

RAPPORTAGE
NOODROUTE VRACHTVERKEER
GEMEENTE BOXTEL

Bouwfonds Adviesgroep bv

25 maart 1992

Rapportage noodroute vrachtverkeer gemeente Boxtel

In opdracht van:

Gemeente Boxtel

Bouwfonds Adviesgroep bv
*Advies- en Managementbureau
voor beheer en ontwikkeling
voor de gebouwde omgeving*

Postbus 15
3870 DA Hoevelaken
Telefoon: 03495 - 39441
Telefax: 03495 - 39225

B.J. Mathijssen
M. van der Zwan

25 maart 1992
R/009

Voorwoord

In opdracht van het gemeentebestuur van Boxtel heeft Bouwfonds Adviesgroep bv onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om een noodtracé voor het vrachtverkeer te realiseren.

Ten behoeve van het realiseren van een noodtracé is de stuurgroep Noodoplossing ingesteld. Hierin hadden zitting:

de heer Rombouts, burgemeester
mevr. V.d. Aker, wethouder Verkeer en Vervoer
de heer Van Zuidam, wethouder Ruimtelijke inrichting
de heer Claassen, directeur sektor Wonen en Werken
de heer Slaats, hoofd afdeling Ruimtelijke inrichting
de heer De Boer, BYA
de heer Meijer, adviseur (ad hoc)
de heer Mathijssen, projectcoördinator

Het onderzoek is uitgevoerd in zeer nauwe samenwerking met mevr. Neelen, mevr. Ietswaart en de heren Veltman, Rozendaal, Koelink, Dörfel, Franssen, Kamps, Wirtz, en Schoonen. Mede door hun inzet en creativiteit is het mogelijk geweest om uit een groot aantal varianten de variant te kiezen die nu voorligt.

Inhoudsopgave:**Bladzijde:**

<i>SAMENVATTING EN CONCLUSIES</i>	3
<i>HOOFDSTUK I</i>	
Inleiding / gevolgde werkwijze	7
<i>HOOFDSTUK II</i>	
Beschrijving van de huidige situatie	10
<i>HOOFDSTUK III</i>	
Obstakels, gevolgen en oplossingen t.a.v. de diverse varianten	14
1. <i>VARIANT 2</i>	
1.1 Obstakels met betrekking tot variant 2	14
1.2. Gevolgen t.a.v. verkeersveiligheid, hinder en milieu van variant 2 in relatie met bestaande situatie	15
1.3 Maatregelen ter verbetering van de variant	15
1.4 Conclusie t.a.v. variant 2	15
2. <i>VARIANT 3</i>	
2.1 Obstakels met betrekking tot variant 3	16
2. 2. Gevolgen t.a.v. verkeersveiligheid, hinder en milieu van variant 3 in relatie met bestaande situatie	17
2.3 Maatregelen ter verbetering van de variant	17
2.4 Conclusie t.a.v. variant 3	17
3. <i>VARIANT 4</i>	
3.1 Obstakels met betrekking tot variant 4	18
3. 2. Gevolgen t.a.v. verkeersveiligheid, hinder en milieu van variant 4 in relatie met bestaande situatie	19
3.3 Maatregelen ter verbetering van de variant	19
3.4 Conclusie t.a.v. variant 4	19

4.	VARIANT 5	
4.1	Obstakels met betrekking tot variant 5	20
4.2	Gevolgen t.a.v. verkeersveiligheid, hinder en milieu van variant 5 in relatie met bestaande situatie	24
4.3	Maatregelen ter verbetering van de variant	25
4.4	Conclusie t.a.v. variant 5	26

HOOFDSTUK IV

Beoordelen overgebleven varianten op basis van criteria en uitgangspunten/ opstellen beoordelingsmatrix	29
--	----

BIJLAGEN:

1. Voorkeurskenmerken Functionele Wegenclassificatie (bron: tabel 2 van het VCP, het definitieve plan – samenvatting – d.d. 28 april 1989);
2. Nadere definiëring van te hanteren criteria, operationalisatie begrippen;
3. Notitie gevolgen onderhoudsplanung ten gevolge van noodoplossing;
4. Planning beheer en onderhoudswerkzaamheden.
5. Variant 5: Intensiteiten en geluidsconsequenties.

0. Samenvatting en conclusies

Samenvatting

Op 10 februari van dit jaar werd door de commissies OWYM en RIVE gesproken over de 29 verschillende noodoplossingen die van diverse kanten waren gelanceerd.

Na de eerste beoordelingsronde bleven er nog vier varianten over (2 t/m 5) die allemaal voldeden aan de vijf eerder door de raad vastgestelde uitgangspunten m.b.t. de realisatie van de noodoplossing.

Dit waren de volgende punten:

1. De tijdelijke oplossing mag de definitieve oplossing op geen enkele wijze blokkeren;
2. De totale verkeersveiligheid moet beter;
3. De totale hinder moet in principe minder worden;
4. De realisatietijd bedraagt ten hoogste één jaar;
5. De onrendabele kosten mogen niet meer bedragen dan circa één miljoen gulden.

Op 10 februari 1992 gaven de commissies de opdracht om de vier overgebleven alternatieven nader te onderzoeken en de meest gunstige uit te werken.

Om te bepalen welke variant dit predikaat zou mogen krijgen zouden vijf criteria moeten worden gehanteerd.

1. Veiligheid.
2. Hinder.
3. Milieu-aspecten.
4. Tijd.
5. Kosten.

Hierbij werd aangegeven dat het meeste gewicht zou worden toegekend aan de verkeersveiligheid.

In de Rapportage Noodroute Vrachtverkeer die nu voor u ligt, wordt verslag gedaan van de wijze waarop dit onderzoek is uitgevoerd alsmede van de resultaten die het heeft opgeleverd.

De afgelopen periode is de informatie verzameld op grond waarvan de vier overgebleven varianten (2, 3, 4 en 5) met elkaar konden worden vergeleken.

Voor wat betreft de veiligheid is in eerste instantie gekeken of de routes qua fysieke kenmerken eigenlijk wel geschikt zijn om het vrachtverkeer in combinatie met fietsers te verwerken. De maatstaf die hiervoor is gehanteerd, is op 25 mei 1989 met het Verkeerscirculatieplan door de gemeenteraad vastgesteld. Het gaat om de zogenaamde "Voorkeurskenmerken wegenclassificatie" (zie bijlage 1).

De wegenclassificatie geeft onder meer aan welke uiterlijke kenmerken een wegvak moet bezitten indien men er doorgaand vrachtverkeer overheen wil sturen. In dit kader wordt onderscheid gemaakt tussen "Stroombanen", "Wegen", "Straten" en "Erven".

Doorgaand vrachtverkeer moet in principe alleen via "Stroombanen" rijden.

Alhoewel het vrachtverkeer volgens de wegenclassificatie 'bij voorkeur niet' zal worden geleid over "Wegen" wordt het in het kader van de Noodoplossing toelaatbaar geacht om dit voor een zekere tijd toch te doen. Het ligt in de rede om, zodra de ZOW

geroed is gekomen, hieraan een einde te maken en het doorgaand vrachtverkeer zoveel mogelijk van "Wegen" te weren.

Bij de bestudering van de vier alternatieven is bekeken welke wegvakken in het licht van de wegenclassificatie, in principe breed genoeg zijn voor vrachtverkeer en tevens voldoende ruimte bieden voor de fietser. Met andere woorden, nagegaan is in hoeverre het vrachtverkeer zal komen te rijden over "Stroombanen" en "Wegen".

Als eerste kon worden geconstateerd dat het vrachtverkeer momenteel zijn weg vindt van en naar het industrieterrein over wegen die daar, gemeten aan de wegenclassificatie, niet voor zijn toegerust. De wegen zijn te smal en/of laten te weinig ruimte voor de fietser. Een en ander impliceert een aanzienlijke (potentiële) verkeersonveiligheid.

Bij nadere bestudering van de vier overgebleven noodroutes voor het vrachtverkeer is gebleken dat geen ervan in zijn geheel zonder meer voldoet aan de eisen die op basis van de wegenclassificatie kunnen worden gesteld aan zo'n route. Vervolgens is gekeken of er mogelijkheden zijn om de route alsnog geschikt te maken. Door in enkele "Straten" éénrichtingverkeer in te stellen voor al het autoverkeer ontstaat zowel voor vrachtwagens als voor fietsers voldoende ruimte.

Dit bleek echter niet mogelijk voor varianten twee, drie en vier. Alleen variant vijf biedt nog perspectief. Door op de Stenen Kamer, de Past. Erasstraat, de Parallelweg Noord en een deel van Parallelweg Zuid éénrichtingverkeer voor al het autoverkeer in te stellen en door op de route de benodigde fietsvoorzieningen te treffen, worden de belangrijkste knelpunten met betrekking tot variant vijf opgelost en kan daarmee geschikt worden gemaakt als noodroute voor het vrachtverkeer.

Variant 5 ziet er dan als volgt uit:

- IN:
- Achterberghstraat (tweerichtingenverkeer)
 - Baanderherenweg (tweerichtingenverkeer)
 - Stenen Kamer (éénrichtingsverkeer voor alle motorvoertuigen)
 - Van Hornstraat (éénrichtingsverkeer voor alle motorvoertuigen)
 - Tongersestraat (éénrichtingsverkeer voor vrachtverkeer)
 - Industrieterrein
- UIT:
- Industrieterrein
 - Boseind (éénrichtingsverkeer voor vrachtverkeer)
 - Parallelweg Zuid (éénrichtingsverkeer voor vrachtverkeer tot Pr. Hendrikstraat)
 - Parallelweg Zuid (éénrichtingsverkeer voor alle motorvoertuigen vanaf Pr. Hendrikstraat tot aan Parallelweg Noord)
 - Parallelweg Noord (éénrichtingsverkeer voor alle motorvoertuigen)
 - Past. Erasstraat (éénrichtingsverkeer voor alle motorvoertuigen)
 - Annastraat (éénrichtingsverkeer voor vrachtverkeer)
 - Van Hugenpothstraat (éénrichtingsverkeer voor vrachtverkeer)
 - Baanderherenweg (tweerichtingenverkeer)
 - Achterberghstraat (tweerichtingenverkeer)

Naast het instellen van deze vrachtwagenroute zullen de volgende maatregelen moeten worden genomen:

- Fellenoord, wegvak Eindhovenseweg – Grote Beemd: afsluiten voor autoverkeer;
 - Rechterstraat, wegvak Kruisstraat – Molenstraat: afsluiten voor vrachtverkeer;
 - Stationsstraat, wegvak Molenstraat – Pr. Bernardstraat: afsluiten voor vrachtverkeer;
 - Baroniestraat, wegvak Past. Erasstraat – Pr. Bernardstraat: afsluiten voor vrachtverkeer;
 - Van der Voortweg: vanaf de Baroniestraat afsluiten voor vrachtverkeer;
 - Pr. Bernardstraat: vanaf de Baroniestraat verplichte rijrichting voor autoverkeer;
 - Breukelsestraat, wegvak Stationsstraat – Parallelweg Noord: verplichte rijrichting voor vrachtverkeer;
 - Breukelsestraat, wegvak Parallelweg Noord – Baroniestraat: verplichte rijrichting voor vrachtverkeer;
 - Baroniestraat, wegvak Breukelsestraat – Past. Erasstraat: verplichte rijrichting voor vrachtverkeer;
 - De route Ramsteeg, De Vorst en het Boseind zal voor doorgaand vrachtverkeer worden afgesloten.
-
- Reconstructie kruispunt Achterberghstraat – Bosscheweg (rotonde);
 - Reconstructie kruispunt Achterbergstraat – Baanderherenweg (rotonde);
 - Aanleggen van fietsstroken in:
 - de Achterberghstraat;
 - de Baanderherenweg;
 - de Stenen Kamer;
 - de Tongersestraat;
 - de Parallelweg Noord;
 - de Past. Erasstraat;
 - de Annastraat;
 - Van Hugenpothstraat;
 - Aanleggen van fietsstrook en fietspad langs de Parallelweg Zuid;
 - Aanleggen van fietssuggestiestroken in de Van Hornstraat;
 - Aanpassen VRI Stenen Kamer en aanleg OFOS-sen;
 - Veiliger oversteekmogelijkheid op Stationsplein en het verplaatsen van een bushalte;
 - Aanpassen route BBA van en naar station;
 - Aanleggen parkeerhavens aan een deel van de oostelijke zijde Van Hornstraat;
 - Veiliger oversteekmogelijkheid in Van Hornstraat bij Jan van Brabantstraat;
 - Aanleggen van enkele bushavens in de Annastraat en de Baanderherenweg.

Conclusies

De gekozen variant is gezien de huidige situatie de minst slechte oplossing. Doordat de route door de bebouwde kom van Boxtel gaat, wordt het aantal motorvoertuigen ten opzichte van huidige situatie niet minder. Maar door een grotere scheiding aan te brengen tussen het vrachtverkeer en het overige verkeer wordt de verkeersveiligheid sterk verbeterd.

Uiteraard blijven er minpunten, zoals:

- het omrijden in verband het instellen van éénrichtingsverkeer
- het zwaarder belasten van een aantal wegvakken
- de busroute van BBA
- het aanleggen van alternatieve parkeervoorzieningen ter compensatie.

Variant vijf is in combinatie met bovenbeschreven aanvullende maatregelen een reële mogelijkheid.

De verkeersveiligheid wordt sterk verbeterd ten opzichte van de huidige situatie en ook de hinder wordt minder groot. Vergeleken met nu zullen er per saldo minder woningen hinder ondervinden van met name het vrachtverkeer. Ook de milieu-effecten van deze vrachtroute zijn over het geheel genomen positief.

De totale meerkosten die direct samenhangen met de realisatie van noodroute vijf blijven onder de één miljoen gulden. De "onrendabele kosten" zoals deze ook wel worden genoemd bedragen f 560.400.

Nadat de raad in april een besluit heeft genomen t.a.v de noodroute zal het nog circa één jaar duren voordat de route in gebruik kan worden genomen.

Hiermee kan worden voldaan aan alle vijf de uitgangspunten die de raad op 23 januari 1992 heeft vastgesteld met betrekking tot het tot stand komen van een noodroute.

Voor de rendabele kosten die in relatie met de noodoplossing moeten worden gemaakt is dekking gevonden. Voor beheer en onderhoud van wegen en riolering en voor de uitvoering van enkele voor de noodoplossing relevante maatregelen uit VCP/GMK, almede voor een aantal ingrepen in het kader van de "bevordering van de verkeerskundige infrastructuur" is ongeveer 3,6 miljoen gulden nodig.

1. INLEIDING / GEVOLGDE WERKWIJZE

Op 10 februari van dit jaar werd door de commissies OWYM en RIVE gesproken over de 29 verschillende noodoplossingen die van diverse kanten waren gelanceerd.

