niet op zijn plaats.

Naar een duurzaam veilig wegverkeer

Niet alleen met betrekking tot de beperking in de groei van het gemotoriseerde verkeer heeft de overheid zich een taakstelling opgelegd. Ook met betrekking tot de verkeersveiligheid is dat het geval. In het aangehaalde SVV werd gesteld dat in het jaar 2010 het aantal doden met 50% en het aantal gewonden met 40% verminderd zou moeten zijn. Het ziet er naar uit dat deze taakstelling alleen door een bijzondere krachtsinspanning ongeveer 'gehaald' zou kunnen worden. Gepleit wordt voor een 2-sporenbeleid:

1. een voortzetting van het speerpuntenbeleid dat zich richt op duidelijke aanwijsbare knelpunten; en
2. door middel van een 'duurzaam veilig verkeers- en vervoerssysteem' greep krijgen op structurele ontwikkelingen.

Geïntegreerde benadering

Het concept 'duurzaam veilig' heeft als onderliggend uitgangspunt dat de 'mens' de maat van alle dingen is. De maatregelen dienen de infrastructuur, de voertuigen en de regelgeving beter af te stemmen op

¹ SWOV 1990

Functies van wegen

de eigenschappen van de niet onfeilbare en kwetsbare mens. De aanpak richt zich niet op afzonderlijke componenten van het verkeerssysteem, maar op een geïntegreerde benadering.

Primair wordt daarin een relatie gelegd tussen functies, vormgeving en potentiële gebruikskonflicten om de kans op conflicten van de weggebruiker te minimaliseren.

In een duurzaam veilige verkeersstructuur worden 3 functies van wegen onderscheiden:

1. stroomfunctie gericht op het snel verwerken van doorgaand verkeer;
2. ontsluitingsfunctie, bedoeld voor het vlot bereikbaar maken van wijken en gebieden;
3. erf- en verblijfsfuncties waarbij woningen en winkels bereikbaar zijn en tevens de straatruimte als ontmoetingsruimte veilig gesteld wordt.

Drie veiligheidsprincipes

De verschillende wegtypen dienen aan drie veiligheidsprincipes te voldoen om het totale aantal potentiële conflicten met ernstige afloop kunnen minimaliseren:

1. **functioneel gebruik:** voorkomen van onbedoeld gebruik van de infrastructuur;
2. **homogeen gebruik:** voorkomen van grote verschillen in snelheid, richting en massa in matige en hoge snelheden;
3. **voorspelbaar gebruik:** voorkomen van onzekerheid bij verkeersdeelnemers.

De effecten van deze principes voor het (algemeen) verkeersbeleid van de kern Deurne zullen in de volgende hoofdstukken uitgewerkt worden.

2.2 Mobiliteitsbeleid op provinciaal en regionaal niveau

In verschillende nota's van de provincie Noord-Brabant en in het kader van de Vervoerregio wordt een nadere onderbouwing en uitwerking gegeven van het provinciaal c.q. regionaal beleid.

Streekplan Kruispunt van Wegen

In het kader van het streekplan wordt er voor gepleit om bij het aanwijzen van verkeersaantrekkende bestemmingen zoals woonwijken, industrieterreinen, bedrijventerreinen een 'mobiliteitstoets' uit te voeren. Hiermee wordt beoogd om het gebruik van het openbaar vervoer, de fiets- en voetpaden te bevorderen om zodoende de groei in het autogebruik te minimaliseren.

Structuurschema bedrijventerreinen

Binnen de gemeente Deurne is, in het kader van het lokatiebeleid, alleen sprake van B-terreinen. Deze terreinen hebben potenties voor zowel het gebruik van openbaar vervoer en fiets als voor de auto.

*Handleiding mobiliteit
ruimtelijke plannen*

De randvoorwaarden die de provincie stelt aan B-terreinen zijn alleen van toepassing op stadsregio's en groeiklasse 5-gemeenten en gelden derhalve niet voor Deurne (groeiklasse 3). Groeiklasse 3 wil zeggen dat de kern Deurne voor wat betreft de bedrijvigheid en het wonen zich dient te richten op de behoeften van de eigen gemeente en van de omliggende dorpen (groeiklasse 1 en 2). Echter in het streven naar een beheersing van de automobilititeit toetst de gemeente vrijwillig haar plannen aan genoemde randvoorwaarden.

Vervoerregio

Deurne 'valt' onder de vervoerregio Eindhoven. Met betrekking tot het in deze nota behandelde mobiliteitsbeleid kan nog niet teruggevallen worden op binnen de vervoerregio ontwikkelde ideeën die toegespitst zijn op landelijke gemeenten zoals Deurne.

HOOFDSTUK 3. VERTALING NAAR GEMEENTELIJK BELEID

3.1 Algemeen

Duurzaam veilig als 'kapstok'

De wens tot beperking van de automobilititeit doet zich met name gelden vanuit de noodzaak tot verbeteren van de leefbaarheid. De leefbaarheid omvat zowel de kwaliteit van de leefomgeving als de (subjectieve- en objectieve) veiligheid. Het concept 'duurzaam veilig' biedt voor het bereiken hiervan een aantal aangrijpingspunten (zie hoofdstuk 2) waarmee de taakstellingen in het mobiliteitsbeleid van de gemeente Deurne duidelijk kunnen worden gesteld. Het vertalen van deze taakstellingen in concrete voorstellen is de volgende stap.

Continuïteit huidige verkeersbeleid

Het (toekomstige) mobiliteitsbeleid is in wezen een voortzetting van het reeds gevoerde verkeers- en vervoersbeleid. Met name kan hierbij gewezen worden op het verkeersbeleid met betrekking tot het centrum. In de jaren '70 werd het centrumgebied gedomineerd door doorgaand (vracht) verkeer: de verblijfskwaliteit was minimaal. Door een aantal stringente ingrepen, waarbij sommige straten vrijwel voor alle verkeer afgesloten werden, is het centrumgebied 'omgebouwd' tot een gebied waar leefbaarheid en bereikbaarheid hand in hand gaan. Door de herinrichting van de straten tot winkelerf hebben de gemotoriseerde weggebruikers het rijgedrag aangepast aan de omgevingseisen (de rijsnelheid is drastisch afgenomen).

3.2 Taakstellingen gemeentelijk mobiliteitsbeleid

Uitgaande van de drie in het voorgaande genoemde veiligheidsprincipes en het huidige verkeersbeleid binnen de gemeente Deurne kan er een vertaling plaats vinden in taakstellingen voor het Deurnese mobiliteitsbeleid. Het gemeentelijk beleid voor de komende periode is dan ook gericht op het realiseren van de navolgende taakstellingen.

Functioneel gebruik

Het voorkomen van onbedoeld gebruik van de infrastructuur.

- Terugdringen van doorgaand verkeer

De wegenstructuur van de gemeente Deurne is in de eerste plaats bedoeld voor de bewoners van de kernen en degenen die van de voorzieningen van de kernen (winkels, arbeidsplaatsen etc.) gebruik maken. Verkeer dat doorgaand is ten opzichte van de kernen dient zo mogelijk afgeleid te worden.

- Terugdringen van onnodig autoverkeer

In 1992 sloeg de gemeente de weg in van een selectief gebruik van de auto. Het invoeren van betaald parkeren in het centrumgebied van Deurne maakte hiervan onderdeel uit (voor een gemeente met 30.000 inwoners een moedige maatregel).

Homogeen gebruik

Hiermee wordt niet alleen getracht de 'kortparkeerder' tegemoet te komen, maar wordt de concurrentiepositie van de fiets t.o.v. de auto bevorderd.

Het voorkomen van grote verschillen in snelheid, richting en massa bij matige en hoge snelheden.

- **Aparte wegenstructuur ten behoeve van gemotoriseerd verkeer enerzijds en fietsverkeer anderzijds**

Het zoveel mogelijk realiseren van gescheiden structuren waarbij de inrichting van de wegen aansluit bij de toegewezen functie.

