

MOVE '31

Visiedocument Fase 1 MOVE '31, Visie

Bram Louwers
Maart 2019, Visie, inspraakdocument

Datum: 25 maart 2019
Auteurs: Projectteam MOVE'31
Status: Concept, inspraakdocument
Gemeente Boxtel, Team Inrichting, Verkeer en Reiniging

Samenvatting

Vertrekpunten voor MOVE'31

In juli 2017 is het projectplan voor de actualisatie van het GVVP 2008 vastgesteld. Daarin zijn zes opgaven benoemd om uit te werken in de MOBiliteitsVisiE voor 2031 (MOVE'31):

1. Formuleer een visie die aangeeft wat Boxtel wil bereiken en waar Boxtel voor staat als het gaat om mobiliteit;
2. Formuleer een visie over hoe de gemeente Boxtel omgaat met de te onderscheiden trends en ontwikkelingen die MOVE'31 raken. Voor elke trend of ontwikkeling worden keuzes gemaakt over welke rol de gemeente daarin wel of niet neemt;
3. Ontwikkel een voorkeursvariant voor de realisatie van de verbinding A2-N618 en bepaal een agenda om realisatie binnen bereik te brengen;
4. Actualiseer de hoofdwegenstructuur in de vorm van een eindbeeld voor 2031, rekening houdend met een doorkijk naar de periode 2030-2050;
5. Bepaal welke beleidsprioriteiten en beleidsvoorkeuren gelden voor de vertaling van de visie naar concreet beleid.
6. Werk de visie en keuzes op voorgaande onderdelen uit in beleid en vervolgens in een maatregelenpakket.

Voor de uitwerking van deze zes opgaven hebben we drie fasen onderscheiden:

- Fase 1. Visie
- Fase 2. Uitwerken beleid
- Fase 3. Benoemen van maatregelen

Voorliggend document is het resultaat van fase 1 en beschrijft de visie.



Visie

In de visie kijken we naar de toekomst en houden we rekening met trends, ontwikkelingen en de groei van het verkeer. We moeten zorgen voor een toekomst bestendige bereikbaarheid en tevens de leefbaarheid en verkeersveiligheid waarborgen.

Om dat mogelijk te maken, zetten we in op het naar buiten de kern brengen van het gemotoriseerde verkeer door Boxtel.

Het programma Tracé A2 – Ladonk – Kapelweg (TALK) en het maatregelenpakket Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) is een eerste aanzet. De dubbele overweg Tongersestraat wordt gesloten voor alle verkeer. Hier komt een ongelijkvloerse kruising voor fietsers in de vorm van een onderdoorgang.

Samen met de realisatie van de Verbinding Ladonk – Kapelweg (VLK), wordt de Keulsebaan verbreed, mede om Ladonk goed te kunnen ontsluiten.

Om gemotoriseerd verkeer vervolgens naar buiten te kunnen brengen, zetten we ook in op de Verbinding A2 – N618 (VAN), aan de oostzijde van de A2. De VAN ontlast de Noord-Zuid-As van autoverkeer, om zo een goede verkeersafwikkeling te kunnen blijven waarborgen. De Snelfietsroute s'-Hertogenbosch – Eindhoven draagt bij aan stimulering van het fietsgebruik (voor woon-werkverkeer) en op langere termijn het reduceren van het autoverkeer.

Indien er grote ruimtelijke ontwikkelingen in De Oksel komen, kan de leefbaarheid in het gebied onder druk komen te staan en blijft de Noord-Zuid-As druk. Om het autoverkeer uit Boxtel Noord-West in goede banen te leiden is een nieuwe ontsluitingsstructuur, tussen Kapelweg(2018) en de A2, dan een van de oplossingsrichtingen, met als doel de leefbaarheid weer te waarborgen in de woongebieden.

Uiteindelijk is het dan ook mogelijk om op de verbindingen door Boxtel meer prioriteit te geven aan de fietser. Dat betekent kwaliteitsverbetering op allerlei thema's in de kern, omdat gemotoriseerd verkeer minder aanwezig is, ten gunste van de fiets en lopen.