Na de eerste beoordelingsronde bleven er nog vier varianten over (2 t/m 5) die allemaal voldeden aan de vijf uitgangspunten m.b.t. de realisatie van de noodoplossing die eerder door de raad waren vastgesteld.

Dit waren de volgende punten:

1. De tijdelijke oplossing mag de definitieve oplossing op geen enkele wijze blokkeren;
2. De totale verkeersveiligheid moet beter;
3. De totale hinder moet in principe minder worden;
4. De realisatietijd bedraagt ten hoogste één jaar;
5. De onrendabele kosten mogen niet meer bedragen dan circa één miljoen gulden.

Op 10 februari 1992 gaven de commissies de opdracht om de vier overgebleven varianten nader te onderzoeken en de meest gunstige uit te werken.

Om te bepalen welke variant dit predikaat zou mogen krijgen moesten vijf criteria worden gehanteerd.

1. Veiligheid
2. Hinder
3. Milieu-aspecten
4. Tijd
5. Kosten.

Het meeste gewicht werd gegeven aan de verkeersveiligheid.

In de Rapportage Noodroute Vrachtverkeer die nu voor u ligt, wordt verslag gedaan van de wijze waarop dit onderzoek is uitgevoerd alsmede van de resultaten die dit heeft opgeleverd.

Hieronder wordt allereerst ingegaan op de gevolgde werkwijze.

Operationaliseren van de vijf criteria

De eerste stap die in het onderzoek moest worden gezet was het verduidelijken van de inhoud die zal worden gegeven aan de criteria veiligheid, hinder en milieu. In bijlage 2 is beknopt weergegeven hoe dit is gedaan.

Veiligheid wordt beschreven in termen van het aantal verkeersongevallenconcentraties dat ligt op routes die het vrachtverkeer momenteel reeds gebruikt in vergelijking met het aantal dat zal worden gekruist na instelling van één van de noodroutes.

Afgezien van deze objectief vrij goed meetbare onveiligheid, moet men zich ervan bewust zijn dat er ook zo iets is als door burgers gevoelde of latent aanwezige verkeers-onveiligheid. Om deze reden is ook gekeken naar mogelijke conflictsituaties daar waar langzaam en vrachtverkeer elkaar kruisen of zich bewegen op dezelfde wegvlakken. Hierbij is gelet op de situering van met name scholen, bejaardentehuizen, de hoofd-winkelstraten in relatie tot de belangrijkste fietsroutes.

Een indicatie van verkeersveiligheid die het midden houdt tussen objectief meetbaar en subjectief waarneembaar kan worden ontleend aan de zogenaamde "functionele wegen-classificatie". In tabel 2 van het "Verkeerscirculatieplan gemeente Boxtel, het

definitieve plan – samenvatting –" d.d. 28 april 1989 zijn de voorkeurskenmerken functionele wegenclassificatie opgenomen.

Met deze voorkeurskenmerken wordt onder meer uitgedrukt of een bepaald wegvak vrachtverkeer kan verwerken rekening houdend met de karaktertrekken van de weg in relatie met de directe omgeving. Hierbij wordt bedoeld op: de verhardingsbreedte die aanwezig is voor gemotoriseerd en fietsverkeer; de menging van diverse verkeerssoorten; de noodzakelijke voorzieningen ten aanzien van de verkeersveiligheid. Het moge duidelijk zijn dat de wegenclassificatie behalve meetpunten voor verkeersveiligheid, vooral ook dient om aan te geven of er in verkeerstechnisch opzicht geen problemen bestaan. Een weg moet geschikt zijn om het verkeersaanbod te verwerken.

De hinder wordt bepaald door het aantal woningen in Boxtel dat wordt geconfronteerd met vrachtverkeer.

Voor wat het laatste criterium, te weten milieu-aspecten, betreft wordt onderscheid gemaakt tussen geluidhinder en trilling.

Van obstakels naar oplossingen

Aangezien de noodoplossing gemiddeld genomen voor Boxtel een verbetering moet betekenen ten opzichte van de huidige situatie zullen de vier varianten moeten worden beschreven in termen van veiligheid, hinder en milieu.

De varianten moeten behalve aan de hand van deze drie criteria ook worden beoordeeld op basis van de kosten die zijn gemoeid met de realisering van de oplossing en de tijd die hiermee heen gaat. Uitgangspunt is nog steeds dat de kosten die direct samenhangen met de noodoplossing maximaal één miljoen mogen bedragen en dat het tracé binnen één jaar na de keuze moet zijn gerealiseerd.

Met name met het oog op deze twee zaken is zorgvuldig bekeken welke knelpunten en obstakels er zijn te onderkennen die een oplossing in de weg staan. Gedacht kan worden aan obstakels in het kader van het bestemmingsplan, de Wet geluidhinder, de Wegenverkeerswet, eigendomsverhoudingen, verkeerstechnische knelpunten (wegenclassificatie e.d.) en obstakels in relatie tot onderhoud van wegen, riolering, kabels en leidingen e.d.

Obstakels zijn zonder veel moeite op te sommen. Toch is er veel aan gelegen om nu op korte termijn verbetering te brengen in de huidige situatie. Met kracht en creativiteit is er gewerkt aan oplossingen voor deze knelpunten. De in dit verband voorgestelde maatregelen / oplossingen zijn waar nodig beschreven in termen van noodzakelijke (wettelijke) procedures, aanpassing c.q. afstemming van diverse werkplanningen, overleg, voorlichting, financiën, fysieke (verkeerskundige) ingrepen e.d. Het is duidelijk dat er op diverse plaatsen knopen doorgehakt moesten worden.

Indien er desondanks nog "onoplosbare" obstakels over bleven, moesten de varianten die hiermee te maken hebben alsnog worden geschrapt. Dit kon bijvoorbeeld indien de route uit verkeerstechnisch oogpunt toch nog onbruikbaar werd geacht. Te denken valt aan een situatie waarin het vrachtverkeer over wegen zou worden geleid die daar volgens de eisen uit de wegenclassificatie niet geschikt voor zijn. Ook kan blijken dat de capaciteit van de spoorwegovergangen te klein is om de geconcentreerde stroom vracht-wagens te verwerken. Verder kan het zo zijn dat er een juridische procedure moet worden gevolgd die zoveel tijd in beslag zal gaan nemen en/of dat de kosten zo hoog oplopen dat niet meer aan de uitgangspunten kan worden voldaan die ten grondslag liggen aan het project

Noodoplossing.

Nadat de gevolgen van de overgebleven varianten waren beschreven in termen van veiligheid, hinder en milieu, moest er worden bepaald of de resultaten bevredigend dan wel onvoldoende zijn in vergelijking met de huidige situatie.

Indien een variant op enkele punten niet voldoende positief werkt, of zelfs nadelige gevolgen heeft, moest worden besloten of en zo ja tegen welke prijs aanvullende maatregelen moesten worden genomen.

In het geval dat men hier bevestigend op antwoordt, moest worden gezocht naar de meest geschikte combinatie van maatregelen.

Voorstelbaar is dat men een kruispunt extra gaat beveiligen middels een verkeersregelinstallatie terwijl dit punt wellicht ook in de huidige situatie reeds als onveilig zou kunnen worden bestempeld.

Een ander voorbeeld: men zou vooruitlopend op sanering geluidhinder op basis van prognoses uit de Gemeentelijke Verkeersmaatregelenkaart (GMK) alvast maatregelen kunnen treffen om deze hinder reeds nu te beperken.

De keuze van één noodoplossing

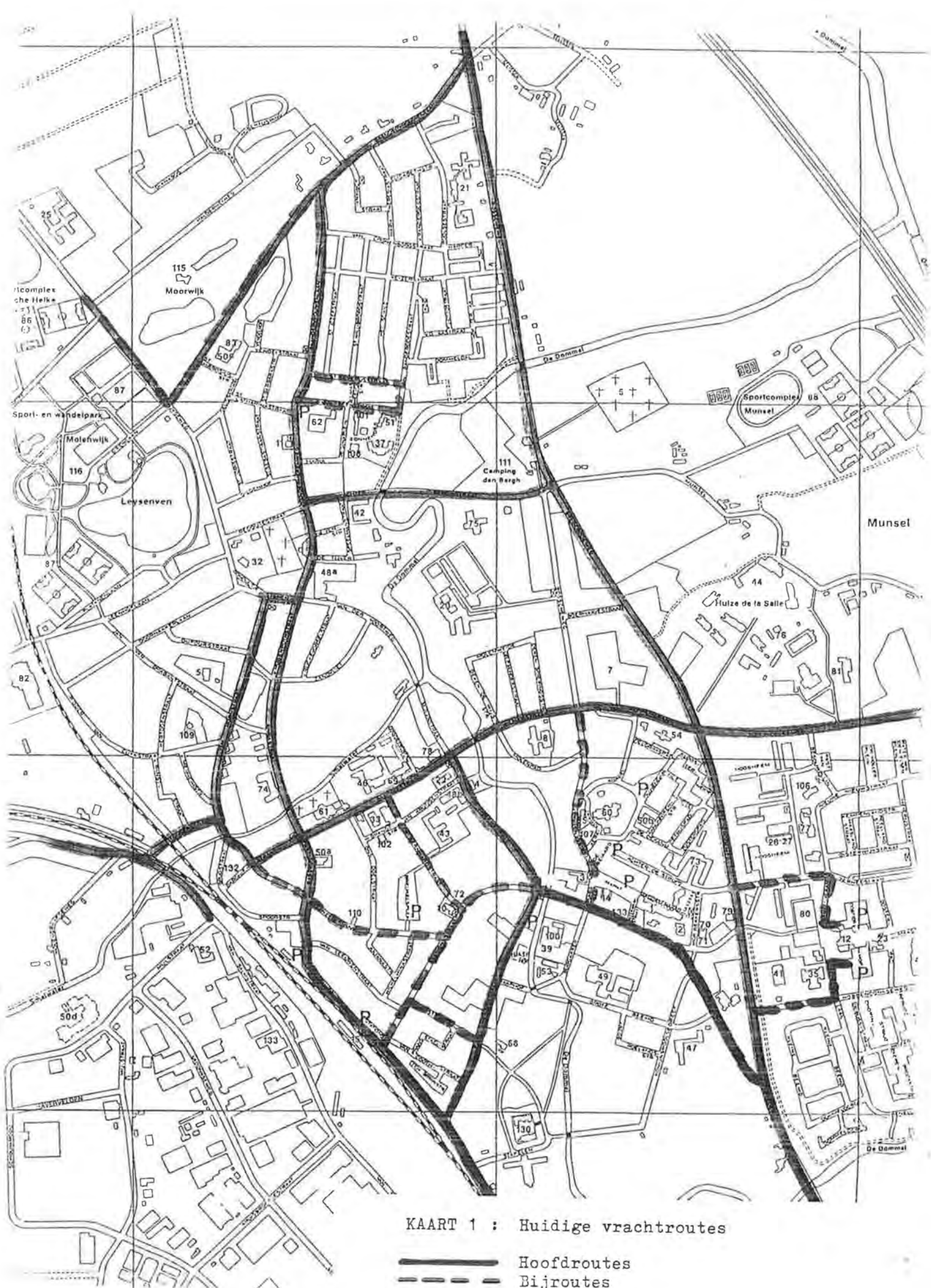
Zowel voor wat betreft het zoeken naar oplossingen voor obstakels als voor wat betreft het beperken van nadelige gevolgen van de noodoplossing, geldt dat er moest worden gewerkt aan een strategie waarin onder meer is bepaald welke instrumenten in een zekere periode zullen worden ingezet c.q. welke maatregelen men wil nemen.

Vervolgens dienden de consequenties van deze maatregelen v.w.b. tijd en geld, veiligheid, hinder en milieu in kaart te worden gebracht.

Uiteindelijk moest het totaalresultaat van de varianten worden bepaald.

Op basis hiervan dienden de varianten die niet meer voldoen aan oorspronkelijke uitgangspunten m.b.t. tijd en geld te worden geschrapt.

Tenslotte zou de zogenaamde beoordelingsmatrix moeten worden gemaakt aan de hand waarvan de verschillende varianten eenvoudig met elkaar kunnen worden vergeleken.



KAART 1 : Huidige vrachtroutes

— Hoofdroutes
 - - - Bijroutes

II. BESCHRIJVING VAN DE HUIDIGE SITUATIE

De gemeente Boxtel kampt reeds jaren met een groot verkeers(afwikkelings)-probleem. Vanaf het industrieterrein is geen directe verbinding met het rijkswegennet (N2 en de oude rijksweg) aanwezig, waardoor het vrachtverkeer van en naar dat industrieterrein min of meer wordt gedwongen om door het centrum van de gemeente te rijden. In de loop der tijd zijn er dientengevolge bijzonder veel verkeersongevallen geweest, waarvan diverse met dodelijke afloop.

Het aantal vrachtwagenbewegingen van en naar het industrieterrein bedraagt per etmaal ca. 2600. In de huidige situatie wordt een aanzienlijk deel van het wegennet van de gemeente door vrachtverkeer bereden. (zie kaart 1) Voor een groot deel zijn dit wegen die hiervoor niet bedoeld zijn. Dit heeft uiteraard nog al wat gevolgen voor de verkeersveiligheid, voor de hinder en voor het leefmilieu van de Buxtelse bevolking.

Verkeersveiligheid

VOC-punten op de route

Op de huidige route zijn nogal wat zogenaamde "black spots" gelegen. Dit wil zeggen punten in het wegennet waar in het verleden al de nodige ongelukken zijn geweest. Deze punten worden ook wel Verkeers-Ongevallen-Concentraties (VOC's) genoemd. Voor dit onderzoek is er sprake van een VOC indien er minstens een gewogen totaal van 10 ongevallen heeft plaatsgevonden. Hierbij telt een dodelijk ongeval drie maal zo zwaar en een ongeluk met een gewonde twee maal zo zwaar als een ongeval met uitsluitend materiële schade.

Op kaart 2 is een overzicht van de vijftien VOC's (11 kruispunten en 4 wegvakken) gegeven voor zover deze op een van de huidige of in studie zijnde vrachtverkeersroutes zijn gelegen. Deze VOC's zijn bepaald in de periode 1989 t/m 1991.

