

De top 10 is geënt op de huidige knelpunten met een blik vooruit op PHS en de toekomstige mobiliteit.

Toekomstige mobiliteit.

Optimale bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid is aan herdefinitie toe. Langzaam verkeer en snel verkeer zullen de ruimte steeds meer gaan delen. Dat betekent dat de snelheidsverschillen en het ruimtegebruik op de weg meer op gelijke voet moet komen te staan. Dat gaan we op den duur dus niet met drempels doen maar met ISA (Intelligente Snelheids Aanpassing). Calamiteitenverkeer kan hiervan gevrijwaard worden en zodoende sneller op de bestemming zijn.

De top 10 wordt verdeeld naar de indeling van de gemeente.

Boxtel	5
Liempde	2
Esch	1
Lennisheuvel	1

Boxtel

1. Aanpassen grijze wegen binnen de kom met meer dan 5000 mvt/etmaal
Baroniestraat en Mgr. Wilmerstraat, Annastraat, Baanderheerendweg, Achtergstraat, Parallelweg noord-zuid, Europalaan, R. Schumanlaan en Hobbenkonkseweg
 - a. Fietspaden indien er ruimte voor is.
 - b. Fietsstroken minimaal 1,75m breed. Rijbaanbreedte krijgt resterend deel.
 - c. Bij meer dan 6000 mvt/etmaal het verkeerscirculatieplan aanpassen
2. Verkeerscirculatieplan Selissenwal+Centrum in samenhang met PHS fietsonderdaargang. Hiermee moet voorkomen worden dat de centrumwegen onder punt 1 gaan functioneren als sluiproute voor een stagnerende Noord-Zuid-as.
3. Optimaliseren Noord-Zuid-as. Meer capaciteit, fietspaden hele traject, oversteekbaarheid. Gedeelte vanaf Fellenoord tot Kelsebaan waarschijnlijk andere route buitenom met SFR.
4. Okselverbinding wordt deel van de fietsverbinding naar gebied Tongeren en Nergena. Inzetten op een SFR Oisterwijk en verder Tilburg.
5. Aantrekkelijke wandel- en fietsrecreatie route via Kalksheuvel naar Kampina. Oversteek VLK. Pad Molengaafseweg en veilige oversteek VLK-Kalksheuvelweg

Liempde

1. Boxtelseweg meer ruimte voor de fietsers en voetgangers (vooral bij verkeerssluizen).
2. Veilige fietsroutes naar School en sport. Betreft vooral de oversteekpunten.

Esch

1. Dorpsstraat; Vracht en landbouwverkeer rondleiden. Het kan zo niet langer.

Lennisheuvel

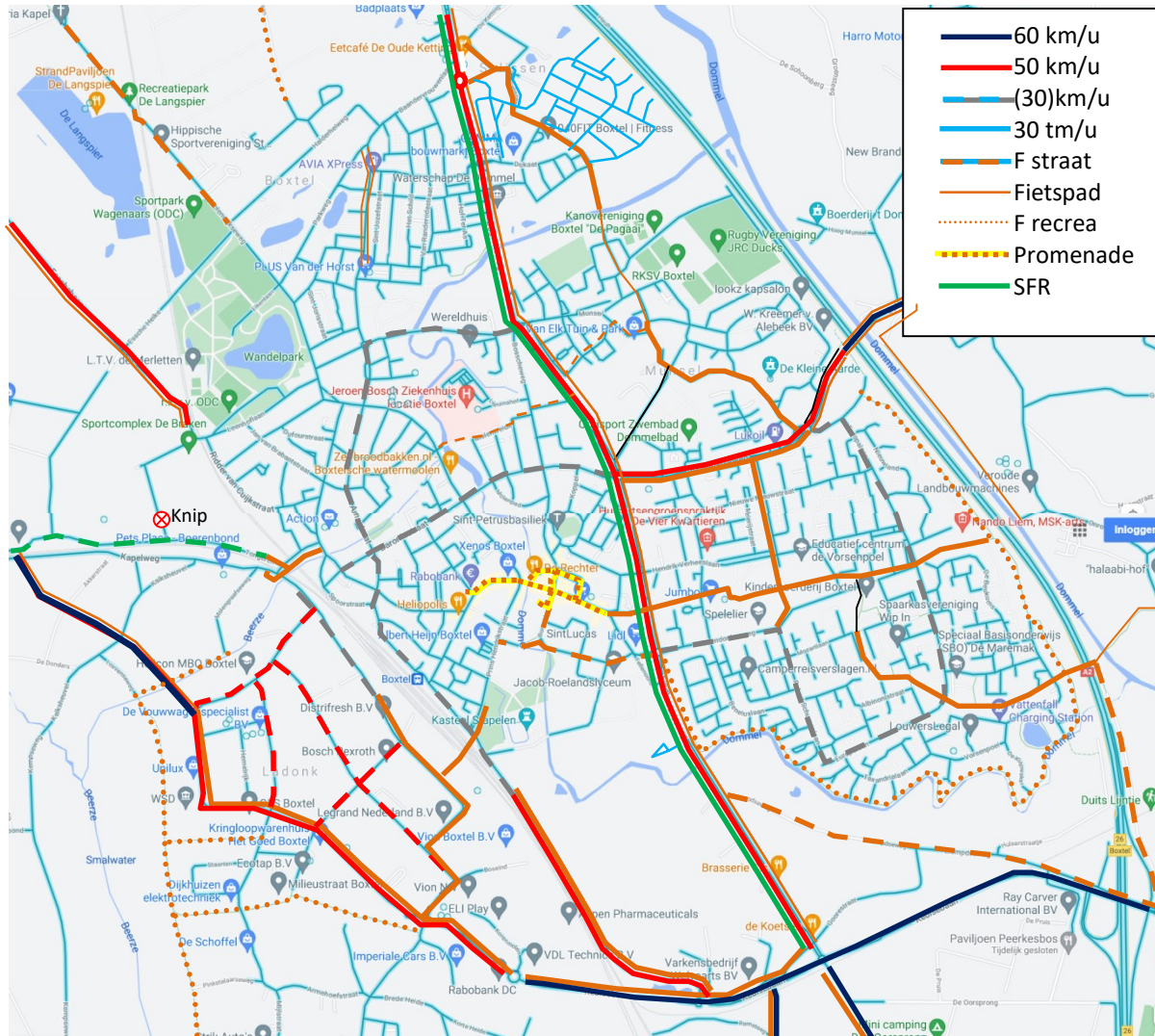
1. Fietspad naar Boxtel zonder conflict met Ladonk verkeer. Ongelijkvloers.