- **Scheiding tussen verkeerssoorten bij hoge snelheid**

Indien een weg met een stroomfunctie tevens fietsroute is, dienen fietspaden te worden aangelegd. Afhankelijk van de intensiteit op wegen met een ontsluitingsfunctie kunnen fietsstroken worden overwogen.

- **Snelheid verkeersdeelnemers op elkaar afstemmen in verblijfsgebieden**

De verblijfsgebieden dienen te worden ingericht als (of volgens het principe van) een 30 km/u-zone; deze gebieden zijn relatief veilig te noemen aangezien de snelheid van het gemotoriseerde verkeer laag is. De inrichting van wegen die hierbij wordt toegepast dwingt dit aangepast rijgedrag af. Voorrangswegen binnen deze gebieden zijn niet wenselijk.

Voorspelbaar gebruik

Het voorkomen van onzekerheid bij verkeersdeelnemers.

- **Het toekennen van functies aan wegen**

De wegen binnen de kernen van de gemeente Deurne dienen ingedeeld te worden volgens de 3-deling van:

- bovenlokale hoofdstructuurweg² (stroomfunctie);
- lokale hoofdstructuurweg² (ontsluitingsfunctie);
- overige weg² (verblijfsfunctie).

De gebieden binnen de hoofdstructuur- en de structuurwegen worden aangeduid als verblijfsgebieden, hierin komen de woonstraten voor. De inrichting van wegen dient afgestemd te worden op de toegekende functie. De gekozen maatregelen dienen zoveel mogelijk eenduidig te zijn en herkenbaar te zijn.

- **Het goed vormgeven van overgang tussen verkeers- en verblijfsgebied**

Door middel van goede maatregelen dient de overgang tussen beide gebieden duidelijk aan te geven dat er sprake is van een aangepast rijgedrag (inrit-constructie, poort etc).

² Benaming volgens gemeente Deurne

- **Het verminderen van het aantal conflictpunten**
Door het verminderen van het aantal conflicten dient het aantal beslissingen die weggebruikers moeten nemen kleiner te worden. Dit kan bewerkstelligd worden door (o.a.):
 - geen parkeren toe te staan langs hoofdstructuurwegen;
 - het aantal kruispunten te verkleinen (het op termijn bezien of opheffen van aansluitingen mogelijk is, het sterk maken voor T-aansluitingen in plaats van kruispunten);
 - kruispunten eenduidig vorm te geven: voorrang regelen op hoofdstructuurwegen; echter niet in verblijfsgebieden.

- **Het centrum als verblijfsgebied**
De herinrichting van het centrumgebied tot een veiliger en voor de voetganger aantrekkelijker verblijfsgebied bleek alleen mogelijk door het aanpassen van de infrastructuur. Gebruik makend van bestaande en door de aanleg van nieuwe straten is een 'ring' van wegen rondom het centrum ontstaan. De in het centrum gevolgde werkwijze sluit aan bij de uitspraak van het ROV³-Brabant: 'Het nemen van infrastructurale maatregelen is een van de wegen om te komen tot een duurzaam veilig wegverkeer'.

- **Ruimte voor voetgangers**
Onafhankelijk van de functie van wegen dient er een eigen ruimte gereserveerd te zijn voor voetgangers en gehandicapten. Afhankelijk van de toegekende functie kan gedacht worden aan trottoirs of afwijkende bestrating op één niveau.

3.3 Uitgangspunten gemeentelijk mobiliteitsbeleid

Op basis van het voorgaande kunnen de uitgangspunten voor een geïntegreerd mobiliteitsbeleid via een aantal stappen worden beschreven.

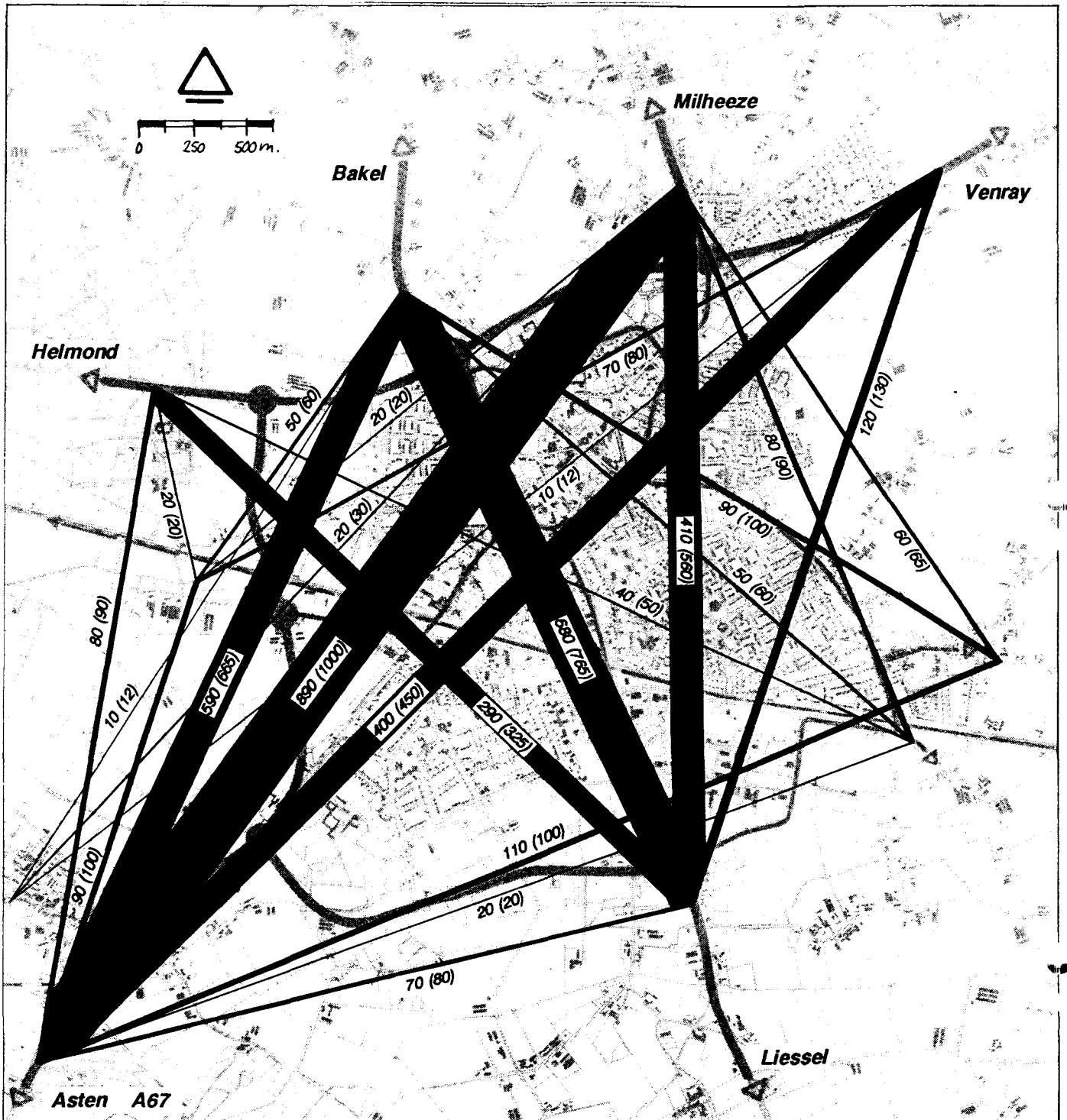
- Stap 1^a: Vaststellen wegenstructuur ten behoeve van gemotoriseerd verkeer. Gericht op:
- vergaande beperking van doorgaand verkeer door bebouwde kom;
 - minimaal aantal hoofdstructuurwegen en maximale grootte verblijfsgebieden (verder genoemd 'kamers');
 - doorstroming van verkeer op hoofdstructuurwegen (verkeerslichtenregelingen mogelijk).

³ Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid

- Stap 1^b:** Vaststellen wegenstructuur ten behoeve van fietsverkeer.
Gericht op:
- zo veel mogelijk gescheiden van wegennet voor gemotoriseerd verkeer;
 - directe verbindingen tussen centrum en voorzieningen enerzijds en woongebieden anderzijds;
 - een fijnmazige netwerk van routes.
- Stap 1^c:** Vastleggen van lijnvoering openbaar vervoer.
Gericht op:
- mogelijkheden tot snelle doorstroming (via hoofdstructuur- en structuurwegen);
 - behoud van de huidige oppervlakte-ontsluiting;
 - voortransport met de fiets (in aansluiting op fietsroutes)
- Stap 2:** Bepalen van maatregelen pakket per wegvak en kruispunt
Indien de structuren voor de verschillende vervoerwijzen vaststaan, wordt duidelijk welke wegvakken welke functies krijgen toebedeeld. De inrichting van die wegen dient daarop te worden afgestemd. In vervolg hierop is dan tevens het pakket van maatregelen te bepalen.
- Stap 3:** Vaststellen van prioriteiten in uitvoering
- Stap 4:** Vaststellen van additionele en ondersteunende maatregelen. Gedacht wordt aan:
- fietsenstallingen nabij centrum en busstation (bewaakt en onbewaakt);
 - voorlichtingsprogramma ten behoeve van herinrichtingsprojecten;
 - verkeersveiligheidsprojecten(educatieenvoorlichting);
- Stap 5:** Beperken autogebruik aan de herkomstzijde
Bezien dient te worden of toekomstige woningbouwlocaties (gedeeltelijk) autoluw kunnen worden ingericht. Het accent dient hierbij te liggen op directe en comfortabele fietsroutes en een aansluiting op het openbaar vervoersnet.

In hoofdstuk 4 zal stap 1 verder worden uitgewerkt. De eisen die, afhankelijk van de functie, gesteld kunnen worden aan de inrichting van wegen (stap 2) worden in hoofdstuk 5 beschreven. De stappen 3 t/m 5 zijn of worden uitgewerkt in specifieke gemeentelijke deelnota's en notities.

Figuur 1. Doorgaandverkeersstromen 1992 (2000)



HOOFDSTUK 4. PLANVORMING

4.1 Wegenstructuur voor gemotoriseerd verkeer

4.1.1 Deurne en Vlierden

Huidige situatie

*23% Doorgaand
verkeer*

Ten zuiden en ten noorden wordt de gemeente Deurne begrensd door respectievelijk de rijksweg A67 en de provinciale weg tussen Helmond en Venray. Deze verbindingen worden onderling verbonden door de twee aansluitingen op de rijksweg (Vlierden/Ommel en, in mindere mate, Liessel) en op de provinciale weg (Bakel en Walsberg). Door deze ligging is er sprake van een hoog aandeel doorgaand verkeer t.o.v. Deurne via de route Stationsstraat - Vlierdenseweg - Heuvelstraat (circa 23%).

Uit de onderzoeken en de tellingen die de gemeente heeft gedaan, zijn de verkeersstromen tussen de verschillende herkomsten en bestemmingen bekend van zowel het doorgaande -, het extern gerichte en interne verkeer. In figuur 1 zijn de belangrijkste doorgaande verkeersstromen weergegeven.

Toekomstige situatie met huidige wegenstructuur

*Onleefbare
noord-zuid-route*

In combinatie met de toekomstige ontwikkelingen in Deurne-west (bedrijventerein en woningbouw) en uitgaande van de huidige verkeersstromen en wegenstructuur zal er sprake zijn van zeer hoge toekomstige intensiteiten op de bovengenoemde route (maximaal 14.400 mvt/etm, waarvan 20% doorgaand verkeer is, zie bijlage 1). De verblijfskwaliteit van zowel de aanliggende woongebieden als het centrum zal hierdoor minimaal zijn. Daarnaast zal de route als barrière gaan functioneren en de verkeersveiligheid zal verder afnemen.

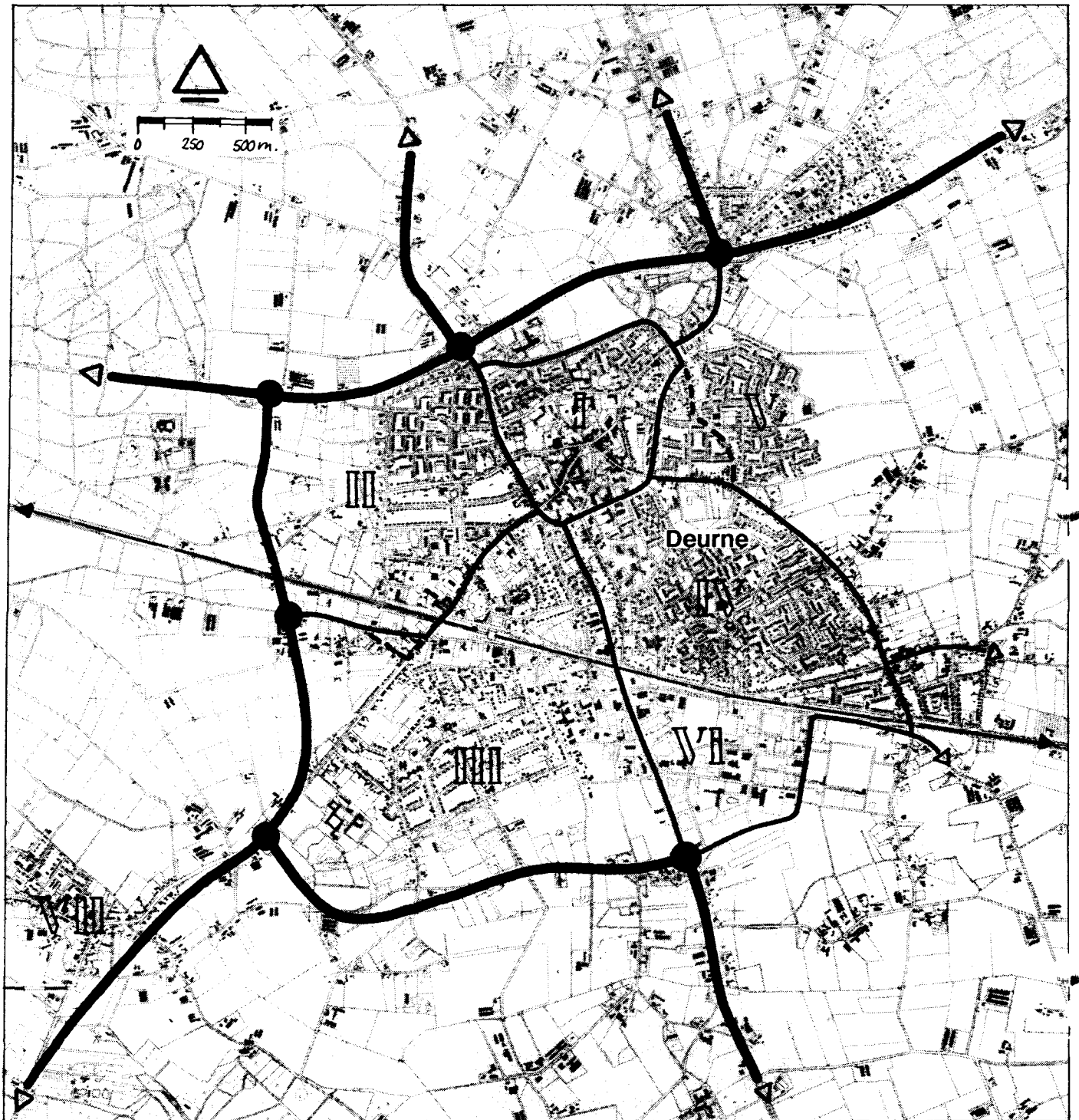
Verkeersmodelstudie






Voorkeursmodel 11

De in het kort beschreven (toekomstige) knelpunten ten aanzien van verkeersafwikkeling en leefbaarheid zijn voor de gemeente aanleiding geweest om een Verkeersmodelstudie⁴ te doen. In deze studie zijn een 11-tal modellen voor de toekomstige verkeersstructuur op intensiteiten doorgerekend en geanalyseerd. Hierbij is niet een serie maatregelen op hun effect doorgerekend, maar zijn afzonderlijke ingrepen op hun gevolgen doorgerekend. Uit deze studie blijkt dat model 11 de voorkeur heeft aangezien deze wegenstructuur de beste uitgangspunten heeft om enerzijds de leefbaarheid binnen de kern te vergroten en anderzijds de bereikbaarheid te waarborgen. De voorgenomen maatregelen, die juist gezamenlijk het gewenste effect hebben, zijn:

⁴ 'Verkeersmodelstudie gemeente Deurne', Studie naar de (gewenste) verkeersstructuur in de kern Deurne en Vlierden, afd. weg- en waterbouw gemeente Deurne, januari 1993.