Voorkeurskenmerken functionele wegenclassificatie

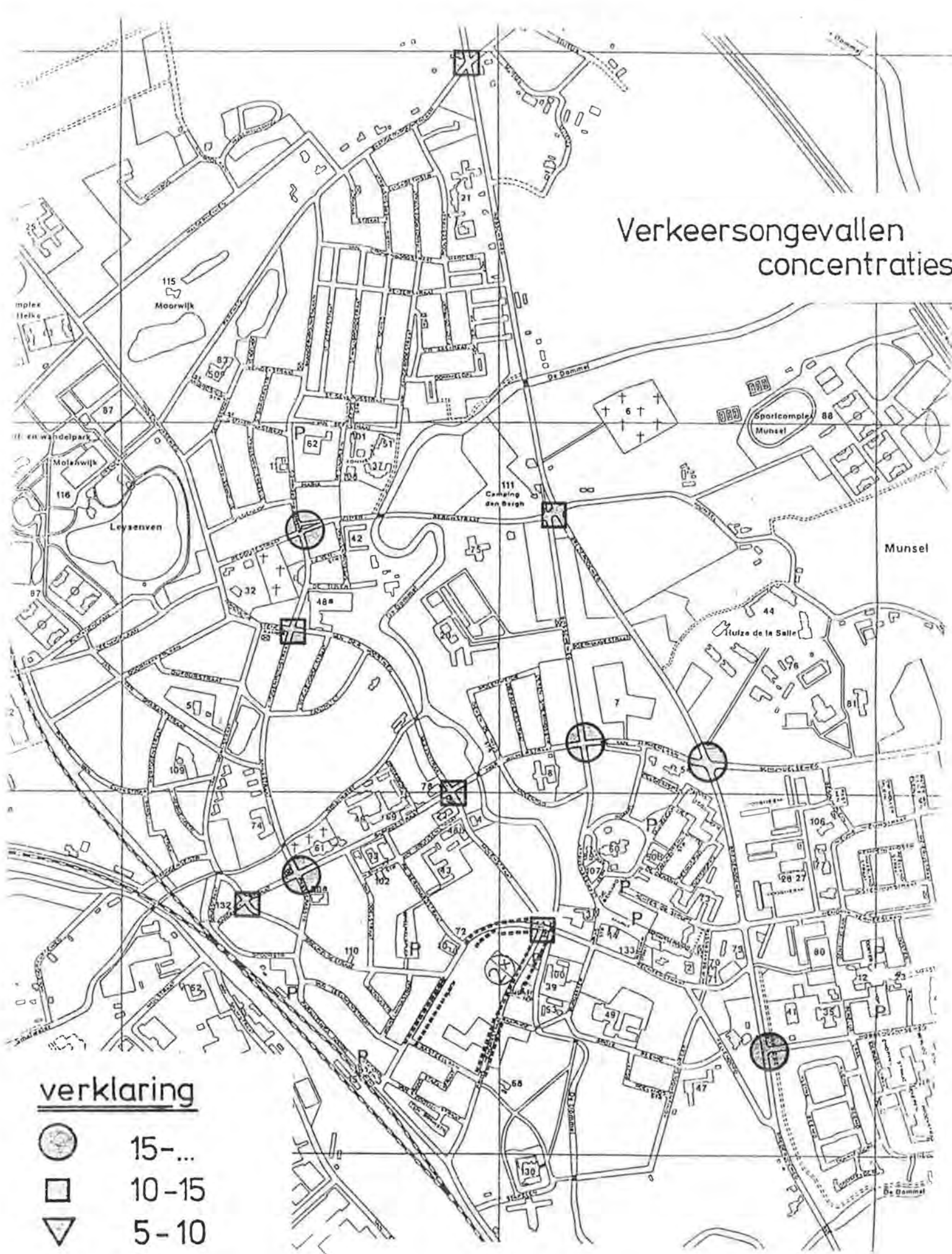
Op de huidige routes waar het vrachtverkeer gebruik van maakt bestaan diverse verkeerstechnische knelpunten die ook de verkeersveiligheid ongunstig beïnvloeden. Dit blijkt indien de door de raad vastgestelde "Voorkeurskenmerken functionele wegenclassificatie" uit het VCP van 1989 (zie bijlage 1) worden gespiegeld aan de bestaande situatie.

Centraal element uit deze classificatie is de indeling van de openbare ruimte met een verkeersbestemming in verkeersgebied aan de ene kant en in verblijfsgebied aan de andere kant. Onder de noemer verkeersgebied vallen de zogenaamde "stroombanen" en "wegen". Het verblijfsgebied kent "straten" en "erven".

Doorgaand vrachtverkeer moet in principe via stroombanen rijden. Op wegen komt dit verkeer bij voorkeur niet. Op straten en erven dient dit vrachtverkeer per definitie te worden geweerd.

Afgezien van de beperkingen ten aanzien van het vrachtverkeer worden er aan de diverse typen wegen verschillende eisen gesteld ten aanzien van de verhardingsbreedte, aan de fiets- en oversteekvoorzieningen, aan de verkeersregeling, en aan de maximaal toelaatbare verkeersintensiteiten.

Verkeersongevallen concentraties



verklaring

-  15-...
-  10-15
-  5-10
-  10-...

KAART 2 : Verkeersongevallenconcentraties
Periode 1989 - 1990

Enkele belangrijke verschillen tussen deze wegtypen zijn de volgende:

	Stroombaan	Weg	Straat
- Vrachtverkeerroute	ja	liever niet	nee
- Verhardingsbreedte			
auto	7 m.	6 m.	5 m
fiets	2*2m. (pad)	2*1,25 (strook)	-
- Autointensiteit (max.)	15.000 vt/etm	10.000 vt/etm	5.000 vt/etm
- Oversteekvoorziening	nodig	soms nodig	niet nodig

In bepaalde gevallen is het mogelijk om een "Straat" zodanig 'op te waarderen' dat deze de verkeerstechnische capaciteit van een "Weg" kan benaderen. Dit kan bijvoorbeeld door de ontmenging van langzaam en snel verkeer. Door het fietsverkeer van een "Straat" te weren kan de capaciteit en de veiligheid in een aantal gevallen dusdanig worden vergroot dat vrachtverkeer niet meer in alle gevallen kan worden uitgesloten. Voorwaarde is dan wel dat de verhardingsbreedte voor autoverkeer tenminste 6 meter bedraagt.

Hiernaast bestaat de mogelijkheid om een "Straat" qua uiterlijke kenmerken geschikt te maken voor vrachtverkeer door in zo'n wegvak éénrichtingverkeer voor al het autoverkeer in te stellen. De overzichtelijkheid en dus de veiligheid is hiermee gediend. Bovendien ontstaat er zo de benodigde ruimte voor het vrachtverkeer. Het fietsverkeer blijft in deze optie in beide richtingen mogelijk. De minimum verhardingsbreedte voor autoverkeer dient dan echter minimaal 4 meter te zijn. Voor fietsers wordt tenminste twee maal 1,25 meter gereserveerd. De totale verhardingsbreedte komt dan dus op 6,50 meter.

Als we ons beperken tot de problematiek rond het vrachtverkeer wordt er een aantal knelpunten zichtbaar. Momenteel rijdt het vrachtverkeer over wegen en straten die daar eigenlijk niet geschikt voor zijn. Dit wil zeggen dat gebruik wordt gemaakt van wegvakken die niet de, volgens de wegenclassificatie, daarvoor benodigde uiterlijke kenmerken bezitten. De wegen zijn te smal of hebben niet de verlangde fiets- of oversteekvoorzieningen.

Gesteld kan worden dat er momenteel op een aantal wegvakken doorgaand vrachtverkeer komt terwijl dit eigenlijk niet kan aangezien zij de kenmerken bezitten van een "Straat".

Het gaat om de volgende "Straten"

- Vic. van Alpenlaan
- Mrg. Wilmerstraat
- Baroniestraat
- Stenen Kamer
- Van Hornstraat
- Parallelweg Noord
- Parallelweg Zuid
- Past. Erasstraat
- Bosscheweg: Vic. van Alphenlaan
- Clarissenstraat
- Kruisstraat
- Rechterstraat
- Mrg. Bekkersstraat

- Breukelsestraat
- Molenstraat
- Pr. Hendrikstraat
- Stationsstraat
- Fellenoord
- Route Ramsteeg

Alleen in de Rechterstraat tussen de Kruisstraat en de Molenstraat en op de Stationsstraat tussen de Molenstraat en de Pr. Bernhardstraat geldt momenteel éénrichtingverkeer. De verhardingsbreedte voor is echter lang geen 6,50 meter waardoor deze straat toch niet voor vrachtverkeer geschikt is.

Afgezien hiervan zijn er enkele wegvakken op de huidige vrachtroutes gelegen die wel voldoende breed zijn om de kwalificatie "Weg" te krijgen maar geen (volwaardige) fietsstroken bezitten waardoor zij toch niet geschikt zijn. Het betreft de volgende wegen:

- Baanderherenweg
- Achterberghstraat
- Tongersestraat
- Annastraat
- Van Hugenpothstraat
- Baandervrouwenlaan
- Schijndelseweg

Alhoewel het vrachtverkeer volgens de wegenreclassificatie 'bij voorkeur niet' zal worden geleid over "Wegen" wordt het in het kader van de Noodoplossing toelaatbaar geacht om dit voor een zekere tijd toch te doen. Het ligt in de rede om doorgaand vrachtverkeer zoveel mogelijk van "Wegen" te weren zodra de ZOW gereed is gekomen.

Verder kan over de huidige toestand worden opgemerkt dat enkele wegvakken de uiterlijke kenmerken van "Stroombaan" bezitten en die volgens de classificatie dus wel vrachtverkeer kunnen hebben, daar op dit moment echter niet voldoende voor zijn toegerust. Gedoeld wordt op de volgens de wegenreclassificatie gewenste fiets- en oversteekvoorzieningen.

Zo hebben de Stroombanen Bosscheweg tussen de Baandervrouwenlaan en de Achterberghstraat en de Eindhovenseweg tussen Fellenoord en de Liempseweg slechts fietsstroken, terwijl fietspaden de voorkeur genieten. Verder ontbreekt een voldoende beveiligde oversteekvoorziening op de Brederodeweg.

Relatie met routes voor langzaam verkeer, scholen, publiekstrekkende functies:

Voor wat de mogelijke conflictpunten tussen langzaam en snel-c.q. vrachtverkeer betreft kan het volgende worden opgemerkt. Momenteel zijn er vrij veel punten aan te wijzen waar vrachtverkeer samenvalt met concentraties van fietsers en/of voetgangers. Genoemd kunnen worden:

- Het winkelcentrum (Rechterstraat, Molenstraat);
- Diverse scholen en bejaardencomplexen;
- Enkele veel door fietsers gebruikte routes zoals de route Rechterstraat - Stationsstraat en de route Postpad - Fellenoord - Grote Beemd.

Concluderend kan worden gesteld dat de ongereguleerde wijze waarop het vrachtverkeer op dit moment zijn weg zoekt door de bebouwde kom van Boxtel op grond van diverse overwegingen duidelijk als onveilig kan worden bestempeld.

2

115
Moorwijk

87

116
Leysenven

87

12

109

132

50d

133

130

100

39

153

49

72

110

50#

102

103

104

105

106

107

108

109

110

111

112

113

114

115

116

117

118

119

120

121

122

123

124

125

126

127

128

129

130

131

132

133

134

135

136

137

138

139

140

141

142

143

144

145

146

147

148

149

150

151

152

153

154

155

156

157

158

159

160

161

162

163

164

165

166

167

168

169

170

171

172

173

174

175

176

177

178

179

180

181

182

183

184

185

186

187

188

189

190

191

192

193

194

195

196

197

198

199

200

201

202

203

204

205

206

207

208

209

210

211

212

213

214

215

216

217

218

219

220

221

222

223

224

225

226

227

228

229

230

231

232

233

234

235

236

237

238

239

240

241

242

243

244

245

246

247

248

249

250

251

252

253

254

255

256

257

258

259

260

261

262

263

264

265

266

267

268

269

270

271

272

273

274

275

276

277

278

279

280

281

282

283

284

285

286

287

288

289

290

291

292

293

294

295

296

297

298

299

300

301

302

303

304

305

306

307

308

309

310

311

312

313

314

315

316

317

318

319

320

321

322

323

324

325

326

327

328

329

330

331

332

333

334

335

336

337

338

339

340

341

342

343

344

345

346

347

348

349

350

351

352

353

354

355

356

357

358

359

360

361

362

363

364

365

366

367

368

369

370

371

372

373

374

375

376

377

378

379

380

381

382

383

384

385

386

387

388

389

390

391

392

393

394

395

396

397

398

399

400

401

402

403

404

405

406

407

408

409

410

411

412

413

414

415

416

417

418

419

420

421

422

423

424

425

426

427

428

429

430

431

432

433

434

435

436

437

438

439

440

441

442

443

444

445

446

447

448

449

450

451

452

453

454

455

456

457

458

459

460

461

462

463

464

465

466

467

468

469

470

471

472

473

474

475

476

477

478

479

480

481

482

483

484

485

486

487

488

489

490

491

492

493

494

495

496

497

498

499

500

501

502

503

504

505

506

507

508

509

510

511

512

513

514

515

516

517

518

519

520

521

522

KAART 3 : Variant 2

III. OBSTAKELS EN GEVOLGEN VAN DE DIVERSE VARIANTEN

1. VARIANT 2

Beschrijving variant:

***Achterberghstraat – Baanderherenweg – Van Hugenpothstraat –
Annastraat – Past. Erasstraat – Parallelweg Noord –
Parallelweg Zuid – Boseind – Industrieterein v.v.***

De route is weergegeven op kaart 3.

Naast het instellen van deze vrachtwagenroute zullen de volgende maatregelen moeten worden genomen:

- Feilenoord, wegvak Eindhoveneweg – Grote Beemd: afsluiten voor autoverkeer;
- Rechterstraat, wegvak Kruisstraat – Molenstraat: afsluiten voor vrachtverkeer;
- Stationsstraat, wegvak Molenstraat – Pr. Bernardstraat: afsluiten voor vrachtverkeer;
- Pr. Hendrikstraat, tussen Parallelweg Zuid en Kasteellaan: afsluiten voor vrachtverkeer;
- Baroniestraat, wegvak Past. Erasstraat – Pr. Bernardstraat: afsluiten voor vrachtverkeer;
- Mijlstraat, vanaf spoorwegovergang: afsluiten voor vrachtverkeer;
- Baandervrouwenlaan, vanaf Bosscheweg: alleen toegankelijk voor vrachtverkeer met bestemming wijk Selissen;
- Pr. Bernardstraat: vanaf de Baroniestraat verplichte rijrichting voor autoverkeer;
- Breukelsestraat, wegvak Stationsstraat – Parallelweg Noord: verplichte rijrichting voor vrachtverkeer;
- Breukelsestraat, wegvak Parallelweg Noord – Baroniestraat: verplichte rijrichting voor autoverkeer;
- Stationsstraat: vanaf Parallelweg Noord verplichte rijrichting voor vrachtverkeer;
- Baroniestraat: vanaf Breukelsestraat verplichte rijrichting voor vrachtverkeer;
- De route Ramsteeg, De Vorst en het Boseind zal voor doorgaand vrachtverkeer worden afgesloten.

1.1 Obstakels met betrekking tot variant 2

Verkeerstechnische obstakels

Variant 2 leidt het vrachtverkeer over diverse wegedeelten die daar in het licht van de voorkeurskenmerken functionele wegenclassificatie eigenlijk niet geschikt voor zijn.

Allereerst loopt de route over enkele "Straten". Dit zijn wegvakken die te smal zijn om vrachtverkeer in twee richtingen (veilig) te kunnen verwerken in samenhang met ander autoverkeer, fietsers en dergelijke.