Om alternatieven voor de auto te stimuleren, de technologische ontwikkelingen gaan snel, maken we van het station en de directe omgeving een zogenaamde hub. Hier komen verschillende aspecten samen; de trein, (elektrische deel-)auto's en (deel-)fietsen. Reizigers worden zo minder afhankelijk van de eigen auto. Ook als deze reizigers niet uit Boxtel komen.

Lennisheuvel

Voor bewoners van Lennisheuvel is een goede verbinding met Boxtel belangrijk. Door het toenemende verkeer op de route Ladonk – A2 is een verkeersveilige kruising belangrijk. Voor auto en fiets. Dit werken we in MOVE'31 verder uit, aangezien Ladonk geen onderdeel uit maakt van PHS.

Met name voor fietsers is een vlotte en veilige verbinding wenselijk. Deze zijn in de visie opgenomen en worden in de vervolgfases concreet gemaakt.

Liempde

Het alternatief langs Liempde (Ommetje Liempde) is als minder relevant beschouwd. Dat betekent dat er geen nieuwe infrastructuur gerealiseerd gaat worden en dat verkeer de bestaande wegen blijft gebruiken. Verkeersveiligheid en leefbaarheid zijn voorwaarden bij een goede bereikbaarheid. Daar hebben we aandacht voor en dat bewaken we.

Esch

Met de opsplitsing van gemeente Haaren, komt kern Esch naar Boxtel. Hier hebben we aandacht voor. We zetten in op het terugdringen van doorgaand verkeer dóór Esch en voorzien in een vlotte verbinding vanuit Esch naar Boxtel en naar de hoofdwegenstructuur. De aanwezige infrastructuur voorziet in een verbinding met de auto en fiets naar het centrum van Boxtel.

Inhoudsopgave

<i>Visiedocument Fase 1 MOVE '31, Visie</i>	1
1. Inleiding	5
1.1 Fasering MOVE'31	5
1.2 Zes Opgaven voor MOVE'31	5
1.3 Leeswijzer	5
2. Input voor MOVE'31	7
2.1 Vaststelling projectplan	7
2.2 Inbreng raads werkgroep.....	7
2.3 Trends en ontwikkelingen	7
2.4 Beleidsthema's	9
2.5 Advies of voorstel	10
3. Visie op mobiliteit.....	12
3.1 Mindset mobiliteitsbeleid	12
3.3 Langzaam verkeer.....	14
3.4 Gemotoriseerd verkeer.....	15
3.5 Advies of voorstel	17
4. Prioritaire vraagstukken en ontwikkelingen	18
4.1 Tracé A2 – Ladonk – Kapelweg (TALK).....	18
4.2 Snelfietsroute 's-Hertogenbosch - Eindhoven.....	19
4.3 Verkeer Eindhovenseweg	19
4.4 Verbinding A2 – N618 (VAN)	19
4.5 Noord-Westelijke ontsluiting.....	19
5. Verkeersthema's.....	20
Bijlagen (zijn nog niet ter vaststelling)	22
Bijlage 1. Landelijk principes van Duurzaam Veilig	23
Bijlage 2. Inrichtingsrichtlijnen per wegtype	24

1. Inleiding

1.1 Fasering MOVE'31

Het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) van Boxtel, vastgesteld in 2008, wordt geactualiseerd met een MOBiliteitsVisiE voor 2031, afgekort MOVE'31. De landelijke trends en de bekende en potentiële ontwikkelingen in Boxtel zelf, vragen om een nieuwe gezamenlijke koers. Het GVVP geeft inzicht in de ontwikkeling van verkeer en is daarmee een instrument voor leefbaarheid (onder andere diverse emissies en bestemmingsplannen).

Het project behelst de volgende elementen:

1. Fase 0 Inventariseren en opdrachtformulering
2. Fase 1 Een **visie** waarin trends en ontwikkelingen richting moeten geven aan beleid;
3. Fase 2 Het concretiseren van de visie naar **beleid** (in feite het GVVP);
4. Fase 3 Een **uitvoeringsprogramma** door de jaren om activiteiten in te plannen.