Figuur 2. Wegenstructuur t.b.v. gemotoriseerd verkeer



-  bovenlokale hoofdstructuurweg
-  lokale hoofdstructuurweg
-  (tijdelijke) hoofdstructuurweg
-  kamer (verblijfsgebied)
-  spoorlijn

1. de aanleg van de westelijke omleiding;
2. de oostelijke omleiding bij Vlierden;
3. de aanleg van de zuidelijke randweg;
4. een knip voor het gemotoriseerde verkeer in de Vlierdenseweg;
5. de aanleg van snelheidsremmende maatregelen in de Helmondseweg;
6. het doortrekken van de dr. H. van Doorneweg.

In figuur 2 is de toekomstige gewenste wegenstructuur weergegeven. Op de verschillende maatregelen en de keuzen ten aanzien van de voorgestelde wegenstructuur wordt in het onderstaande ingegaan.

*Westelijke omleiding
als noodzaak*

Het terugdringen van het doorgaande verkeer en het onnodig autoverkeer door de kern heen zijn de belangrijkste taakstellingen. Dit vertaalt zich in een systeem van wegen dat het doorgaande en externe verkeer opvangt en afwikkelt aan de randen van Deurne. De westelijke omleiding om Deurne (en de oostelijke om Vlierden) neemt deze functie op zich. Zowel de kern Vlierden als de noord-zuid-as van Deurne wordt hiermee aanzienlijk ontlast.

De westelijke omleiding zal Deurne niet alleen van het doorgaande verkeer ontlasten, ook het externe verkeer zal hiervan gebruik maken. Deze omleiding is de basis van de toekomstige wegenstructuur; zonder de aanleg van deze weg zal het niet mogelijk zijn om de verblijfskwaliteit en de veiligheid in Deurne te vergroten. De oostelijke omleiding van de provinciale weg om Vlierden betekent voor deze kern hetzelfde als de westelijke omleiding voor Deurne. Met name de geluidsoverlast en de barrièrewerking van deze weg zullen hierdoor afnemen, waardoor de leefkwaliteit en de veiligheid in deze kern toenemen.

*Verbinding A67 - S209
via nieuwe wegen aantrekkelijker*

Als bijkomend positief effect zal door de aanleg van deze omleidingswegen de alternatieve verbinding tussen de rijksweg en de provinciale weg - via Liessel en Deurne - minder aantrekkelijk worden. Dit past tevens in het beleid om de leefbaarheid van de kleine kernen binnen de gemeente te vergroten.

*Zuidelijke randweg
als stimulans*

Door de aanleg van de zuidelijke randweg wordt het gebruik van de westelijke omleiding verder gestimuleerd. Indien deze weg niet zal worden aangelegd, zal de intensiteit op de Vlierdenseweg en de woonstraten in zuid-west Deurne nog te hoog zijn om deze als woonstraten in te kunnen richten (circa 5.600 mvt/etm op de Vlierdenseweg). Door de aanleg van de zuidelijke randweg zal het (vracht)verkeer van en naar het bedrijventerrein de Kranenmortel eerder via de (snelle) omleiding rijden dan via de radialen die uitkomen op de centrumring. Het verminderen van het aandeel vrachtverkeer levert een positieve bijdrage aan het verblijfsklimaat.

Knip Vlierdenseweg

Door het 'knippen' van de Vlierdenseweg voor het gemotoriseerde verkeer zal het gebruik van met name de zuidelijke randweg nog eens

Verkeer via hoofdstructuurwegen a.g.v. additionele maatregelen

extra worden gestimuleerd (toename van 3.300 mvt/etm). Het autoverkeer wordt gedwongen gebruik te maken van de bovenlokale - en lokale hoofdstructuurwegen. De Vlierdenseweg kan als gevolg hiervan als woonstraat en als belangrijke radiale fietsroute worden heringericht. Indien deze maatregel niet wordt toegepast blijft de Vlierdenseweg aantrekkelijk als toegangsroute tot het centrum en als doorgaande route naar de provinciale weg (aansluiting Walsberg). Als gevolg van de maatregel zal de intensiteit op de Helmondseweg en de Liesselseweg toenemen. De volgende maatregelen zijn derhalve noodzakelijk.

Lokale hoofdstructuurwegen verbindend

Door snelheidsremmende maatregelen op de Helmondseweg aan te leggen zal een aangepast verkeersgedrag van de automobilisten worden afgedwongen. Ook zal het niet-noodzakelijke verkeer eerder geneigd zijn via de westelijke omleiding naar de provinciale weg te rijden. Door deze maatregel wordt het gemotoriseerde verkeer meer gedwongen van de randwegen gebruik te maken, dan van de wegen door de kern heen. Het doortrekken van de dr. H. van Doorneweg resulteert in een evenwichtiger verdeling van het verkeer over de twee lokale hoofdstructuurwegen (Stadhoudersweg en Zeilbergsestraat) en een vergaande ontlasting van de Hagelkruisweg die als fietsroute is aangewezen. Ook na deze maatregel is de toekomstige intensiteit op de Liesselseweg nog hoog te noemen (10.800 mvt/etm).

Veldstraat en Industrieweg tijdelijke structuurwegen

Een verbinding tussen de westelijke omleiding en de centrumring blijft noodzakelijk om het verkeer te geleiden (Industrieweg-Katoenstraat). De andere lokale hoofdstructuurwegen zijn de wegen om het centrum heen, de Liesselseweg, (een deel van de) Molenstraat-Zeilbergsestraat, het Haageind en de Energiestraat-dr. H. van Doorneweg.

Betere concurrentiepositie voor fiets

De Veldstraat en de Industrieweg zijn aangewezen als tijdelijke hoofdstructuurwegen. Aangezien de huidige inrichting van de Europastraat respectievelijk de Katoenstraat niet op de toegewezen verzamelfunctie is afgestemd. Op termijn dienen kansen om beide wegen als structuurweg in te richten (b.v. mogelijkheden tot rijbaanverbreding en revitalisering bedrijventerrein) te worden aangegrepen. Dan kunnen de tijdelijke functionerende verzamelwegen als woonstraat worden heringericht.

Zes kamers om te verblijven

De wegen binnen het netwerk van hoofdstructuurwegen hebben een verblijfsfunctie. Door het ontbreken van wegen in de kern met een stroomfunctie wordt de concurrentiepositie van de fiets (voor met name interne ritten tot maximaal 5 km) verbeterd.

Binnen de hoofdstructuurwegen ontstaan er binnen de kern van Deurne zes verblijfsgebieden, zogenaamde kamers, waar het accent ligt op het verblijven en het door de inrichting van de wegen op elkaar afgestemd verkeersgedrag van de verschillende verkeersdeelnemers. Vier kamers betreffen de woongebieden; kamer I is het centrum en

Figuur 3. Wegenstructuur Liessel, Neerkant en Helenaveen



————— bovenlokale hoofdstructuurweg

————— lokale hoofdstructuurweg

VIII

kamer

kamer VI omvat het bedrijventerrein de Kranenmortel. Ook de kern Vlierden is een kamer.