Het betreft de volgende wegvakken:

- Past. Erasstraat;
- Parallelweg Noord;
- Parallelweg Zuid;
- Stenen Kamer.

Verder voldoen op route 2 enkele wegvakken die qua profiel weliswaar kunnen worden getypeerd als "Weg" toch niet aan de wegeclassificatie omdat zij geen (volwaardige) fietsstroken bezitten.

- Baanderherenweg;
- Achterberghstraat;
- Annastraat;
- Van Hugenpothstraat.

De knelpunten m.b.t. het vrachtverkeer over "Straten" zijn in variant 2 onoplosbaar. Het is niet mogelijk om deze wegvakken "op te waarden" tot "Wegen". De mogelijkheid om op bepaalde delen éénrichtingverkeer in te stellen bestaat niet in deze variant die geheel is gebaseerd op verkeer in twee richtingen. Ook is het niet reëel om het fietsverkeer van deze "Straten" af te halen. Dit zou het fietsverkeer al te zeer belemmeren.

Alleen al op basis van deze constatering valt variant 2 af en hoeft niet verder te worden onderzocht.

1.2 Gevolgen t.a.v. verkeersveiligheid, hinder en milieu van variant 2 in relatie met bestaande situatie

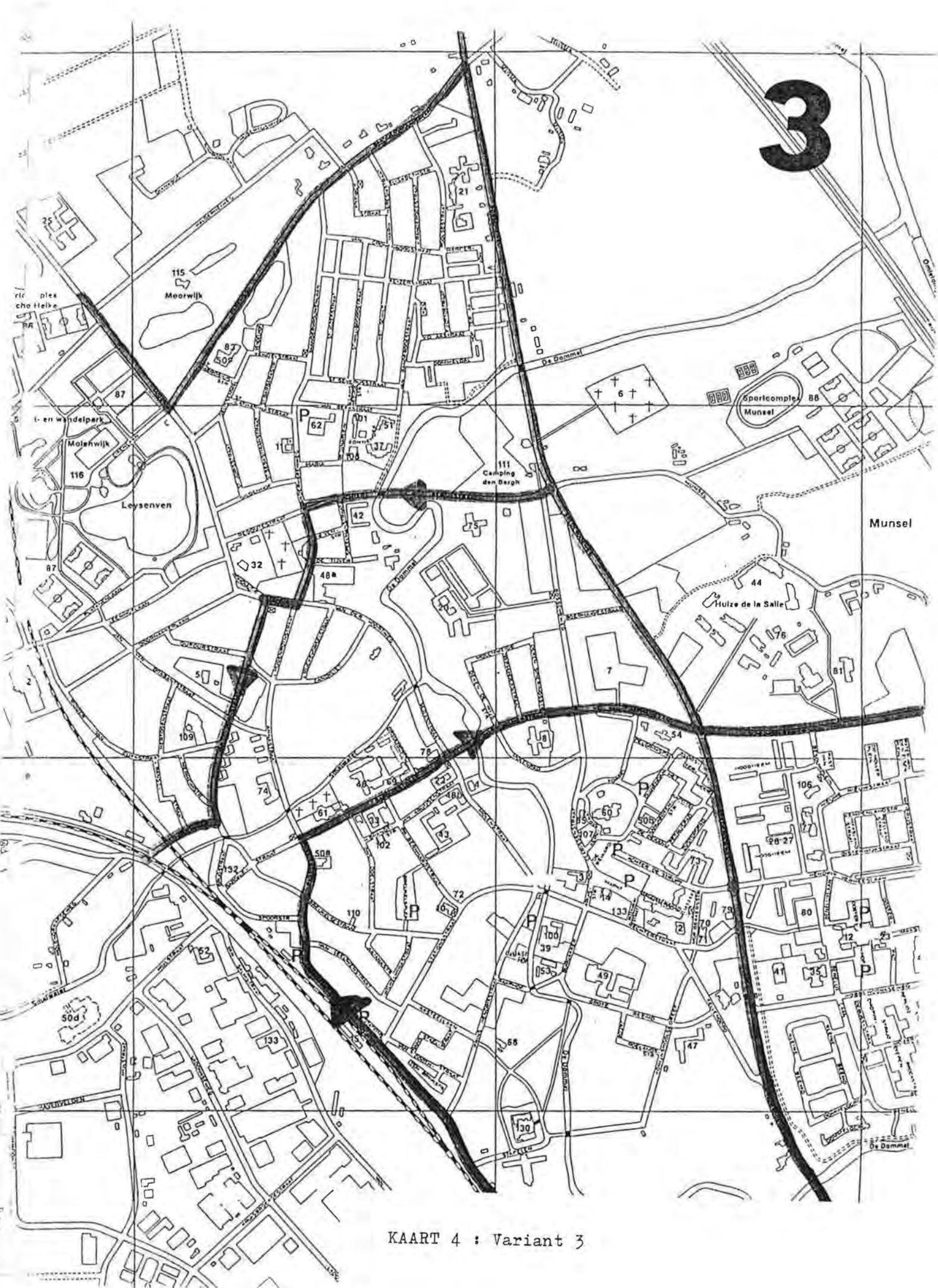
N.V.T.

1.3 Maatregelen ter verbetering van de variant

N.V.T.

1.4 Conclusie t.a.v. variant 2

Variant 2 valt af omdat deze wordt geconfronteerd met enkele onoplosbare verkeerstechnische obstakels. De route is in termen van wegeclassificatie niet geschikt te maken voor vrachtverkeer.



KAART 4 : Variant 3

2. VARIANT 3

Beschrijving variant:

- IN: Achterberghstraat – Baanderherenweg – Stenen Kamer – Van Hornstraat – Tongersestraat – Industrieterrein.
- UIT: Industrieterrein – Boseind – Parallelweg Zuid – Parallelweg Noord – Past. Erasstraat – Baroniestraat – Mgr. Wilmerstraat – Vic. van Alphenlaan.

N.B.:

De route impliceert een verplichte rijrichting voor vrachtverkeer.

In verband met de bereikbaarheid van het centrum moet voor de "uit-route" een uitzondering gemaakt worden voor de Vic. van Alphenlaan – Mgr. Wilmerstraat tot aan de Molenstraat.

De route is weergegeven op kaart 4.

Naast het instellen van deze vrachtwagenroute zullen de volgende maatregelen moeten worden genomen:

- Feilenoord, wegvak Eindhoveneweg – Grote Beemd: afsluiten voor autoverkeer;
- Rechterstraat, wegvak Kruisstraat – Molenstraat: afsluiten voor vrachtverkeer;
- Stationsstraat, wegvak Molenstraat – Pr. Bernardstraat: afsluiten voor vrachtverkeer;
- Pr. Hendrikstraat, tussen Parallelweg Zuid en Kasteellaan: afsluiten voor vrachtverkeer;
- Baandervrouwenlaan, vanaf Bosscheweg: alleen toegankelijk voor vrachtverkeer met bestemming wijk Selissen;
- Van Hornstraat: vanaf Stenen Kamer verplichte rijrichting voor autoverkeer;
- Annastraat en Van Hugenpothstraat: alleen toegankelijk voor vrachtverkeer met een bestemming in deze twee straten;
- De route Ramsteeg, De Vorst en het Boseind zal voor doorgaand vrachtverkeer worden afgesloten.

2.1 Obstakels met betrekking tot variant 3

Verkeerstechnische obstakels

Gelet op de wegenclassificatie voorziet variant 3 vrachtverkeer op een aantal weggedeelten dat daar niet geschikt voor is.

Allereerst betreft het de volgende Straten:

- Past. Erasstraat;
- Parallelweg Noord;
- Parallelweg Zuid;
- Stenen Kamer
- Van Hornstraat
- Baroniestraat;
- Mgr. Wilmerstraat;
- Vic. van Alphenlaan.

De volgende "Wegen" op route 3 voldoen niet aan de wegenclassificatie omdat zij geen (volwaardige) fietsstroken bezitten:

- Baanderherenweg;
- Achterberghstraat;
- Tongersestraat;
- Van Hugenpothstraat.

De knelpunten m.b.t. het vrachtverkeer over enkele van de genoemde "Straten" zijn onoplosbaar. Zo is het bijvoorbeeld niet mogelijk om de Baroniestraat 'op te waardenen' tot Weg. De mogelijkheid om in deze straat éénrichtingverkeer voor al het autoverkeer in te stellen bestaat niet. Dit zou namelijk betekenen dat de ontsluiting van het industrieterrein voor een onaanvaardbaar groot deel via het centrum zou gaan lopen. Dit terwijl de verkeersintensiteiten hier eigenlijk al te hoog zijn. Ook is het niet reëel om het fietsverkeer van de Baroniestraat af te halen. Langs deze straat liggen namelijk diverse scholen die in ieder geval met de fiets bereikbaar dienen te blijven.

Alleen al op basis van deze constatering valt ook variant 3 af en hoeft niet verder te worden onderzocht.

2.2 Gevolgen t.a.v. verkeersveiligheid, hinder en milieu van variant 3 in relatie met bestaande situatie

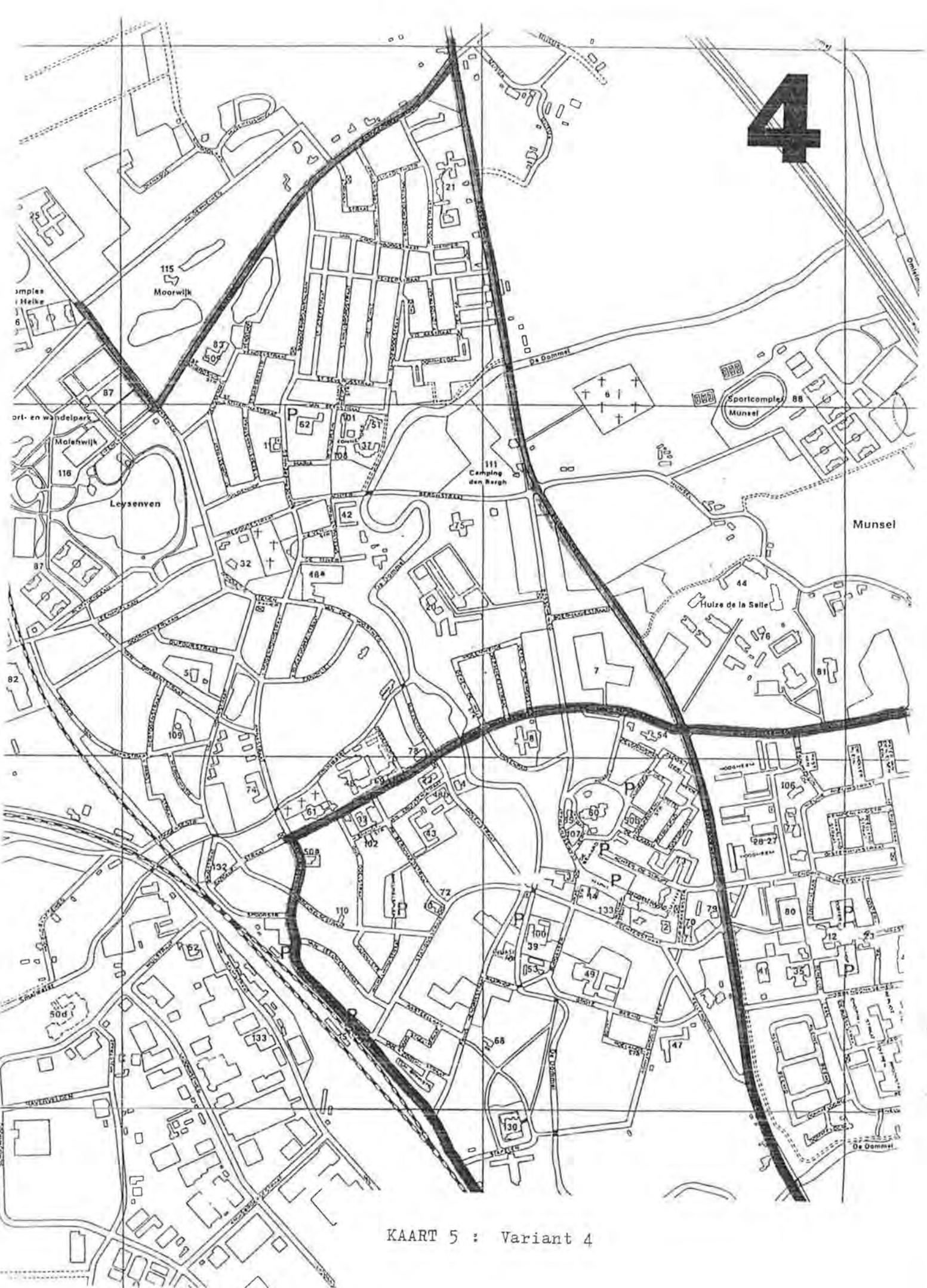
N.V.T.

2.3 Maatregelen ter verbetering van de variant

N.V.T.

2.4 Conclusie t.a.v. variant 3

Variant 3 valt af omdat deze wordt geconfronteerd met enkele onoplosbare verkeerstechnische obstakels. De route is in termen van wegenclassificatie niet geschikt te maken voor vrachtverkeer.



KAART 5 : Variant 4

3. VARIANT 4

Beschrijving variant:

Vic. van Alpenlaan – Mgr. Wilmerstraat – Baroniestraat – Past. Erasstraat – Parallelweg Noord – Parallelweg Zuid – Boseind – Industrieterrein v.v.

De route is weergegeven op kaart 5.

Naast het instellen van deze vrachtwagenroute zullen de volgende maatregelen moeten worden genomen:

- Fellenoord, wegvak Eindhovenseweg – Grote Beemd: afsluiten voor autoverkeer;
- Rechterstraat, wegvak Kruisstraat – Molenstraat: afsluiten voor vrachtverkeer;
- Stationsstraat, wegvak Molenstraat – Pr. Bernardstraat: afsluiten voor vrachtverkeer;
- Pr. Hendrikstraat, tussen Parallelweg Zuid en Kasteellaan: afsluiten voor vrachtverkeer;
- Mijlstraat, vanaf spoorwegovergang: afsluiten voor vrachtverkeer;
- Baandervrouwenlaan, vanaf Bosscheweg: alleen toegankelijk voor vrachtverkeer met bestemming wijk Selissen;
- Pr. Bernardstraat: vanaf de Baroniestraat verplichte rijrichting voor autoverkeer;
- Breukelsestraat, wegvak Stationsstraat – Parallelweg Noord: verplichte rijrichting voor vrachtverkeer;
- Breukelsestraat, wegvak Parallelweg Noord – Baroniestraat: verplichte rijrichting voor autoverkeer;
- Stationsstraat: vanaf Parallelweg Noord verplichte rijrichting voor vrachtverkeer;
- Baroniestraat: vanaf Breukelsestraat verplichte rijrichting voor vrachtverkeer;
- Annastraat en Van Hugenpothstraat: alleen toegankelijk voor vrachtverkeer met een bestemming in deze twee straten;
- De route Ramsteeg, De Vorst en het Boseind zal voor doorgaand vrachtverkeer worden afgesloten.