De inventarisatie en opdrachtformulering is eerder afgerond. Dit document vormt de afronding van Fase 1 en beschrijft de visie, nadat eerst de input daarvoor kort wordt toegelicht.

PHS is kader voor MOVE'31

Binnen de vraagstukken over verkeer gelden de ontwikkelingen van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) als kader. Dat betekent dat de dubbele overweg bij de Tongersestraat sluit voor gemotoriseerd verkeer en ter plaatse een onderdoorgang wordt gerealiseerd. Verder wordt de Verbinding Ladonk Kapelweg (VLK) aangelegd en wordt de Keulsebaan verbreed om een goede ontsluiting voor Ladonk mogelijk te maken. Het gebied Tongeren ervaart effecten. Er worden maatregelen getroffen die het geldende verkeersregime aan de weggebruiker duidelijk maken.

1.2 Zes Opgaven voor MOVE'31

Binnen MOVE '31 worden er zes opgaven uitgewerkt:

1. Formuleer een visie die aangeeft wat Boxtel wil bereiken en waar Boxtel voor staat als het gaat om mobiliteit;
2. Formuleer een visie over hoe de gemeente Boxtel omgaat met de te onderscheiden trends en ontwikkelingen die MOVE'31 raken. Voor elke trend of ontwikkeling worden keuzes gemaakt over welke rol de gemeente daarin wel of niet neemt;
3. Ontwikkel een voorkeursvariant voor de realisatie van de verbinding A2-N618 en bepaal een agenda om realisatie binnen bereik te brengen;
4. Actualiseer de hoofdwegenstructuur in de vorm van een eindbeeld voor 2031, rekening houdend met een doorkijk naar de periode 2030-2050;
5. Bepaal welke beleidsprioriteiten en beleidsvoorkeuren gelden voor de vertaling van de visie naar concreet beleid.
6. Werk de visie en keuzes op voorgaande onderdelen uit in beleid en vervolgens in een maatregelenpakket.

Opgaven 2 en 3 zijn in de afgelopen periode voorbereid en in dit document samengevat. Vervolgens werken we opgave 1, de visie van MOVE'31, uit. Deze vertalen we verder door in opgave 4, het uitwerken van een hoofdwegenstructuur.

Na vaststelling van de visie worden de Opgaven 5 en 6 in het vervolgtraject uitgewerkt. Daarin wordt het beleid per thema beschreven en een doorvertaling gemaakt naar concrete acties en maatregelen om uitvoering te kunnen geven aan het beleid.

1.3 Leeswijzer

Het eerste hoofdstuk licht de visie en opgaven voor MOVE '31 toe. Hierna gaat hoofdstuk twee in op de input die voor de actualisatie van MOVE'31 relevant is. In hoofdstuk drie is de visie op verkeer en vervoer beschreven en in hoofdstuk vier zijn de prioritaire thema's toegelicht. De aanvullend uit te werken verkeersthema's zijn in het laatste hoofdstuk vijf benoemd.

Omdat niet voor alle verkeerskundige vraagstukken een visie nodig is, zijn in hoofdstuk vijf de verkeersthema's benoemd. Om te beoordelen of alle thema's een plek (gaan) krijgen in het verkeersbeleid, kunt u in dit hoofdstuk terug zien welke thema's aan bod komen en welke producten binnen de thema's onderscheiden worden.

2. Input voor MOVE'31

Uit de inventarisatiefase zijn de in paragraaf 1.2 benoemde zes opgaven voor MOVE'31 naar voren gekomen. Met het vaststellen van het projectplan door de gemeenteraad in juli 2017 is het startsein gegeven voor de actualisatie van het huidige GVVP 2008 in MOVE'31.