Toelichtingen

Bijlage 1; Wegennet Boxtel binnen de kom

Bijlage 2; Aanbevelingen weg-indeling binnen de bebouwde kom

Binnen de kom moeten fietsers van 8-88 jaar veilig en zonder voortdurende angst voor passerende auto's kunnen fietsen. Woonstraten (< 3000 mvt/etmaal) binnen een 15 of 30 zone voldoen hier meestal aan. Het zijn vooral de wijktoegangswegen (> 5000 mvt/etmaal) met gemengd verkeer die door fietsers zoveel mogelijk gemeden worden. Dat lukt slechts gedeeltelijk, er zullen altijd wegvakken zijn die niet gemeden kunnen worden. Ook niet door schoolkinderen en senioren.



Toelichting bij de kaart: Gezien de hoge mvt/etmaal (>3000/etmaal) moeten wegen gemarkeerd  herzien worden om veilig en met minder stress over deze wegen te kunnen fietsen. Bij > 5000mvt/etmaal is een fietspad of intensiteit reducerende maatregel nodig.

Wegen als Baroniestraat en Mgr. Wilmerstraat, Annastraat, Baanderheerendweg, Achtergstraat, Parallelweg noord-zuid, Europalaan, R. Schumanlaan en Hobbenkonkseweg moeten aangepast.

- Fietspad(en) erlangs.
- Bredere fietssugestiesstroken. (>1,75m).

Verkeerscirculatieplan Om wijkvreemd verkeer door het centrum en Selissenwal te voorkomen is een verkeerscirculatieplan nodig. Hiermee kan de intensiteit van het verkeer teruggebracht worden.

Drienetwerkenplan. Het drie netwerken plan brengt de fietser veilig en direct naar school, sport, winkel binnen de kom en kan vlakbij de bestemming stallen. De automobilist zal vaker omrijden en parkeert op (betaalde parkeerplaatsen ivm. efficiënt ruimtegebruik en voorkomen van congestie. Het fietspadennetwerk is er om de hoofdstromen te faciliteren: Comfort en weinig oponthoud. Een SFR biedt voornamelijk de mogelijkheid woon-werk per fiets te faciliteren. Snel en comfortabel.

Aanbevelingen weg-indeling binnen de bebouwde kom (webtool CROW fietsberaad)

Te veel wegen binnen de bebouwde kom hebben nog van die smalle fietssuggestiestroken uit de tijd dat het nog wat rustiger was op de weg. Fietsberaad deed een in 2015 een onderzoek naar de effecten van fietsstroken en kantstroken in relatie tot de intensiteit van motorvoertuigen.

https://fietsberaad.nl/CROWFietsberaad/media/Kennis/Bestanden/Fietsberaadpublicatie-28_Evaluatie-discussienotitie-fiets-en-kantstroken_def.pdf

Enkele punten van aandacht uit de webtool met het oog op het huidige wegennet Boxtel;

2 Algemene uitgangspunten en conclusies

De aanbevelingen in de discussienotitie uit 2014 zijn gebaseerd op een aantal (impliciete) uitgangspunten, die we in deze paragraaf behandelen. Het gaat om de volgende uitgangspunten:

- Bredere fietsstroken leveren een grotere bijdrage aan objectieve en subjectieve verkeersveiligheid;
- Fietsstroken moeten altijd breed genoeg zijn voor twee fietsers naast elkaar;
- De breedte van de rijloper moet automobilisten duidelijkheid geven over het gewenste gedrag.



Op alle wijktoegangswegen met een 50km/u regiem is het naast elkaar fietsen zo goed als onmogelijk. Enerzijds door de hoge voertuigintensiteit en anderzijds door de te smalle markering. Sterker nog je word als individuele fietser voortdurend rakelings gepasseerd. Bredere fietsstroken beïnvloeden het passeergedrag en de passeerafstand gunstig, zoals is gebleken uit onderzoek van Fietsberaad.

Een tussenoplossing is een dubbele stippellijn als overgang naar opnieuw asfalteren. Asfalteren is een kostbare zaak en zal meestal pas uitgevoerd worden als dit ivm. onderhoud nodig is

In onze top 10 staat dus bovenaan:.

1. Aanpassen grijze wegen binnen de kom tot 6000 mvt/etmaal
Baroniestraat en Mgr. Wilmerstraat, Annastraat, Baanderheerendweg, Achtergstraat, Parallelweg noord-zuid, Europalaan, R. Schumanlaan en Hobbenkonkseweg
 - a. Fietspaden indien er ruimte voor is.
 - b. Fietsstroken minimaal 1,75m breed. Rijbaanbreedte krijgt resterend deel
 - c. Bij meer dan 6000 mvt/etmaal het verkeerscirculatieplan aanpassen.