3.1 Obstakels met betrekking tot variant 4

Verkeerstechnische obstakels

Variant 4 leidt het vrachtverkeer over diverse weggedeelten die daar in het licht van de voorkeurskenmerken functionele wegenclassificatie eigenlijk niet geschikt voor zijn.

Allereerst loopt de route over enkele "Straten". Dit zijn wegvakken die te smal zijn om vrachtverkeer in twee richtingen (veilig) te kunnen verwerken in samenhang met ander autoverkeer, fietsers en dergelijke.

Het betreft hier de volgende Straten:

- Past. Erasstraat;
- Parallelweg Noord;
- Parallelweg Zuid;
- Baroniestraat;
- Mgr. Wilmerstraat
- Vic. van Alphenlaan.

Deze knelpunten zijn onoplosbaar. Het is niet mogelijk om deze wegvakken "op te waarderen" tot "Wegen". De mogelijkheid om op bepaalde delen éénrichtingverkeer in te stellen bestaat niet in deze variant die geheel is gebaseerd op verkeer in twee richtingen. Ook is het niet reëel om het fietsverkeer van deze "Straten" af te halen. Dit zou het fietsverkeer te zeer belemmeren.

Alleen al op basis van deze constatering valt variant 4 af en behoeft deze niet verder te worden onderzocht.

3.2 Gevolgen t.a.v. verkeersveiligheid, hinder en milieu van variant 4 in relatie met bestaande situatie

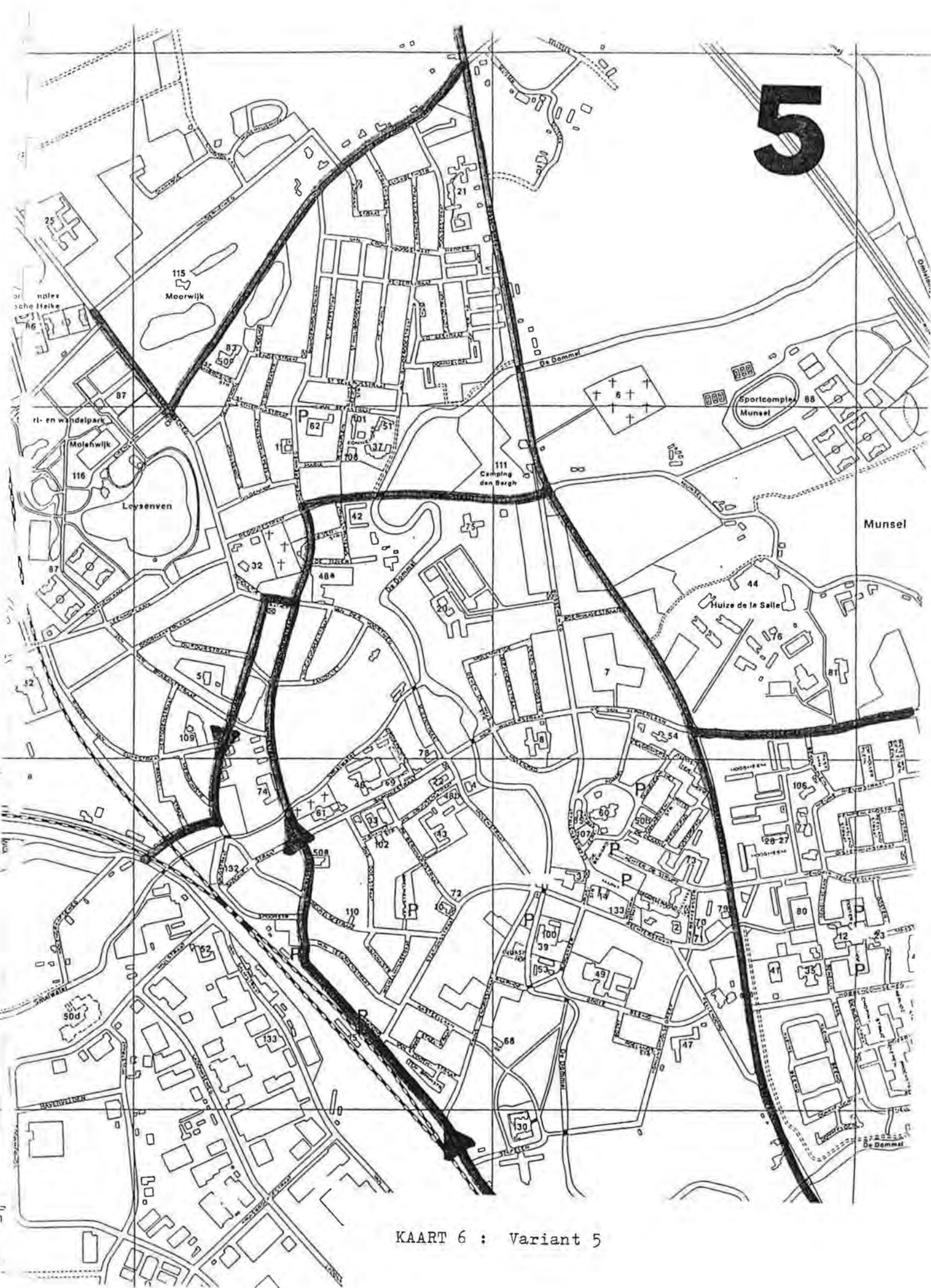
N.V.T.

3.3 Maatregelen ter verbetering van de variant

N.V.T.

3.4 Conclusie t.a.v. variant 4

Variant 4 valt af omdat er een aantal verkeerstechnische obstakels onoplosbaar zijn. De route is in termen van wegenclassificatie niet geschikt te maken voor vrachtverkeer.



KAART 6 : Variant 5

4. VARIANT 5

Beschrijving variant:

- IN: Achterberghstraat - Baanderherenweg - Stenen Kamer - Van Hornstraat (verplichte rijrichting voor alle autoverkeer) - Tongersestraat - Industrierrein
- UIT: Industrierrein - Boseind - Parallelweg Zuid - Parallelweg Noord - Pst. Erasstraat - Annastraat - Van Hugenpothstraat - Baanderherenweg - Achterberghstraat.

N.B.:

Met uitzondering van de Van Hornstraat impliceert route vijf een verplichte rijrichting voor uitsluitend het vrachtverkeer.

De route is weergegeven op kaart 6.

Naast het instellen van deze vrachtwagenroute zullen de volgende maatregelen moeten worden genomen:

- Fellenoord, wegvak Eindhovenseweg - Grote Beemd: afsluiten voor autoverkeer;
- Rechterstraat, wegvak Kruisstraat - Molenstraat: afsluiten voor vrachtverkeer;
- Stationsstraat, wegvak Molenstraat - Pr. Bernardstraat: afsluiten voor vrachtverkeer;
- Baroniestraat, wegvak Past. Erasstraat - Pr. Bernardstraat: afsluiten voor vrachtverkeer;
- Van der Voortweg: vanaf de Baroniestraat afsluiten voor vrachtverkeer;
- Pr. Bernardstraat: vanaf de Baroniestraat verplichte rijrichting voor autoverkeer;
- Breukelsestraat, wegvak Stationsstraat - Parallelweg Noord: verplichte rijrichting voor vrachtverkeer;
- Breukelsestraat, wegvak Parallelweg Noord - Baroniestraat: verplichte rijrichting voor vrachtverkeer;
- Baroniestraat, wegvak Breukelsestraat - Past. Erasstraat: verplichte rijrichting voor vrachtverkeer;
- De route Ramsteeg, De Vorst en het Boseind zal voor doorgaand vrachtverkeer worden afgesloten.

4.1 Obstakels met betrekking tot variant 5

A. *Verkeerstechnische obstakels*

Variant vijf leidt het vrachtverkeer over diverse weggedeelten die daar in het licht van de voorkeurskenmerken functionele wegenclassificatie eigenlijk niet geschikt voor zijn.

Allereerst loopt de route over enkele "Straten". Dit zijn wegvakken die te smal zijn om vrachtverkeer in twee richtingen (veilig) te kunnen verwerken in samenhang met ander autoverkeer, fietsers en dergelijke.

Het betreft de volgende wegvakken:

- Past. Erasstraat;
- Parallelweg Noord;
- Parallelweg Zuid;
- Stenen Kamer;
- Van Hornstraat.

Verder voldoen op route vijf enkele wegvakken die qua profiel weliswaar kunnen worden getypeerd als "Weg" toch niet aan de wegeclassificatie voldoen omdat zij geen (volwaardige) fietsstroken bezitten.

- Baanderherenweg;
- Achterberghstraat;
- Annastraat;
- Tongersestraat;
- Van Hugenpothstraat.

De knelpunten m.b.t het vrachtverkeer over enkele van de genoemde "Straten" zijn oplosbaar. In de Van Hornstraat is een verplichte rijrichting voor al het autoverkeer gedacht. De straat heeft dan voldoende profielbreedte om twee fietsstroken van minimaal 1,25 meter en een rijbaan voor autoverkeer van ten minste 4 meter te realiseren. Hiermee kan de Van Hornstraat qua fysieke kenmerken worden "opgewaardeerd" tot "Weg". De Van Hornstraat krijgt dan voldoende capaciteit om het vrachtverkeer, gemeten aan de voorkeurs-kenmerken functionele wegeclassificatie veilig te laten rijden in combinatie met fietsers en dergelijke. Ditzelfde kan worden gedaan voor de Stenen Kamer, voor de Past. Erasstraat, voor de Parallelweg Noord, doorlopend in de Parallelweg Zuid tot aan de Pr. Hendrikstraat. Voor het resterende deel van de Parallelweg Zuid, tot aan het Boseind is éénrichtingverkeer niet mogelijk maar kan de wegcapaciteit worden vergroot door aan de ene kant een fietsstrook aan te leggen en aan de andere kant het voetpad om te vormen tot fietspad.

In de Stenen Kamer, de Past. Erasstraat, de Parallelweg Noord en in een deel van de Parallelweg Zuid zullen fietsstroken worden aangelegd. Pas dan voldoen deze wegvakken aan de (wegen)kwalificatie "Weg" en kan de fietser er in combinatie met het vrachtverkeer relatief veilig rijden.

Toch ontstaan er hierdoor weer enkele nieuwe verkeerstechnische knelpunten.

Door de aanleg van fietsstroken op de Van Hornstraat ontstaat aan de westelijke zijde van deze straat een conflict met de parkeergelegenheid voor de bewoners aan deze zijde van de weg. De fietsvoorziening is hier geprojecteerd op de plaats waar nu wordt geparkeerd.

Ter compensatie zullen er alternatieve parkeervoorzieningen aan de oostzijde van de weg worden aangelegd.

Hiervoor zal het trottoir ter plaatse voor een deel wat naar achteren moeten worden gelegd. Verder kan worden bekeken of het mogelijk is om met het bedrijf La Paz afspraken te maken over het tijdelijk in gebruik nemen van een stukje van hun grond ten behoeve van parkeervoorzieningen voor bewoners.

Een ander knelpunt van verkeerstechnische aard heeft betrekking op de bereikbaarheid van het station voor de bussen van de BBA. Door in de Parallelweg éénrichtingverkeer in te stellen voor al het autoverkeer is het niet meer mogelijk om hier passagiers op te halen én ook weer af te leveren.

Momenteel wordt met de BBA gesproken over een alternatieve route. Deze zou dan kunnen lopen via de Annastraat – de Baroniestraat – de Pr. Bernhardstraat – Stationsstraat naar de Parallelweg om dan via de Baroniestraat de route weer te kunnen vervolgen. Wellicht moet in de Pr. Bernharstraat dan een halte t.b.v. het centrum worden opgenomen.

Indien onverhoopt geen overeenstemming kan worden bereikt, kan een situatie ontstaan waarbij de bus het station niet meer aandoet en weer op de oude route komt te rijden.

Overigens zullen er bij de school Den Tijber en bij de halte Annastraat havens voor de bus moeten worden aangelegd.

Ook voor de (wegenclassificatie)knelpunten ten aanzien van de "Wegen" op de route kan een oplossing worden gevonden. Dit kan door fietsstroken aan te leggen in de Baanderherenweg, de Achterberghstraat, de Annastraat, de Tongersestraat en in de Van Hugenpothstraat.

Tenslotte zijn er nog vraagtekens te plaatsen bij de capaciteit van de spoorwegovergang Tongersestraat.

De opstelruimte voor de overgang zal na het instellen van de route onvoldoende zijn. Er zullen situaties voorkomen waarbij het autoverkeer tot in de Van Hornstraat voor de spoorwegovergang moet wachten.

Opgemerkt kan worden dat ook in de huidige situatie het vrachtverkeer wel eens op sommige punten vast staat.

Hiernaast zal de verkeersdruk op een klein aantal wegvakken toenemen. Dit is het geval voor de Baroniestraat tussen de Past. Erasstraat en de Breukelsestraat en voor de Van Hornstraat tussen de Tongersestraat en de Baroniestraat. Deze wegvakken zitten reeds op dit moment "vol". Er bestaat een kans dat het verkeer hier in de spits tijdelijk stil komt te staan.

B. Obstakels m.b.t. beheer en onderhoud van wegen en rioleringen

Beheer en onderhoud van wegen en rioleringen

Naar verwachting zal de noodroute circa vijf jaren moeten worden gebruikt. Na die tijd zal de Zuidelijke ontsluitingsweg (ZOW) gereed zijn. Onderhoud aan wegen op de route zal in deze periode zoveel mogelijk moeten worden beperkt. Voorkomen moet worden dat vrachtverkeer voor langere perioden via een "nood-nood route" zal moeten rijden.

Het onderhoud aan het wegdek en de riolering van de Van Hornstraat kan in ieder geval niet langer worden uitgesteld.

Verder staan ook op alle andere straten binnen de route onderhoudswerkzaamheden op de rol die urgent zijn en naar verwachting niet nog eens vijf jaar kunnen wachten. Het intensiever door vrachtverkeer laten berijden van enkele straten die onvoldoende gefundeerd zijn, zal een snellere achteruitgang van de wegkwaliteit met zich meebrengen.

Overigens moet worden opgemerkt dat de nu gewenste onderhoudswerkzaamheden ook zonder de noodoplossing zouden moeten plaatsvinden op de straten waar het

vrachtverkeer op dit moment nog druk gebruik van maakt. Door het vrachtverkeer van deze straten af te halen, zal het onderhoud hier minder aandacht behoeven. Per saldo zal er dan ook geen extra onderhoudsbehoefte ontstaan doordat de noodroute wordt ingesteld.

Wel is het zo dat er nu in één jaar tijd flink wat onderhoud moet worden gepleegd waar de gemeente anders minstens een jaar langer over had gedaan.