2.1 Vaststelling projectplan

In juli 2017 heeft de gemeenteraad het projectplan voor MOVE'31 vastgesteld. De vraagstukken zijn door vertaald in de zes benoemde opgaven voor MOVE'31. Met die vaststelling is het startsein gegeven voor de actualisatie van het Buxtelse verkeersbeleid. Voor de visie geeft het projectplan de volgende inhoud aan:

- Visie op mobiliteit
- Hoofdwegenstructuur, inclusief voorkeursvariant verbinding A2-N618
- Visie op rol gemeente bij trends en ontwikkelingen
- Accent en voorkeuren voor beleidsuitwerking

2.2 Inbreng raads werkgroep

In een bijeenkomst van de raads werkgroep in november 2017, hebben we geïnventariseerd welke onderwerpen en thema's een plek moeten krijgen in de visie. De gemeenteraad is immers opdrachtgever voor MOVE'31. Met de gemeenteraad is een andere invulling gegeven aan de bijeenkomst dan alleen de informatieverzameling over trends en ontwikkelingen en de beleidsthema's. Die zijn hieronder beschreven. Resultaat van de raadsbijeenkomst zijn de volgende aandachtspunten voor de uitwerking van MOVE '31:

1. bereikbaarheid en ontsluiting van Ladonk
2. doorstroming hoofdwegennet van Buxtel
3. realisatie verbinding A2 - N618
4. inzetten op de fiets, met een verbinding tussen Buxtel en Lennisheuvel

Naast de inbreng van de raads werkgroep is gebruik gemaakt van klankbordgroepen, zowel binnen de gemeentelijke organisatie als daarbuiten. In een uitgebreide eerste consultatieronde is sturing ontvangen van de werkgroepen. We hebben hierbij aandacht besteed aan gesignaleerde trends en ontwikkelingen en aan relevante beleidsthema's (vervoerwijzen), die hierna worden toegelicht.

2.3 Trends en ontwikkelingen

In de inventarisatiefase (fase 0) zijn 24 trends en ontwikkelingen benoemd. In de eerste consultatieronde voor deze visie is in beeld gebracht hoe er met iedere trend en ontwikkeling moet worden omgegaan. In de consultatieronde zijn trends en ontwikkelingen voorgelegd aan de burgers van Buxtel, een externe, een ambtelijke en een bestuurlijke klankbordgroep. De vier groepen hebben we via een internetenquête (stemkastjes) laten aangegeven wat zij belangrijk vinden.

Criteria benoemen belangrijke en minder belangrijke trends en ontwikkelingen

Men kon bij het reageren op de trends en ontwikkelingen aangeven of er sprake moest zijn van 'investeren', 'actief volgen', 'passief volgen', 'niets mee doen' en 'geen mening'. Dit geeft sturing en invulling aan de rol van de gemeente. Hieruit is een top-7 naar voren gekomen van trends en ontwikkelingen, waar aandacht naar uit moet gaan. Tevens is een top-3 benoemd waaraan niet actief aandacht besteed moet worden.

Top-7 belangrijke trends en ontwikkelingen

De volgende zijn de belangrijkste zeven trends en ontwikkelingen:

1. aantal verplaatsingen blijft groeien
2. ruimtelijke ontwikkelingen zuidzijde Buxtel
3. verbinding A2-N618 (VAN)
4. aantal ouderen groeit snel
5. ontwikkeling snelfietsroute Den Bosch – Eindhoven
6. technologische ontwikkelingen maken verkeersbeheer slimmer
7. veranderende rol gemeentelijke overheid

Dit betekent dat we binnen deze visie en de uitwerking van het verkeersbeleid in fase 2 met bovenstaande trends en ontwikkelingen rekening moeten houden en hier actief beleid op moeten formuleren.

Minder belangrijke trends en ontwikkelingen

Er zijn 3 trends en ontwikkelingen waarvan men aangeeft hier niet actief mee aan de slag te willen gaan. Dit zijn:

1. ruimtelijke ontwikkelingen zuidzijde Liempde¹
2. individuele belangen botsen vaker
3. autogebruik in plaats van autobezit

We gaan met deze trends en ontwikkelingen niet actief aan de slag. Uiteraard heeft de gemeente hier wel oog voor. De markt maakt het bijvoorbeeld mogelijk dat mensen niet meer een auto hoeven te bezitten, om deze te kunnen gebruiken. Als dat tot effecten op het Boxtelse wegennet leidt, dan moeten we daarop anticiperen.