4.1.2 Liessel, Neerkant en Helenaveen

De kernen als kamers

De kleine kernen binnen de gemeente worden, evenals de woongebieden in Deurne, aangewezen als een kamer. De taakstellingen ten aanzien van een kamer zijn ten eerste geen doorgaand gemotoriseerd (vracht) verkeer en ten tweede een inrichting van wegen die het verblijven binnen het gebied benadrukt (zie figuur 3).

Geen plaatselijke omleidingswegen

Het weren van doorgaand verkeer door de kernen door middel van de aanleg van omleidingswegen wordt niet voorgestaan. Door de relatief lage verkeersintensiteiten kunnen dergelijke (voor de kern grootschalige) ingrepen niet worden onderbouwd of noodzakelijk geacht.

Zuidelijke randweg Deurne van belang voor Liessel

Voor de kern Liessel is het echter wel van groot belang dat de zuidelijke randweg (om Deurne) zal worden aangelegd. Met name het doorgaande (vracht)verkeer tussen het bedrijventerrein Kranenmortel en de zandwinning aan de Liesselseweg enerzijds en de A67 anderzijds zal hierdoor eerder gebruik maken van de snelle route via de zuidelijke omleiding en het verkeersplein Ommel.

Hoofdroutes herinrichten als woonstraat

Het beleid is gericht op het onaantrekkelijk maken van de route door de kernen Liessel, Neerkant en Helenaveen voor het doorgaande (vracht)verkeer. Waar nodig zal dit door het geheel of gedeeltelijk herinrichten van wegen gerealiseerd worden. Hierbij zal gebruik gemaakt worden van de inrichtingseisen gesteld aan een 'overige weg' (zie hoofdstuk 5). Het (resterende) gemotoriseerd verkeer zal door de inrichting gedwongen worden zich aan te passen aan het langzame verkeer en het verblijfskarakter van de weg en omgeving.

Ook kamers in het buitengebied

4.1.3 Buitengebied

Voor het buitengebied vraagt, naast het concept van het duurzaam veilig wegverkeer, ook de beheersproblematiek (onderhoud) van de vele wegen om een strikte hiërarchie van het wegennet. Tussen de wegen met een ontsluitingsfunctie ontstaan dan de landelijke kamers, waar het accent ligt op het weren van doorgaand verkeer, de snelheidsbeperking en de veiligheid voor het fietsverkeer.

Vijf eisen voor een goed fietsroutenetwerk

4.2 Wegenstructuur ten behoeve van fietsverkeer

De eisen waaraan een fietsroutenetwerk dient te voldoen zijn:

- samenhang, gericht op de belangrijkste herkomsten en bestemmingen (zijnde woongebieden en centrum);
- directheid, dat zich vertaalt in lage omrijfactor en korte afstanden;

- aantrekkelijkheid, zo min mogelijk laten samenvallen met hoofdstructuurwegen;
- veiligheid, het zo min mogelijk laten kruisen van hoofdstructuur- en structuurwegen;
- comfort, o.a. een juiste en duidelijke materiaalkeuze (verharding, verlichting etc).

Twee soorten fietsroutes

Uitgaande van de Nota Fietsverkeer⁵, waarin het fietsroutenetwerk beschreven is op basis van de huidige wegenstructuur, en de gewenste indeling van de kern Deurne in kamers is de volgende stap het opzetten van een netwerk van fietsroutes. Het netwerk van fietsroutes is fijnmaziger dan die voor het gemotoriseerde verkeer (zie figuur 2). De routes komen enerzijds overeen met de wegen die een functie hebben voor het gemotoriseerde verkeer en anderzijds zijn het alternatieve routes door de verblijfsgebieden.

Bescherming fietsers op hoofdstructuurwegen

Hoewel de fietsroutes zo min mogelijk met belangrijke autoroutes moeten samenvallen is het niet te voorkomen dat deze wegen door de fietsers worden gebruikt (recreatief, tussen buitengebied en Deurne-centrum en de woon-gebieden onderling). De maatregelen op deze fietsroutes is derhalve gericht op de bescherming van de fietsers en het accentueren van hun aanwezigheid. De aanwezigheid van fietspaden of fietsstroken langs deze wegen wordt noodzakelijk geacht (zie verder hoofdstuk 5).

Radiale fietsroutes tussen woongebieden en centrum

Het tweede soort routes tussen de woongebieden en het centrum komen grotendeels overeen met de historische dorpsassen, zijnde radialen, als kortste verbinding. Ten aanzien van de route tussen het centrum en kamer III resulteert dit dat in een nieuwe fietsverbinding onder of boven het spoor ten oosten van het station. Het gedeelte van de Vlierdenseweg tussen de St. Jozefstraat en de aansluiting met de zuidelijke randweg is opgenomen als fietsroute, zijnde de kortste route tussen Vierden en Deurne.

Veiligheid fietsers in en tussen kleine kernen

Ten aanzien van de kleine kernen is in samenhang met de herinrichting van de wegen binnen de kernen het beleid gericht op de veiligheid van en het voldoende ruimte bieden voor het fiets- en voetgangersverkeer. Tussen de kernen dienen langs de hoofdstructuurwegen fietspaden aanwezig te zijn.

⁵ 'Nota Fietsverkeer', afd. weg- en waterbouw, gemeente Deurne, november 1990.

4.3 Openbaar vervoer

*Combinatie fiets-
en busgebruik*

Gezien de grootte van de kern Deurne (circa 3 x 3 km) is het busgebruik voor het interne verkeer geen reële mogelijkheid. Het openbaar vervoer is derhalve gericht op de extern gerichte relaties, waarbij de nadruk wordt gelegd op de combinatie van fiets en openbaar vervoer. Het toekomstige busstation dient met de fiets via directe en veilige routes te kunnen worden bereikt en er dient sprake te zijn van voldoende (bewaakte en onbewaakte) fietsparkeerplaatsen.

Tevens zijn er aanvullende voorzieningen wenselijk, gedacht kan worden aan een overdekte en sociaal veilige wachtplaats, een telefooncel, een brievenbus etc.

*Taken t.a.v. openbaar
vervoer*

Het gemeentelijk beleid dient zich ten aanzien van het openbaar vervoer te richten op:

- het realiseren van een direct en veilig fietsroutenetwerk in relatie tot het openbaar vervoer;
- het handhaven van de huidige oppervlakte ontsluiting;
- het bewerkstelligen van overstap-garanties tussen de oppervlakte-lijnen en de sneldiensten.

*Kleine kernen hand-
having huidige bus-
vervoer*

Ook ten aanzien van de ontsluiting van de drie kleine kernen en het buitengebied door het openbaar vervoer is het beleid gericht op het handhaven van het huidige (soms minimale) bedieningsniveau.

*Beïnvloeding mobiliteit
in kleine kernen mini-
maal*

Voor deze kernen worden geen andere mogelijkheden gezien om de mobiliteit verder te beïnvloeden. Voor Vlierden zal het fietsgebruik, in relatie tot Deurne, door middel van infrastructurele maatregelen (fietsroutes) worden gestimuleerd.

HOOFDSTUK 5. INRICHTINGSEISEN EN MAATREGELEN

5.1 Algemene inrichtingseisen

Functie en inrichting op elkaar afgestemd

Op basis van de toegewezen functie voor het gemotoriseerd en het langzame verkeer kunnen per wegvak en kruispunt de maatregelen worden bepaald die passen bij de gewenste functie. In de onderstaande tabel zijn deze maatregelen op een rij gezet, waarbij opgemerkt dat deze in zijn algemeenheid geldt. In het onderstaande zal op specifieke situaties ingegaan worden.