In het kader van het onderhoud van de wegen binnen route vijf zal een aantal werkzaamheden moeten worden uitgevoerd.

In het kort gaat het om het gedeeltelijk opnieuw funderen en asfalteren van met name de "IN-route" (Achterberghstraat, Baanderherenweg, Stenen Kamer, Van Hornstraat, Tongersestraat). De onderhoudstoestand van de "UIT-route" is relatief beter en er zal alleen plaatselijk worden herstraat en ook zal de fundering worden verbeterd. Hierbij gaat het met name om de Annastraat en de Hugenpothstraat vanaf "Corpus" tot aan de Stenen Kamer. Verder zal de riolering in de Van Hornstraat worden vernieuwd.

De financiële gevolgen van deze intensieve onderhouds-operatie voor het wegen- en rioleringsonderhoud dat in de komende jaren kan worden gedaan, zijn acceptabel. In wezen komt de operatie erop neer dat het onderhoud van een aantal wegen naar voren wordt gehaald en in één jaar wordt uitgevoerd terwijl hier normaal twee-en een half jaar voor nodig zou zijn. Desondanks blijft het budget ook in deze situatie groot genoeg om het Bostelse wegnnet ook in de komende jaren naar behoren te onderhouden (zie bijlage 3).

Consequenties voor de planning van het project Noodoplossing

Volgens de huidige planning kunnen de onderhouds-werkzaamheden binnen één jaar na de beslissing van de raad t.a.v de noodoplossing worden uitgevoerd indien de aanpak van de Annastraat en de Hugenpothstraat wordt uitgesteld tot na de ingebruikname van de vrachtroute. (zie planning / bijlage 4)

Dit kan indien de werkzaamheden aan deze wegen worden gefaseerd. Telkens wordt slechts één weghelft aangepakt waardoor het vrachtverkeer gewoon kan blijven rijden over deze route. Voor het autoverkeer zal dan wel tijdelijk een andere weg moeten worden gevonden.

C. Obstakels t.a.v. de bestemmingsregeling

Route kan conform geldende bestemmingen worden gerealiseerd.

D. Obstakels t.a.v. Wegenverkeerswet en Wegenwet

De maatregelen die nodig zijn om de route in te stellen vragen om een "verkeersbesluit" in de zin van het Reglement verkeersregels -verkeerstekens, gebaseerd op de Wegenverkeerswet.

E. Obstakels t.a.v. eigendomsverhoudingen

De route kan geheel op gemeentegronden worden gerealiseerd.

F. Obstakels t.a.v. de Wet Geluidhinder

Aangezien de vrachtverkeersroute tijdelijk van aard zal zijn, kunnen de fysieke ingrepen niet worden aangemerkt als reconstructies in de zin de van de WGH. Wel dient de tijdelijkheid te worden aangetoond en moet een akoestisch rapport worden gemaakt.

Het tijdelijke karakter van de maatregelen kan onder meer worden geïllustreerd aan de hand van de planning van de ZOW en met behulp van een uitspraak van het bestuur over opheffing van de vrachtroute door de bebouwde kom bij gereedkomen van de ZOW.

G. Obstakels t.a.v. de inspraakverordening

Er zal een informatie-avond worden georganiseerd.

H. Overige obstakels

Bij de Achterberghstraat – Baanderherenweg zullen ten behoeve van de rotonde enkele bomen moeten worden gerooid.

4.2 Gevolgen t.a.v. verkeersveiligheid, hinder en milieu van variant 5 in relatie met bestaande situatie

A. Verkeersveiligheid

De instelling van route vijf zal een verbetering met betrekking tot de verkeersveiligheid betekenen. Het aantal conflictpunten met betrekking tot langzaam en vrachtverkeer zal veel kleiner worden. Het vrachtverkeer komt veel minder dan voorheen in aanraking met druk bereden "fietsroutes" zoals Fellenoord – Rechterstraat – Stationsstraat en de Baroniestraat. Hiernaast wordt er op meerdere plaatsen éénrichtingverkeer voor alle autoverkeer ingesteld hetgeen de overzichtelijkheid ten goede komt. Bovendien ontstaat er op de nieuwe vrachtroute meer ruimte voor de fietser doordat er vrijwel overal fietsstroken worden aangelegd. Dit is in de huidige situatie nog maar zeer zelden het geval. Desondanks zijn er op de route nog enkele punten die vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid de nodige aandacht vergen.

Verkeersongevallenconcentraties (VOC's) op de route

In de huidige situatie kruist het vrachtverkeer zo'n vijftien VOC's.

Door het instellen van route vijf wordende volgende VOC's verlost van het doorgaande vrachtverkeer:

- * Kruispunt Bosscheweg – Mgr. Wilmerstraat.
- * Kruispunt Rechterstraat – Molenstraat
- * Kruispunt Baroniestraat – Molenstraat
- * Kruispunt Breukelsestraat – Baroniestraat
- * Stationsstraat, wegvak Molenstraat – Pr. Bernardstraat
- * Stationsstraat, wegvak Breukelsestraat – Kasteellaan
- * Pr. Hendrikstraat, wegvak Raaphof – Kasteellaan
- * Pr. Hendrikstraat, wegvak Damasthof – Molenstraat

Dit wil dus zeggen dat er acht VOC's verlost worden van het doorgaande vrachtverkeer.

Afgezien van deze zeer gevaarlijke punten zijn er nog enkele wegvakken die in verband met de verkeersveiligheid om extra maatregelen vragen.

* *Stationsplein.*

De Parallelweg Noord zal na het instellen van de route niet drukker worden. Wel zullen er naar verhouding meer vrachtwagens gebruik maken van deze weg. In de huidige situatie vormt het door grote groepen NS-reizigers oversteken van de Parallelweg een probleem voor de verkeersveiligheid. Voorgesteld wordt om de oversteek te beveiligen via een zebra en een VRI. Ook door het instellen van éénrichtingverkeer wordt de veiligheid gediend. Immers, het verkeer wordt overzichtelijker en het oversteken veiliger.

* *Van Hornstraat.*

Oversteekbaarheid ter hoogte van de Jan van Brabantstraat is een probleem.

* *Brederodeweg.*

De oversteekbaarheid van de weg vormt met name ter hoogte van de Hobbendonkseweg een groot probleem.

B. Hinder

- Hinder van vrachtverkeer ten aanzien van woningen.

Ten opzichte van de huidige situatie zullen er ten gevolge van het instellen van route vijf per saldo minder woningen hinder ondervinden van met name het vrachtverkeer (zie bijlage 5).

- Aantal parkeerplaatsen dat verloren gaat.

In de Van Hornstraat gaat een aantal plaatsen verloren. Deze kunnen voor een deel aan de postzijde van de weg worden gecompenseerd (zie opmerkingen onder 4.1 A).

C. Milieu

- Geluid

Per saldo levert route vijf een positieve bijdrage aan de reductie van de de geluid-hinder binnen de straten die momenteel door vrachtwagens worden bereden. Het aantal woningen langs deze routes dat zeer veel geluid (categorie 71 - 75 dB(A)) te verduren heeft, wordt zelfs ongeveer gehalveerd. Dit resultaat is onder meer te danken aan het feit dat de vrachtwagens in route vijf minder woningen passeren dan nu het geval is (zie bijlage 5). Bovendien wordt er op meerdere plaatsen asfalt gelegd in plaats van de huidige klinkerbestrating. Asfalt heeft afhankelijk van de plaatselijke situatie en het aandeel vrachtverkeer een positief effect van twee tot vier dB(A).

- Trilling

Evenals voor geluid en hinder geldt ook voor trilling dat de effecten van route vijf over het geheel genomen positief uitpakken. Met name door de vervanging van klinkers door asfalt kan de trilling afnemen. Ook de onderhoudswerkzaamheden aan het wegdek op de route hebben een gunstig effect.

4.3 Maatregelen ter verbetering van de variant

A. Verkeerstechnische maatregelen

Ten aanzien van de Verkeersongevallenconcentratiepunten op de route worden de volgende maatregelen voorgesteld ter verbetering van de verkeersveiligheid:

- * Kr.punt Achterberghstraat – Boscheweg.
Ter vergroting van de veiligheid van dit punt zal hier een rotonde worden aangelegd.
- * Kr.punt Achterberghstraat – Baanderherenweg.
Ter vergroting van de veiligheid van dit punt zal hier een rotonde worden aangelegd.
Hiervan zullen met name de fietsers profiteren.
- * Stenen Kamer – Baanderherenweg.
De VRI zal worden aangepast. Ook zal de kruising overzichtelijker worden gemaakt door toepassing van OFOS-sen.

Afgezien van deze zeer gevaarlijke punten zullen op de volgende wegvakken extra maatregelen worden genomen.

- * Stationsplein.
Bieden van een beveiligde oversteekmogelijkheid (zebra met verkeerslichten) en het verplaatsen van een bushalte.
- * Van Hornstraat.
Oversteekplaats met middensteunpunten ter hoogte van de Jan van Brabantstraat.

In aanvulling op deze maatregelen verdient het aanbeveling om ook op de de Bossche- en de Eindhovenseweg extra voorzieningen te treffen voor het fietsverkeer. Fietsstroken zouden kunnen worden omgezet in fietspaden, zodat kan worden voldaan aan een eis die de functionele wegenclassificatie stelt aan een Stroombaan. Verder is het raadzaam om ook op de Brederodeweg enkele extra voorzieningen te treffen zodat de oversteekbaarheid wordt vergroot. Overigens verdient het sterke aanbeveling om ook de kruising Brederodeweg met de Hobbendonkseweg nu op zeer korte termijn te beveiligen. Reeds in de huidige situatie zijn maatregelen urgent.

B. Overige maatregelen

Op de te reconstrueren kruising Achterberghstraat moeten enkele bomen worden gekapt. Hiervoor dient een kapvergunning te worden aangevraagd.

4.4 Conclusie t.a.v. variant 5

Variant vijf is in combinatie met bovenbeschreven aanvullende maatregelen een reële mogelijkheid.

De verkeersveiligheid wordt sterk verbeterd ten opzichte van de huidige situatie en ook de hinder wordt minder groot. Vergeleken met nu zullen er per saldo minder woningen hinder ondervinden van met name het vrachtverkeer. Ook de milieu-effecten van deze vrachtroute zijn over het geheel genomen positief.

De totale meerkosten die direct samenhangen met de realisatie van noodroute vijf blijven onder de één miljoen gulden. De "onrendabele kosten" zoals deze ook wel worden genoemd bedragen f 560.400.

Nadat de raad in april een besluit heeft genomen t.a.v de noodoplossing zal het nog circa één jaar duren voordat de route in gebruik kan worden genomen.

Hiermee kan worden voldaan aan alle vijf de uitgangspunten die de raad op 23 januari 1992 heeft vastgesteld met betrekking tot het tot stand komen van een noodoplossing.

Voor de overige (rendabele) kosten die in relatie met de noodoplossing moeten worden gemaakt is dekking gevonden. Voor beheer en onderhoud van wegen en riolering en voor de uitvoering van enkele voor de noodoplossing relevante maatregelen uit VCP /GMK

almede voor een aantal ingrepen in het kader van de 'bevordering van de verkeerskundige infrastructuur' is ongeveer 3,6 miljoen gulden nodig.

Variant vijf ziet er nu als volgt uit:

- IN:
- Achterberghstraat (tweerichtingenverkeer)
 - Baanderherenweg (tweerichtingenverkeer)
 - Stenen Kamer (éénrichtingsverkeer voor alle motorvoertuigen)
 - Van Hornstraat (éénrichtingsverkeer voor alle motorvoertuigen)
 - Tongersestraat (éénrichtingsverkeer voor vrachtverkeer)
 - Industrieterrein.
- UIT:
- Industrieterrein
 - Boseind (éénrichtingsverkeer voor vrachtverkeer)
 - Parallelweg Zuid (éénrichtingsverkeer voor vrachtverkeer tot Pr. Hendrikstraat)
 - Parallelweg Zuid (éénrichtingsverkeer voor alle motorvoertuigen vanaf Pr. Hendrikstraat tot aan Parallelweg Noord)
 - Parallelweg Noord (éénrichtingsverkeer voor alle motorvoertuigen)
 - Past. Erasstraat (éénrichtingsverkeer voor alle motorvoertuigen)
 - Annastraat (éénrichtingsverkeer voor vrachtverkeer)
 - Van Hugenpothstraat (éénrichtingsverkeer voor vrachtverkeer)
 - Baanderherenweg (tweerichtingenverkeer)
 - Achterberghstraat (tweerichtingenverkeer).

Naast het instellen van deze vrachtwagenroute zullen de volgende maatregelen moeten worden genomen:

- Fellenoord, wegvak Eindhovenseweg - Grote Beemd: afsluiten voor autoverkeer;
- Rechterstraat, wegvak Kruisstraat - Molenstraat: afsluiten voor vrachtverkeer;
- Stationsstraat, wegvak Molenstraat - Pr. Bernardstraat: afsluiten voor vrachtverkeer;
- Baroniestraat, wegvak Past. Erasstraat - Pr. Bernardstraat: afsluiten voor vrachtverkeer;
- Van der Voortweg: vanaf de Baroniestraat afsluiten voor vrachtverkeer;
- Pr. Bernardstraat: vanaf de Baroniestraat verplichte rijrichting voor autoverkeer;
- Breukelsestraat, wegvak Stationsstraat - Parallelweg Noord: verplichte rijrichting voor vrachtverkeer;
- Breukelsestraat, wegvak Parallelweg Noord - Baroniestraat: verplichte rijrichting voor vrachtverkeer;
- Baroniestraat, wegvak Breukelsestraat - Past. Erasstraat: verplichte rijrichting voor vrachtverkeer;
- De route Ramsteeg, De Vorst en het Boseind zal voor doorgaand vrachtverkeer worden afgesloten.
- Reconstructie kruispunt Achterberghstraat - Bosscheweg (rotonde);
- Reconstructie kruispunt Achterbergstraat - Baanderherenweg (rotonde);
- Aanleggen van fietsstroken in:
 - de Achterberghstraat;
 - de Baanderherenweg;

- de Stenen Kamer;
- de Tongersestraat;
- de Parallelweg Noord;
- de Past. Erasstraat;
- de Annastraat;
- Van Hugenpothstraat;
- Aanleggen van fietsstrook en fietspad langs de Parallelweg Zuid;
- Aanleggen van fietssuggestiestroken in de Van Hornstraat;
- Aanpassen VRI Stenen Kamer en aanleg OFOS-sen;
- Veiliger oversteekmogelijkheid op Stationsplein en het verplaatsen van een bushalte;
- Aanpassen route BBA van en naar station;
- Aanleggen parkeerhavens aan een deel van de oostelijke zijde Van Hornstraat;
- Veiliger oversteekmogelijkheid in Van Hornstraat bij Jan van Brabantstraat;
- Aanleggen van enkele bushavens in de Annastraat en de Baanderherenweg.