Overige trends en ontwikkelingen

Er resteren 14 trends en ontwikkelingen die in het 'middengebied' vallen. Hier gaan we mee aan de slag als daar concreet aanleiding voor is (en deze de top-7 niet frustreren of onmogelijk maken):

- voertuigen worden substantieel slimmer
- aansturing openbare ruimte beweegt
- nieuwe vervoermiddelen door techniek
- mogelijke wijziging plangebied gemeente Boxtel
- meer activiteiten doelgroep ouderen
- nieuwe omgevingswet en veranderende invloed/rol burger
- meer oplaadpunten en minder veiligheidsrisico's door elektrisch rijden
- wonen en werken steeds meer verweven
- bescherming klimaat onverminderd van belang
- Kennisas-A2
- beschikbare beheergelden openbare ruimte onder druk
- focus op veiliger verkeersgedrag
- samenstelling wijken wijzigt
- de weggebruiker heeft hogere verwachtingen

Ook voor deze trends en ontwikkelingen geldt dat deze niet allemaal genegeerd kunnen worden. De Omgevingswet komt eraan en als gemeente moet hierop geanticipeerd worden. Daar is aandacht voor. Echter, vanuit verkeer gaat de aandacht eerst uit naar de top-7. Verder raakt een aantal van deze 14 trends en ontwikkelingen er één of meer in de top-7, maar soms ook de 3 minder belangrijke. We gaan met deze trends en ontwikkelingen aan de slag als daar aanleiding voor is. Acties en maatregelen die daar uit voort komen, mogen de top-7 niet "bijten".

De klankbordgroepen hebben geuit dat men deze 'uitkomst' niet helemaal herkent. In de zienswijzefase kunnen mensen hier nog op reageren.

¹ In 2017 is er al een vooronderzoek gedaan naar een rondwegfunctie in het kader van de woonontwikkeling Hamsestraat - Roderweg, waaruit gebleken is dat deze wel nut heeft, zeker geen noodzaak en ook wat nadelige gevolgen voor het centrum van Liempde.

2.4 Beleidsthema's

Net als bij de trends en ontwikkelingen hebben we ook naar een prioritering van de belangrijkheid van de vervoerswijzen gevraagd. De thema's die in de uitwerking aan bod komen zijn benoemd in het projectplan, zie tabel 1.

Verkeerskundig	Organisatie
• Voetgangers • Fiets • Auto • Parkeren (auto en fiets) • Openbaar Vervoer • Verkeersveiligheid • Essentiële HerkenbaarheidsKenmerken (EHK)	• Lobbyagenda • Programmamanagement en monitoring • Trends en ontwikkelingen • Burgerparticipatie

Tabel 1: Doorkijk uit te werken beleidsmodules

We hebben in de consultatieronde gevraagd naar de belangrijkste thema's (vervoerswijzen). Het doel hiervan is om later het beleid en maatregelenpakket hier op te kunnen toetsen. ¹