Tabel 1. Eisen aan inrichting en maatregelen per type weg

Aspect	Type weg			
	Bovenlokale hoofdstructuurweg	Lokale hoofdstructuurweg		Overige weg (1)
etmaalintensiteit	> = 5.000	> = 5.000	< 5.000	< 5.000
functie	stroomfunctie	ontsluitingsfunctie		verblijfsfunctie
fietsroute: - in langrichting - kruisend	veiligheid: - fietspaden - oversteekvoorzieningen	veiligheid: - fietspaden - OFOS (3) - oversteekvoorzieningen	comfort: - fietsstroken (2) - oversteekvoorzieningen	comfort: - inpassen in vormgeving overige weg
maatregelen	rotondes middengeleiders oversteeklichten	middengeleiders wegversmallingen mini-rotondes	plateaus drempels (4) wegversmallingen mini-rotondes	versmallen rijbaan visuele versmalling afsluitingen obstakels (5)
openbaar vervoer	doorstroming (VETAG)	doorstroming	doorstroming en comfort	comfort
voorrangsregeling door middel van:	verkeerslichtenregelingen rotondes	verkeerslichtenregelingen mini-rotondes	geen verkeerslichtenregeling voorrangsweg/-kruispunten	geen voorrangregelingen
parkeren	geen parkeren	geen parkeren	langsparkeren op rijbaan toegestaan	buiten de rijbaan (6) haaksparkeren parkeerhavens parkeerverbodzone
verlichting	geel, lph 8 m ¹	geel, lph 8 m ¹ (6)		wit, lph 4 à 6 m ¹ (7)
materiaal: auto	asfalt	asfalt		geen asfalt
materiaal: fiets	rood asfalt	rood asfalt		inpassing in beeld

(1) Een apart vorm van een overige weg is een weg op een bedrijventerrein, ter ontsluiting van de aanliggende percelen: de maatvoering is hiervan anders dan een woonstraat.

(2) De aanleg van fietsstroken en oversteekvoorzieningen wenselijk bij meer dan 3.000 mv/etm (zie ook bijlage 3).

(3) Een speciaal aangegeven opstelstrook voor fietsers bij verkeerslichten, zodat zij zich voor het gemotoriseerde verkeer kunnen opstellen en voor hen uit kunnen rijden.

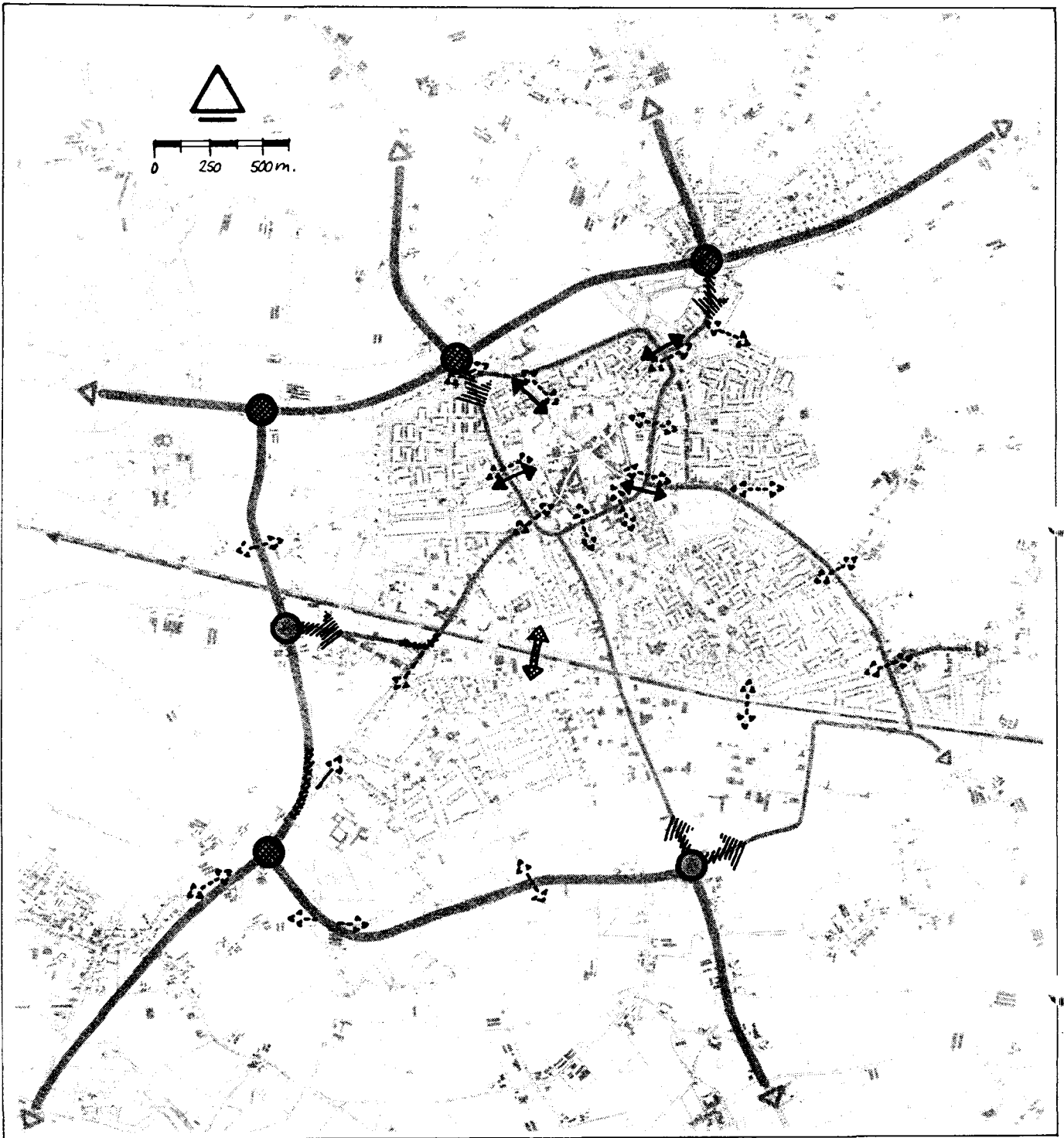
(4) Lange SVT-drempels (50 km/u); geen drempels aanleggen in een busroute, eventueel wel plateaus.








(5) Het toepassen van allerlei maatregelen tot instellen van 30 km/u-zone zodat de snelheid wordt beperkt (korte SVT-drempel en Inrit-constructies).

(6) Parkeren buiten de rijbaan op kleine parkeerconcentraties (met name gericht op nieuwe situaties).

(7) Lengte van verlichting ook afhankelijk van de breedte van het wegprofiel.

Figuur 4. Maatregelen



-  primair knooppunt (capaciteit + doorstroming)
-  secundair knooppunt (overgang)
-  vormgeving zeer belangrijk i.v.m. overgang gebied
-  soepel verloop wegtracé
-  fietstunnel
-  relatie fietsverkeer (vormgeving)
-  ingang centrum autoverkeer

Herinrichten bestaande wegen: het aanpakken van kansen

Met name bij nieuw te realiseren wegen is het aanpassen van de inrichting conform de functie een relatief eenvoudige zaak. Moeilijker en van langere duur is het herinrichten van bestaande wegen, zeker daar waar de gewenste maatregelen gezien de beschikbare ruimte eventueel pas op lange termijn kunnen worden uitgevoerd. Ook betekent dit dat bestaande situaties voor langere tijd geaccepteerd dienen te worden. Wel dienen kansen om de gewenste maatregelen uit te kunnen voeren te worden benut. Hierbij wordt met name gedacht aan het koppelen van maatregelen bij onderhoud en beheer enerzijds en het aansluiten bij stedenbouwkundige ontwikkelingen anderzijds.

In de navolgende paragrafen zal op een aantal specifieke situaties worden ingegaan. Daarbij zal een aanzet tot een wenselijke inrichting worden gemaakt. Hierbij wordt verwezen naar figuur 4 waarin een en ander schematisch is weergegeven.

5.2 Bovenlokale hoofdstructuurwegen

In de gewenste toekomstige wegenstructuur behoren de westelijke - en zuidelijke randweg van Deurne en de oostelijke omleiding om Vierden tot de bovenlokale hoofdstructuurwegen.

Primaire knooppunten

1. De aansluiting van de westelijke - en de zuidelijke randweg en de aansluitingen op de provinciale weg dienen te worden vormgegeven als primaire verkeerskundige knooppunten waar de doorstroming van het verkeer voorop staat.