IV Beoordelen overgebleven varianten op basis van criteria en uitgangspunten/ opstellen beoordelingsmatrix

Variant vijf is de enige realistische oplossing. Het invullen van de beoordelingsmatrix komt dus niet aan de orde.

Rapportage noodroute vrachtverkeer gemeente Boxtel

BIJLAGEN:

1. Voorkeurskenmerken Functionele Wegenclassificatie (bron: tabel 2 van het YCP, het definitieve plan – samenvatting – d.d. 28 april 1989);
2. Nadere definiëring van te hanteren criteria, operationalisatie begrippen;
3. Notitie gevolgen onderhoudsplanning ten gevolge van noodoplossing;
4. Planning beheer en onderhoudswerkzaamheden.
5. Variant 5: Intensiteiten en geluidsconsequenties.

BIJLAGE 1

TABEL 2: Voorkeurskenmerken functionele wegenklassifikatie binnen bebouwde kom; verstedelijkingsgebied klasse B

	VERKEERSGEBIED		VERBLIJFSGEBIED	
	1 STROOMBAAN	2 WEG	3 STRAAT	4 ERF
. Klasse	Stroomfunctie	Verkeersfunctie	Ontsluitingsfunctie	Verblijfsfunctie
. Typering	min. 7.500	min. 4.000	min. 1.500	min. n.v.t.
. Functie	maks. 15.000	maks. 10.000	maks. 5.000	maks. 2.000
. Auto-intensiteit (mvt/etm)	min. n.v.t.	<300 bij strook	min. n.v.t.	-
. Fiets-intensiteit (aantal/uur)	maks. n.v.t.	>300 bij pad	maks. afh. auto int.	-
. Verhardingsbreedte				
- auto	7,0 m	6 a 6,5 m	5,0 a 5,50 m	-
- fiets	of 2x2 m	min. 2x1,25m	min. -	-
	of 1x3,0 m	maks. 2x2m	maks. 2x1,25m	-
. Fietsvoorziening	min. vrijliggend	min. fietsstrook	min. geen	min. geen
	maks. eigen route	maks. vrijliggend	maks. fietsstr/sug.str.	maks. geen
. Oversteekvoorziening	nodig	soms nodig	n.v.t.	n.v.t.
. Verharding	asfalt	asfalt/klinkers	klinkers/asfalt	klinkers
. Voorrangssituatie	ja	meestal *	in principe niet	nee
. Rijsnelheid (km/u)	50/70	40	30	30
. Bushalte	in haven	op rijbaan	op rijbaan	n.v.t.
. Vrachtverkeerroute	ja	bij voorkeur niet	nee	nee
. Drempels/asverspr.	nee	ongewenst	mogelijk	ja
. Parkeren	nee	langshavens	op rijbaan	op erf
. Laden/lossen	nee	inlaad/loshavens	ja	ja
. Kruispuntafstanden minimaal	250 m	125 m	50 m	n.v.t.
. Rechtstreekse erfontsluiting	nee	bij voorkeur niet	ja	ja
. VRI	altijd	soms, in principe niet	nee	nee
. Belijning	volledig	beperkt	nee	nee
. Luminatie/verlichtingssterkte	Lgem=0,6-1Cd/m ²	Lgem=0,4-0,7Cd/m ²	Egem=3-6 Lux	Egem=2-4 Lux
. Lichtpunthoogte	8 a 10 m	6 a 8 m	6 m	4 m
. Lampsoort	SOX	SOX	SOX/TL	SOX/TL

* Indien erf aangesloten wordt op "weg" dan altijd de voorrang regelen

BIJLAGE 2

Beoordeling diverse varianten noodoplossing

Nadere definiëring van te hanteren criteria, operationalisatie begrippen

1. Verkeersveiligheid:
 - a. Verkeersongevallenconcentraties (VOC's);
 - b. Menging van diverse verkeerssoorten is klein;
 - vrachtverkeer versus "fietsroutes";
 - vrachtverkeer langs scholen e.d.;
 - voldoende ruimte voor fietsers;
 - c. Aantal km. éénrichtingverkeer is groot (overzichtelijkheid);
 - d. Concentratie vrachtverkeer op één route (beheersbaarheid);
2. Hinder:
 - a. Aantal door vrachtwagens gehinderde bewoners (woningen);
 - b. Aantal parkeerplaatsen dat verloren gaat;
3. Milieu:
 - a. Geluid;
 - b. Trilling.

BIJLAGE 3

Notitie gevolgen onderhoudsplanung t.g.v. Noodoplossing

De gevolgen voor het onderhoudsplan elementenverharding bij uitvoering van variant 5 zijn als volgt:

A. Uitgangspunten.

De investeringen vinden hoofdzakelijk plaats in 1992 en 1993. Het onderhoudsplan 1991 wordt niet meer uitgevoerd. In 1994 kan slechts voor 100.000 onderhoud worden uitgevoerd. Voor het herstraten van de Kapelweg (buiten de kom) is 400.000 gereserveerd alsmede een bedrag van 170.000 voor de ruilverkaveling St. Oedenrode. Daarnaast blijft een bedrag van f 200.000,- beschikbaar voor het onderhoud aan de asfaltwegen.

B. Gevolgen.

Op bijgevoegde grafieken zijn de gevolgen voor de planning, het fonds en het onderhoudsniveau aangegeven.

1. De planning.

De planning komt niet overeen met de prioriteit die het wegbeheersysteem aangeeft. Met name de weg Lennisheuvel zou normaal gesproken in 1992 moeten worden aangepakt. De wegen die nu worden onderhouden zijn ook aan onderhoud toe. Dus de investering is zinvol. Op de grafiek is af te lezen hoe het investeringsverloop er uit ziet.

2. Het onderhoudsniveau.

Het onderhoudsniveau neemt de eerste twee jaren (1992 en 1993) af tot 2,62 (hoe lager het niveau hoe beter de onderhoudstoestand). In 1995 komen we boven het niveau van 1991 (het inspectiejaar). Daarna neemt het niveau verder af tot het niveau van 1991. Met andere woorden de investeringen hebben in 1992 en 1993 een positief effect op het onderhoudsniveau. Daarna zijn de beschikbare middelen genoeg om het niveau op het oorspronkelijke peil van 1991 te handhaven.

3. Fondsvorming

Het fonds blijft, na de investeringen, gedurende de planperiode van 10 jaar op een positief saldo staan. Echter het onderhoudsniveau wordt, afgezien van de eerste twee jaren, niet noemenswaardig verbeterd.

In het kader van de herverdeling wegbeheer ontvangt de gemeente de komende jaren extra middelen uit het gemeentefonds. Het is aan te bevelen dit bedrag te reserveren voor extra onderhoud aan de wegen om het daardoor het onderhoudsniveau enigszins te verbeteren.

AFDELING BEHEER EN ONDERHOUD

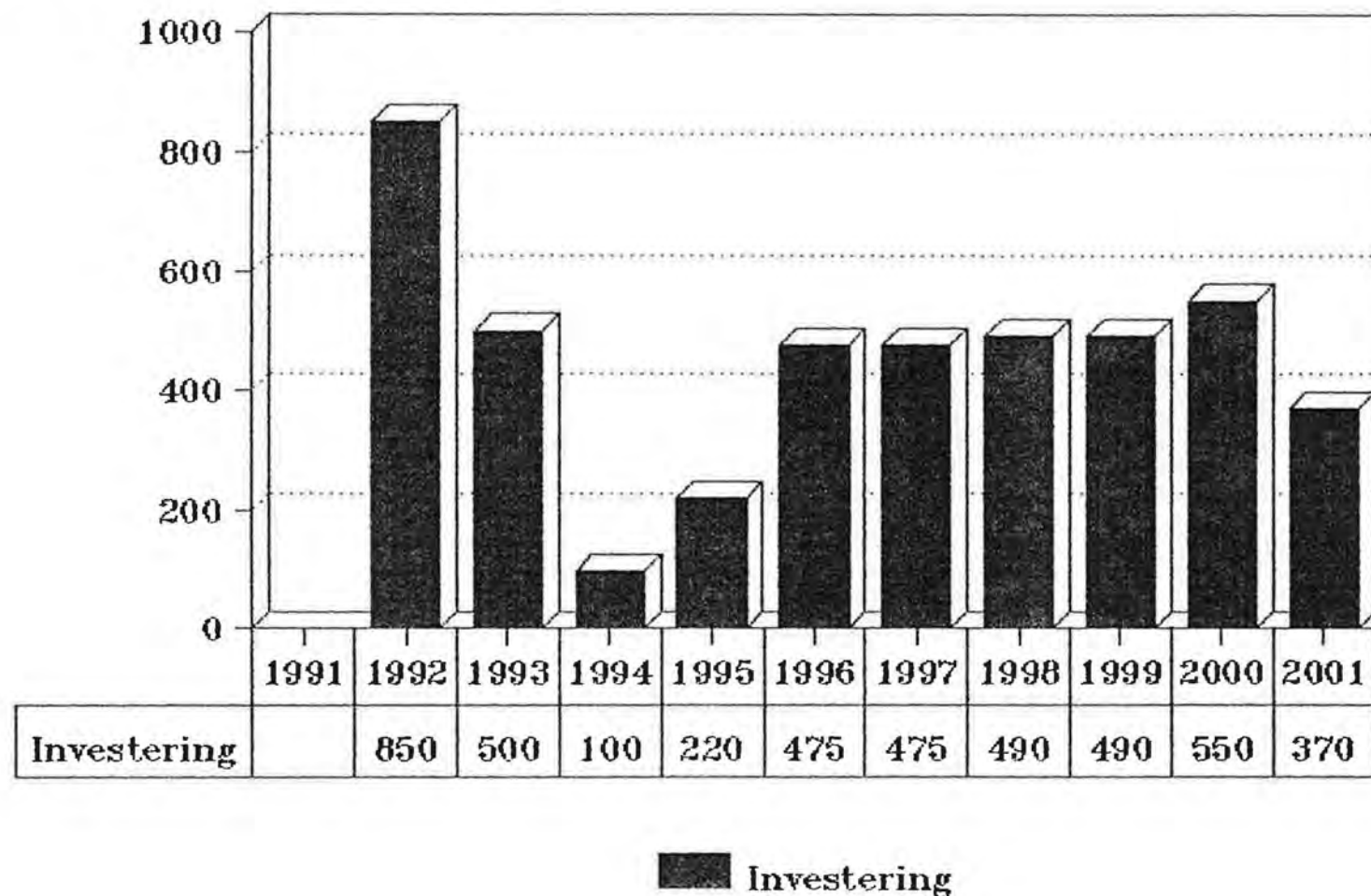
G. Koelink

Par hoofd afdeling



GEVOLGEN ONDERHOUDSPLANNING T.G.V. NOODOPLOSSING VRACHTROUTE

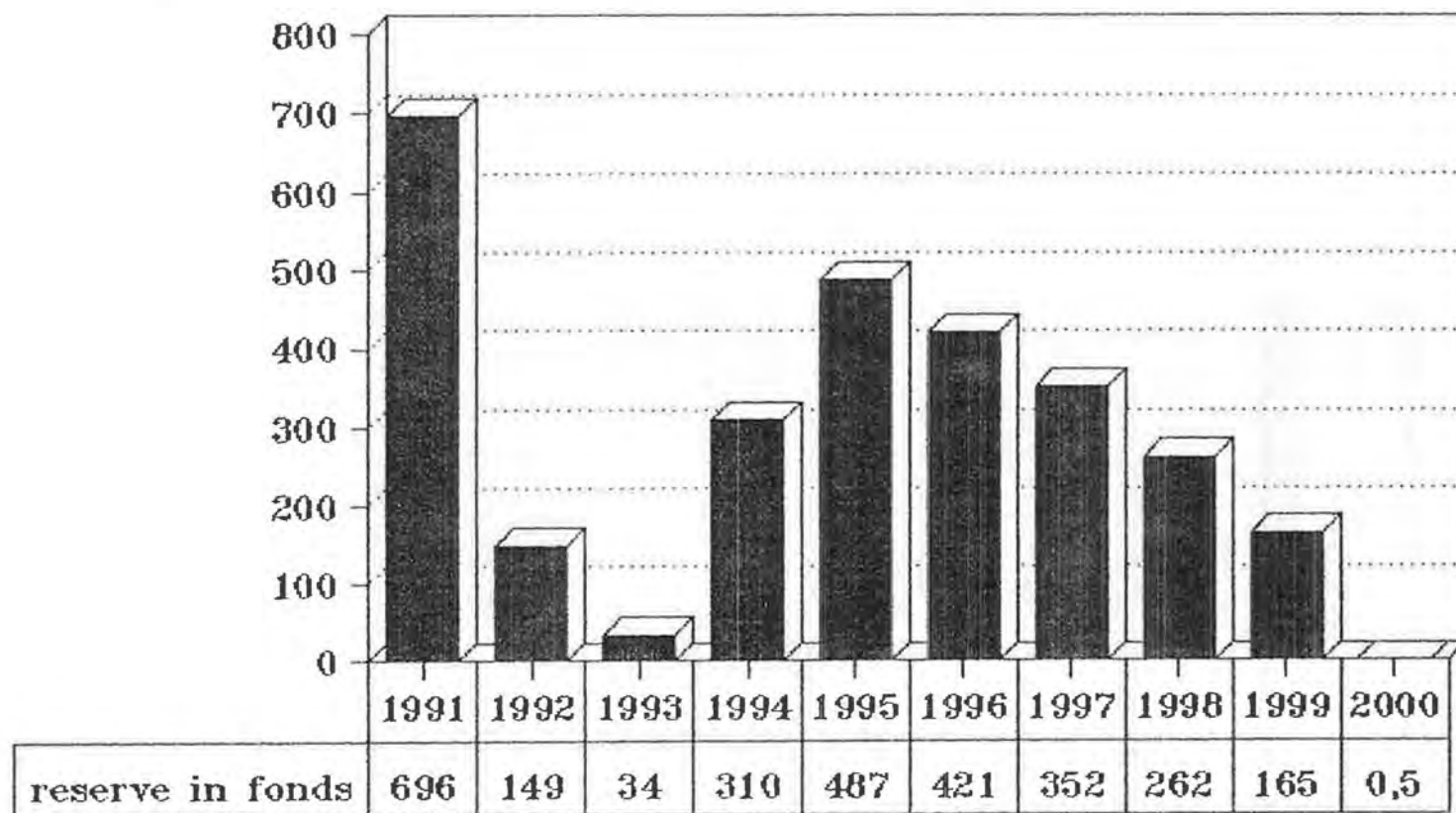
bedrag x 1000



AFD. B&O

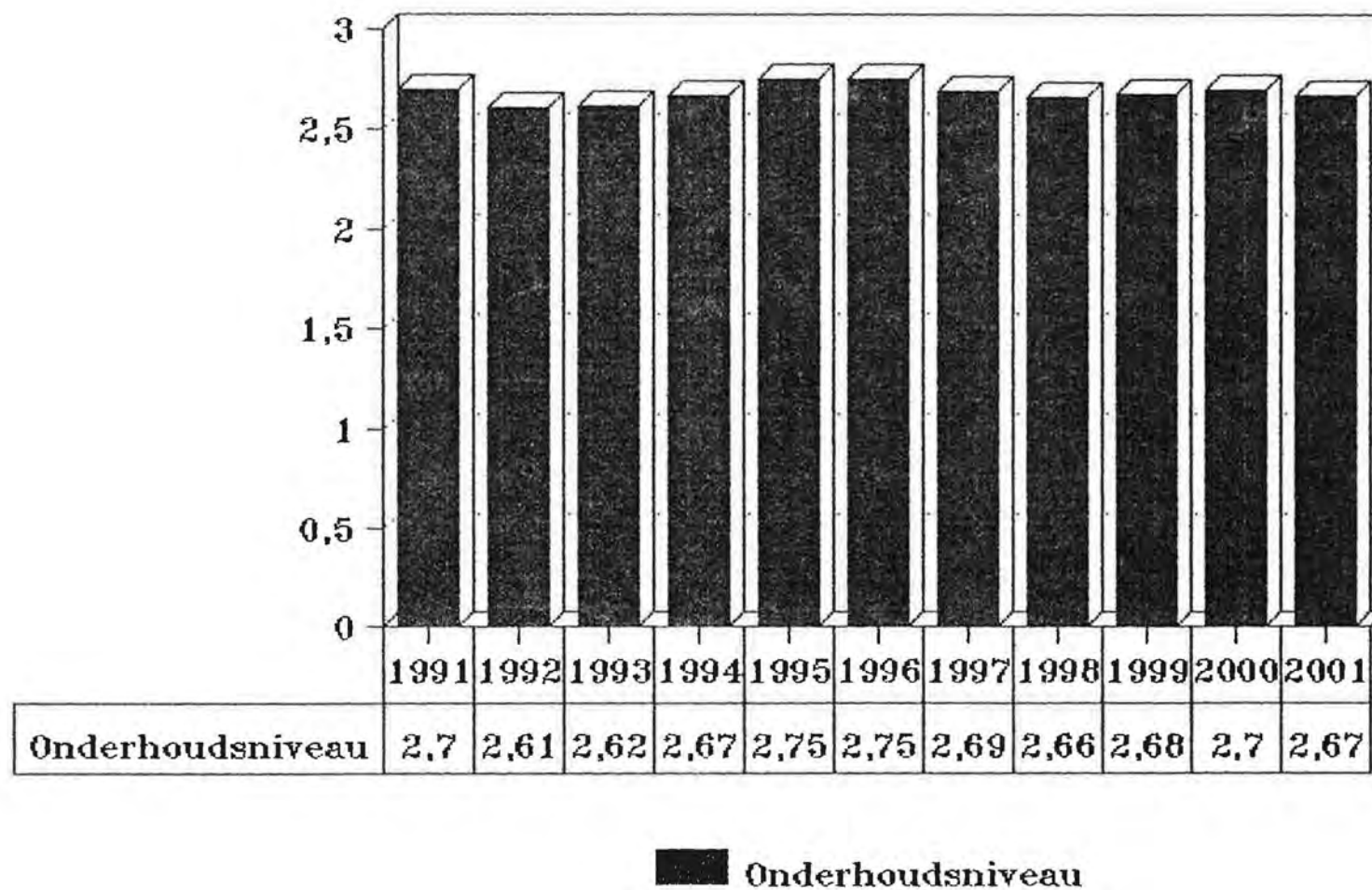
NOODOPLOSSING VRACHTROUTE GEVOLGEN FONDSVORMING

bedrag x 1000



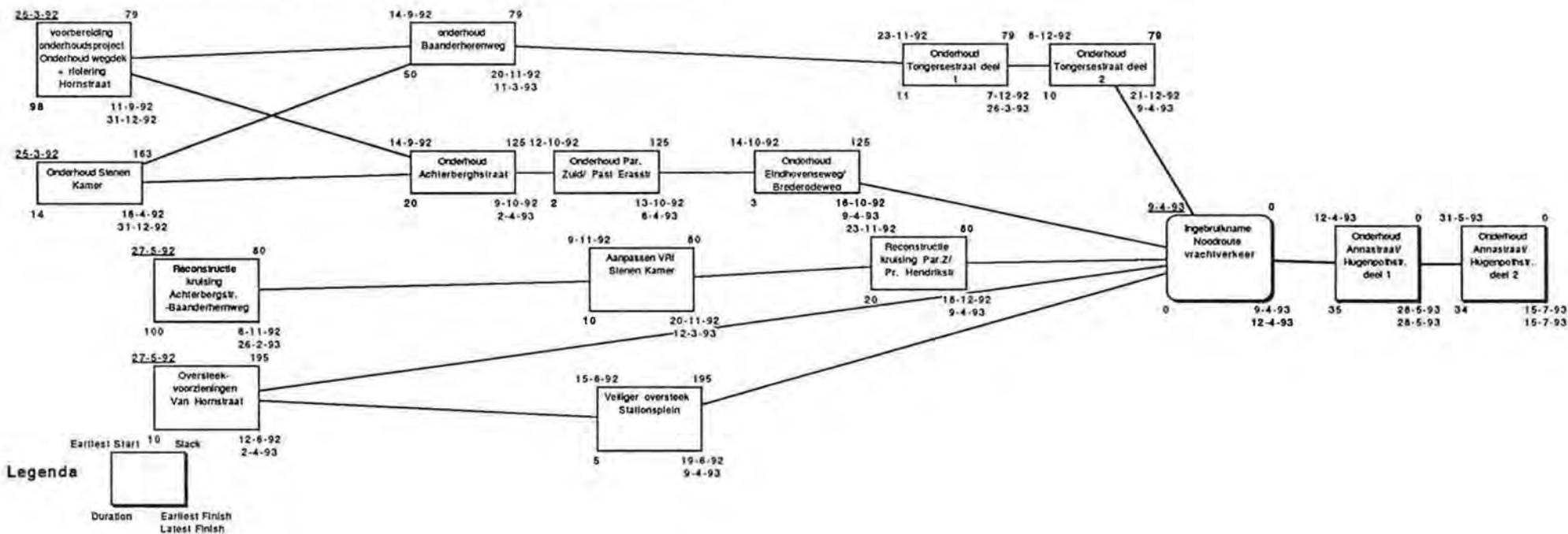
■ reserve in fonds

GEVOLGEN ONDERHOUDSNIVEAU T.G.V. NOODOPLOSSING VRACHTROUTE



BIJLAGE 4

Planning onderhoudswerkzaamheden Riolering en wegdek / noodoplossing vrachtverkeer



BIJLAGE 5

VARIANT 5 Intensiteiten (motorvoertuigen per etmaal)

wegvak	huidige situatie		vrachtwagenroute en maatregelen	
	mvt/etm.	vv	mvt/etm.	vv
Boscheweg:Baandervr.ln-Keizerstr.	5600	16	7200	23
:Keizerstr.-Achterb.str.	7700	16	9000	19
Baanderherenweg:Baandervr.ln.-Achterb.str.	8100	16	7100	2
Eindhovenseweg:Liempdseweg-Fellenoord	9800	16	10300	24
Brederodew.:Fellenoord-Hobbendonkseweg	9100	20	12500	27
:Hobbendonksew.-Verheeslaan	8000	20	11700	32
:Verheeslaan-Schijndelseweg	8800	20	10100	33
Vic. van Alphenlaan	7900	16	8300	4
Mgr. Wilmerstraat	9500	11	9400	5
Baroniestraat:Molenstr.-Pr.Bernh.str.	6400	16	6800	6
:Pr.Bernh.str.-Past.Eras.	6300	16	6700	0
:Past.Eras.-Breukelsestraat	4700	16	9600	2
Brederodeweg:Schijndelsew.-Achterb.str.	9500	16	10100	28
Achterberghstraat	3400	7	4900	40
Baanderherenweg:Achterb.str.-Stenen Kam.	8800	16	10200	27
Stenen Kamer	4500	16	3100	31
Van Hornstraat:Stenen Kamer-Tongersestr.	5200	16	3600	29
:Tongersestr.-Baroniestr.	5800	16	8000	6
Tongersestraat	8300	20	8400	17
Het Boseind	5100	16	5900	22
Parallelweg-Zuid	5700	16	6000	21
Parallelweg-Noord	3700	11	3800	37
Past.Erasstraat	4300	11	6400	21
Annastraat	4600	16	6600	22
Van Hugenpothstraat	4100	16	6200	23
route Ramsteeg, De Vorst en het Boseind	2400	8	2500	0
Boscheweg:Vic. van Alphenlaan-Koppel	6900	11	7500	6
Clarissenstraat	5400	11	5500	6
Kruisstraat	5400	11	5500	6
Rechterstraat:Mgr.Bekkerstr.-Kruisstraat	6400	16	5400	2
:Kruisstraat-Molenstraat	5000	7	5200	0
Mgr.Bekkerstraat	3000	16	5000	7
Breukelsestraat:Stationstr.-Parallelweg-N	2900	7	3600	3
Molenstraat	4700	11	4900	2
Pr.Hendrikstraat	3200	20	3900	0
Stationsstr.:Breukelsestr.-Pr.Bernh.str.	4500	7	3800	4
:Pr.Bernh.str.-Molenstraat	2800	7	2900	0
Fellenoord:Grote Beemd-Rechterstraat	4300	16	1500	6
Baandervrouwenl.:Boscheweg-Poolsestraat	5900	16	4900	2
:Poolsestr.-Baanderh.weg	5700	16	4600	0

- Fellenoord: geheel autovrij
- Breukelsestraat: tussen Parallelweg-Noord en Baroniestraat verplichte rijrichting autoverkeer richting Parallelweg-Noord
- Stenen Kamer: verplichte rijrichting autoverkeer richting West

Geluidkonsekwenties woningen Variant 5

wegvak	aantal woningen		geluidbelasting (dB(A))			
	links	rechts	huidige situatie		vrachtwagenroute en maatregelen	
			links	rechts	links	rechts
Boscheweg: Baandervrouwenl.-Achterberghstr.	2 12 4 1 -	- - 14 1 4	64 66 64 68 -	- - 64 69 67	66 68 65 70 -	- - 65 70 68
Baanderherenweg: Baandervrouwenl.-Achterberghstr.	21	74	72	71	66	65
Eindhoveneweg: - Liempdseweg-Fellenoord	11	4	60	69	62	71
- Liempdseweg-Fellenoord	2	4	70	59	71	61
Brederodeweg: - Fellenoord-Hobbendonkseweg	11	-	61	-	63	-
- Hobbendonkseweg-Verheeslaan	2	2	64	64	67	67
- Hobbendonkseweg-Verheeslaan	6	-	63	-	66	-
- Hobbendonkseweg-Verheeslaan	-	1	-	58	-	61
- Verheeslaan-Schijndelseweg	14	35	60	62	62	64
- Verheeslaan-Schijndelseweg	68	45	64	60	66	62
Vic. van Alphenlaan	6	11	66	64	63	60
Mgr. Wilmerstraat	4	3	68	68	66	66
Mgr. Wilmerstraat	8	-	67	-	64	-
Mgr. Wilmerstraat	2	2	65	67	62	64
Baroniestraat: - Molenstraat-Pr. Bernardstraat	19	8	72	73	69	70
- Pr. Bernardstraat-Past. Erasstr.	1	15	67	68	60	60
- Past. Erasstr.-Breukelsestraat	13	13	68	68	69	69
Brederodeweg: Schijndelseweg-Achterberghstraat	-	9	-	62	-	63
Achterberghstraat	5	12	60	60	65	64
Achterberghstraat	-	1	-	53	-	61
Baanderherenweg:- Achterberghstr.-Stenen Kamer	3	-	71	-	71	-
- Achterberghstr.-Stenen Kamer	5	-	71	-	72	-

(VERVOLG)

Stenen Kamer	5	10	71	71	70	69
Van Hornstraat	24	14	65	70	65	70
Van Hornstraat	11	-	73	-	73	-
Van Hornstraat	13	11	70	71	70	71
Van Hornstraat	4	4	72	71	72	72
Tongersestraat	-	8	-	75	-	75
Het Boseind	-	2	-	57	-	59
Parallelweg Zuid	-	2	-	67	-	70
Parallelweg Zuid	2	-	68	-	71	-
Parallelweg Noord	36	-	61	-	65	-
Parallelweg Noord	8	15	62	62	66	66
Parallelweg Noord	-	3	-	65	-	69
Parallelweg Noord	1	-	64	-	69	-
Past. Erasstraat	8	4	66	65	70	69
Annastraat	-	22	-	69	-	71
Annastraat	66	50	70	64	71	66
Van Hugenpothstraat	20	36	72	71	74	73
Boscheweg	3	5	64	64	63	63
Boscheweg	3	2	73	68	72	67
Clarissenstraat	4	2	70	71	69	70
Clarissenstraat	7	1	72	71	71	70
Clarissenstraat	8	9	73	73	72	72
Kruisstraat	8	6	74	73	73	72
Rechterstraat	8	10	75	74	70	68
Rechterstraat	11	9	74	75	68	70
Rechterstraat	9	6	75	75	69	69
Mgr. Bekkerstraat	11	-	66	-	66	-
Mgr. Bekkerstraat	-	1	-	57	-	56
Mgr. Bekkerstraat	9	-	62	-	61	-

(VERVOLG)

Baandervrouwenlaan	2	-	59	-	56	-
Baandervrouwenlaan	3	2	69	65	66	63
Baandervrouwenlaan	3	4	65	64	58	57
Baandervrouwenlaan	12	2	68	63	60	55
Baandervrouwenlaan	72	67	69	66	62	59
Breukelsestraat: Stationsstraat-Parallelweg-N	37	31	68	68	68	67
Molenstraat	-	13	-	73	-	70
Molenstraat	27	26	NZP	NZP	69	68
Prins Hendrikstraat	8	5	71	72	66	66
Prins Hendrikstraat	-	5	-	71	-	65
Prins Hendrikstraat	20	5	71	72	66	66
Prins Hendrikstraat	-	16	-	70	-	65
Prins Hendrikstraat	12	-	NZP	-	65	-
Prins Hendrikstraat	10	3	NZP	NZP	66	67
Stationsstraat:Breukelsestraat-Pr. Bernardstr.	5	5	69	69	68	67
Pr. Bernhardstr.-Molenstraat	5	3	67	67	64	64
	16	16	71	69	68	66
Fellenoord: Grote Beemd-Rechterstraat	12	8	73	73	NZP	NZP

N.Z.P. = niet-zone plichtig

- Fellenoord: geheel autovrij
- Breukelsestraat: tussen Parallelweg-Noord en Baroniestraat verplichte rijrichting autoverkeer richting Parallelweg-Noord
- Stenen Kamer: verplichte rijrichting autoverkeer richting West