Rotonde met vrijliggende fietspaden

2. Het aantal aansluitingen van lokale hoofdstructuurwegen op de bovenlokale hoofdstructuurwegen dient te worden beperkt, zodat de doorstroming op de bovenlokale hoofdstructuurwegen optimaal kan zijn. De aanleg van een rotonde op deze punten kan worden overwogen aangezien hiermee eveneens de overgang tussen niet-bebouwde - en bebouwde kom kan worden geaccentueerd (b.v. de aansluiting westelijke omleiding met de Industrieweg en de zuidelijke randweg met de Liesselseweg).

Vrijliggende fietspaden

3. Deze wegen dienen vrijliggende fietspaden te hebben en daar waar fietsroutes de hoofdstructuurweg kruisen dienen oversteekvoorzieningen te worden aangelegd in de vorm van verkeerslichten of via vrijliggende fietspaden bij een rotonde (het fietsverkeer dient hier voorrang te verlenen aan het autoverkeer). Een uitzondering hierop is de oostelijke omleiding om Vierden waar de oorspronkelijke route als fietsroute is aangewezen. Hierbij is een duidelijke en veilige vormgeving van de overgang tussen de fietsroute en de vrijliggende fietspaden langs de oostelijke omleiding van belang.

*Oversteekvoorzieningen
fietsers samen met
aansluiting overige weg*

4. De aansluitingen van het woongebied (de overige wegen) op de zuidelijke- en westelijke randweg combineren met fietsoversteekvoorzieningen (in relatie tot de aangewezen fietsroutes).

5.3 Lokale hoofdstructuurwegen

5.3.1 Algemeen

Dubbelfunctie

De lokale hoofdstructuurwegen hebben enerzijds een verzamel-functie, ter verbinding van de woongebieden met de hoofdstructuurwegen, en anderzijds is er in de meeste gevallen sprake van woonfuncties langs de betreffende weg. De inrichting van dit type weg is dan ook het moeilijkste aangezien er verschillende belangen behartigd dienen te worden.

Soepel wegverloop

1. Het wegtracé van de structuurwegen dienen zoveel mogelijk soepel te verlopen. Dit is met name van toepassing op de route Katoenstraat-Stationsstraat.

Aanleg fietsstroken

2. De aanwezigheid van fietsstroken langs deze wegen zijn zowel vanuit comfortverbetering als uit veiligheidsoogpunt gewenst. De minimaal gewenste breedte zal echter gezien het beschikbare wegprofiel op veel plaatsen niet mogelijk zijn.

*Oversteekvoorzieningen
bij drukke fietsroutes*

3. De oversteekbaarheid van deze wegen dient te worden verbeterd, daar waar de fietsroutes de wegen kruisen. Afhankelijk van de intensiteit kan gedacht worden aan een verhoogd plateau (indien het een kruispunt betreft) of een middengeleider. De maatregel dient de aandacht van de automobilist te vestigen op de mogelijke aanwezigheid van overstekende fietsers.

5.3.2 Centrumring

De centrumring is als een verzameling van lokale hoofdstructuurwegen aangewezen. Gezien de specifieke functie van deze centrumring worden de wenselijke maatregelen apart belicht.

*Verminderen aantal
kruispunten*

1. Het beperken van het aantal kruispunten op centrumring waarbij aangesloten wordt op de bereikbaarheid van de belangrijkste parkeerlocaties in en nabij het centrum (in het voorstel zijn vier toegangen aangewezen, zo veel mogelijk in overeenstemming met de ligging van de belangrijkste parkeervoorzieningen).

Toegang centrum voor fietsers optimaliseren

2. De kruispunten indien mogelijk vormgeven als T-aansluitingen voor gemotoriseerd verkeer (de weg in de richting van het centrum afsluiten). De toegankelijkheid van het centrum voor het fietsverkeer waarborgen: in het verlengde van de fietsroutes oversteekvoorzieningen (in de vorm van middengeleiders) de toegang tot het centrum behouden.

5.4 Kamers

De gebieden binnen de bovenlokale- en lokale hoofdstructuurwegen zijn aangewezen als de kamers van Deurne (ook de vier kleine kernen zijn kamers). In deze gebieden staat de verblijfsfunctie centraal. Door middel van het integraal herinrichten van de wegen wordt een verkeersgedrag (en rijsnelheid) van het snel- en langzaam verkeer afgedwongen dat op elkaar is afgestemd. Het inrichten van nieuwe woongebieden als 30 km/u-zones (niet noodzakelijk in juridische zin) is reeds gemeentelijk beleid. De aandacht dient derhalve uit te gaan voor het herinrichten van bestaande woongebieden tot dergelijke zones. Naast de herinrichting van de wegen, dient tevens aandacht te worden besteed aan andere aspecten van het verblijven (zoals groen, speelvoorzieningen, verlichting en parkeren). Mogelijk kan een koppeling worden gemaakt met de werkzaamheden die in het kader van beheer moeten worden uitgevoerd.

5.5 Fietsvoorzieningen

In het voorgaande is reeds het belang van eigen fietsvoorzieningen aangetoond en zijn de algemeen gewenste maatregelen beschreven. Daarnaast is met name het verminderen van de barrière-werking van de spoorlijn een taak. Hiermee wordt het enerzijds mogelijk een fijnmazig fietsnetwerk te creëren en anderzijds worden er randvoorwaarden geschapen waardoor de fiets concurrerend ten opzichte van de (interne) autorit kan zijn. Concrete maatregelen zijn:

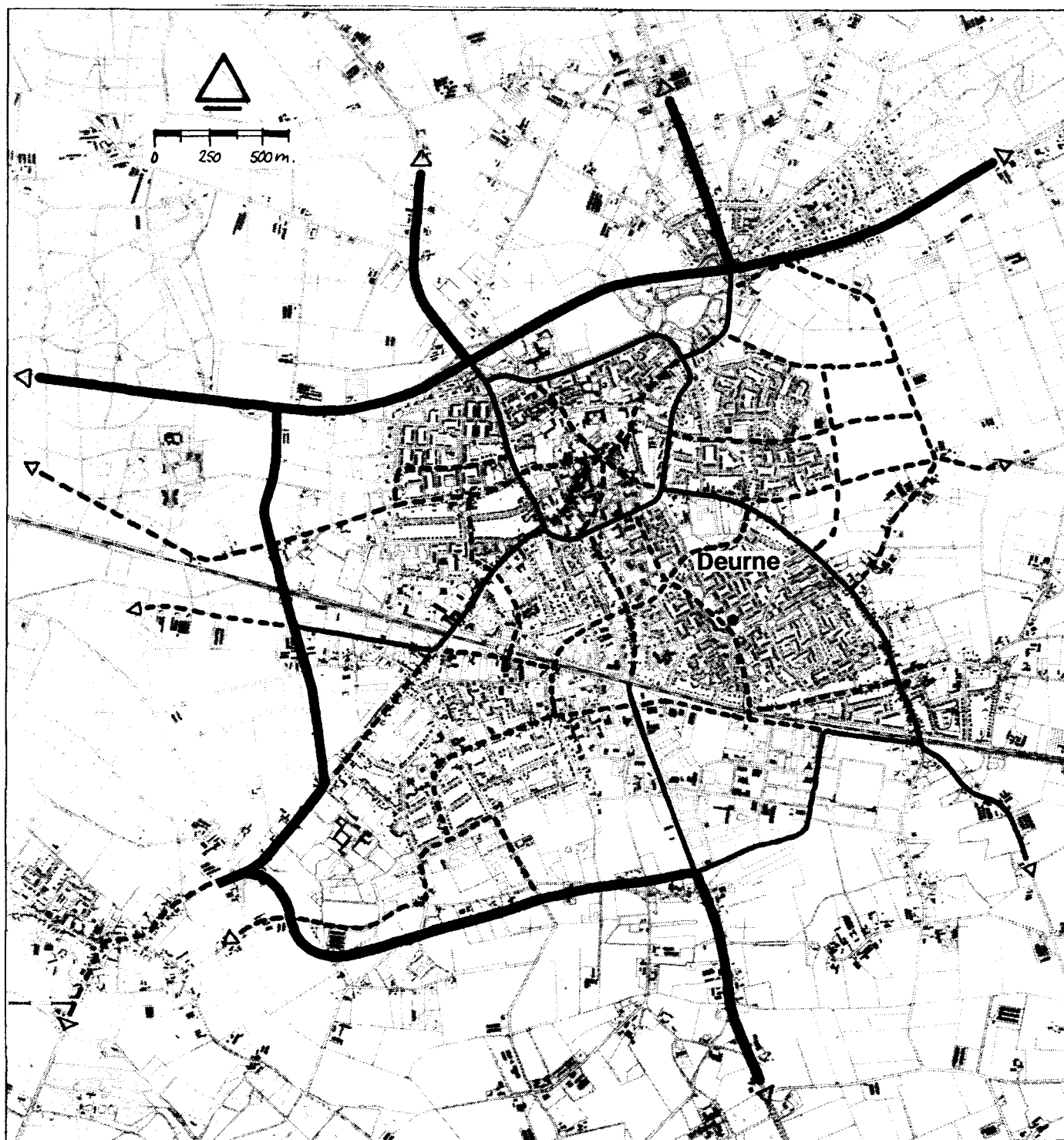
Fietstunnel

1. De aanleg van een fietstunnel onder het spoor door ten oosten van het station in het verlengde van Leembaan.

Behoud van fietsoversteek

2. Het streven naar behoud van de bestaande fiets-oversteek tussen de Hagelkruisweg en de Dr. Huub van Doorneweg.

Figuur 5 Wegenstructuur t.b.v. fietsverkeer



- fietsroute én bovenlokale hoofdstructuurweg
- fietsroute én lokale hoofdstructuurweg
- - - -** fietsroute binnen kamer

HOOFDSTUK 6. TOETSING AAN TAAKSTELLINGEN

Door het geven van een samenvatting zullen in het navolgende de voorgestelde maatregelen getoetst worden aan de gestelde taakstellingen, zodat de haalbaarheid ervan kan worden aangegeven.

Theorie en toekomst

Op basis van een theorie, die uitgaat van een indeling van wegen in een verkeers- of een verblijfsgebied, is een visie gegeven op de toekomstige wegenstructuur van Deurne. Met deze wegenstructuur, één voor het gemotoriseerde - en één voor het fietsverkeer, wordt een middel gegeven om de groei van de automobilititeit te kunnen beperken. Door een wegenstructuur met een beperkt aantal wegen met een stroom- en een verzamel functie en een fijnmazig fietsroutenetwerk aan te wijzen is een wensbeeld vastgelegd waarmee de doelstelling van een evenwicht tussen leefbaarheid en bereikbaarheid kan worden bereikt.

Wensbeeld en praktijk

Men dient zich te realiseren dat het bereiken van deze toekomstige situatie alleen in het kader van een jarenprogramma gerealiseerd kan worden. Het betreft nu eenmaal een bestaande situatie waarin bepaalde zaken fysiek vastliggen en veranderingen vanuit financiële - en privaatrechtelijke randvoorwaarden niet snel doorgevoerd kunnen worden. Toch wordt het beschrijven van het wensbeeld als een goed middel gezien om greep te krijgen op het mobiliteitsbeleid. Hierdoor wordt een houvast, een kader, gecreëerd waaraan maatregelen kunnen worden getoetst en waarbinnen een uitwerking op deelaspecten kan plaatsvinden. Het wensbeeld dient als referentie voor het (nog) op te stellen meerjarenplan en investeringsprogramma.

Deelnota's

Deze uitwerking heeft grotendeels plaatsgevonden in de verschillende deelnota's van het gemeentelijk VCP. Als belangrijkste worden hier genoemd:

- De 'Verkeersmodelstudie' waarin de toekomstig gewenste wegenstructuur op de gevolgen in weggebruik is doorgerekend. Opgemerkt wordt dat de gewenste wegenstructuur samen valt met de voorkeursvariant model 11.
- De 'Nota Fietsverkeer' waarin het gewenste fietsnetwerk is beschreven. Deze is echter gebaseerd op de huidige wegenstructuur. Een aanpassing op de toekomstige wegenstructuur, waarbij verwezen wordt naar figuur 5, wordt aanbevolen.
- De 'Concept Nota Verkeersveiligheid' waarmee een begin is gemaakt tot een algemeen verkeersveiligheidsbeleid. Het vergroten van de verkeersveiligheid door middel van structurele maatregelen ('Duurzaam veilig wegverkeer') dient hierbij het accent te zijn.
- Een parkeerbeleidsnota is nog niet voorhanden. Een evaluatie van de huidige bereikbaarheid van het centrum, de kwantiteit en de kwaliteit van de parkeervoorzieningen en een toekomstige visie op het functioneren van centrum zal worden uitgevoerd. Naar verwachting zal deze begin 1994 in procedure worden gebracht.

Drie typen wegen en drie veiligheidsprincipes

Bij de beschrijving van het mobiliteitsbeleid is uitgegaan van de drie verkeerveiligheidsprincipes waaraan de drie typen wegen dienen te voldoen om het totaal aantal potentiële conflicten met ernstige afloop te minimaliseren. Deze principes, die genoemd worden in het kader van 'Duurzaam veilig wegverkeer', zijn:

1. functioneel gebruik;
2. homogeen gebruik;
3. voorspelbaar gebruik.

Wegen om de kern t.b.v. doorgaand verkeer

Als belangrijkste taakstelling is 'het voorkomen van onbedoeld gebruik van infrastructuur' gesteld. Het toekennen van functies aan wegen en het daaraan koppelen van inrichtingsmaatregelen is middel om te komen tot een functioneel gebruik van het wegennet.

Voor Deurne betekent dit dat het belangrijkste knelpunt - het doorgaande verkeer dat gebruik maakt van de wegen door de kern - wordt opgelost. Het doorgaande verkeer (ten opzichte van de kern) mag alleen van bovenlokale hoofdstructuurwegen, buiten de kern om, gebruik maken. Vanuit deze theorie zijn de westelijke - en zuidelijke randweg (en de oostelijke omleiding voor Vlierden) dan ook noodzakelijk.

Taakstellingen haalbaar onder voorwaarden

Alleen door de aanleg van deze nieuwe wegen wordt het mogelijk een heldere en eenduidige toekomstige wegenstructuur vast te stellen, met een minimaal aantal wegen met een verkeersfunctie binnen de kern. Dit is de basis waarop de gestelde taakstellingen, vanuit de principes van homogeen - en voorspelbaar gebruik, steunen:

- het terugdringen van het doorgaand - en onnodig autoverkeer binnen de kern van Deurne;
- een zo veel mogelijk van het gemotoriseerde verkeer gescheiden wegenstructuur voor het fietsverkeer;
- het inrichten van 30 km/u-zones waar de snelheid en rijgedrag van de verkeersdeelnemers op elkaar is afgestemd;
- het goed vormgeven van overgang tussen verkeers- en verblijfsgebied en het verminderen van potentiële conflictpunten.

De verwachting is dat door de combinatie van nieuwe wegen en het consequent uitvoeren van de juiste maatregelen per type weg de taakstellingen, zij het soms op lange termijn, haalbaar zijn.

Genomen besluiten

Ten aanzien van het gemeentelijke mobiliteitsbeleid heeft de gemeenteraad besloten tot de ontwikkeling van Deurne-West en de aanleg van de westelijke omleidingsweg. Hierbij is de voorkeur uitgesproken om deze weg te combineren met de omleiding Vlierden.

Ten aanzien van het voorkeursmodel 11 (o.a. de aanleg van de zuidelijke randweg en de doortrekking van de dr. H. van Doorneweg) hebben de commissies Openbare Werken/Grondzaken en Ruimtelijke Ordening en Milieu positief geadviseerd.