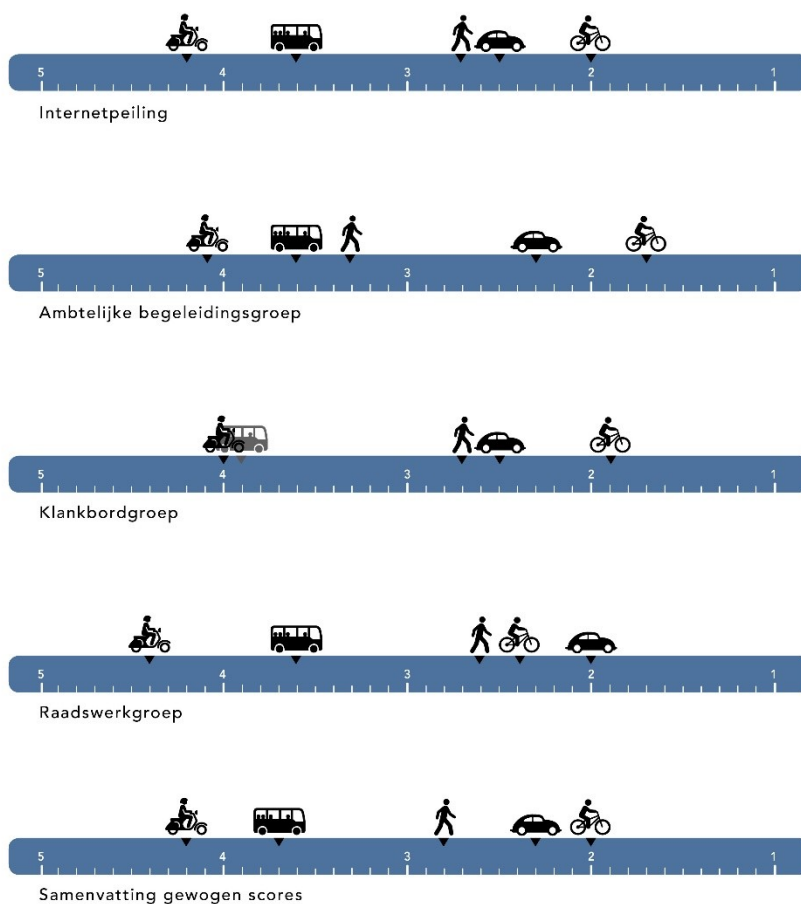
Belangrijkste thema's

De fiets wordt binnen de groepen belangrijk gevonden, samen met de auto.

Tussen en in de groepen was er rondom het thema auto sprake van spreiding. Deze werd door een aantal mensen het meest belangrijk gevonden (score 1) en door een aantal helemaal niet (score 4 of 5). Dit terwijl de fiets bij de meeste mensen hoog scoorde. Niet altijd met de score 1, maar wel vaak 2 en 3. Over de groepen gezamenlijk is de gewogen score op de schaal van 1 t/m 5, als volgt:

- fiets: 2,0
- auto: 2,3
- voetganger: 2,8
- openbaar vervoer: 3,7
- bromfiets/scooter: 4,2

De infographic hieronder laat de scores zien, per groep en als laatste over alle groepen gezamenlijk.



Infographic MOVE'31: Belangrijkheid beleidsthema's (5= minst belangrijk, 1=meest belangrijk)

1 Voorbeeld : Gaan wij de komende periode inzetten op extra maatregelen voor openbaar vervoer, zoals buslijnen en haltes?

Score per vervoerswijze

Kort na fiets en auto volgt voetgangers. Het vierde thema openbaar vervoer volgt met bijna een volledig punt verschil. De bomfiets/scooter als afgeleide van de fiets krijgt weinig aandacht, met een score van 4,2. Openbaar vervoer wordt duidelijk belangrijker gevonden dan bromfiets-scooter, maar een stuk minder dan de eerste drie thema's.

De focus in de visie en het GVVP ligt daarom vooral bij de eerste drie thema's, die hoger geprioriteerd worden. Daarnaast hebben we aandacht voor het stimuleren van het openbaar vervoer. Bijvoorbeeld een zogenaamde hub-functie ter plaatse van het station van Boxtel. In een hub kan men de overstap maken van auto op OV. Ook het plaatsen van deelauto's en -fietsen (al dan niet elektrisch) is hier uitgebreid mogelijk.

2.5 Advies of voorstel

De vier aandachtspunten uit de raadswerkgroep zijn de bereikbaarheid van Ladonk, de doorstroming op het hoofdwegennet van Boxtel, de VAN en de fiets, waaronder de verbinding tussen Boxtel-Centrum en Lennisheuvel. Deze vier onderdelen moeten een plek krijgen in de beleidsuitwerking en het maatregelenpakket. Vanwege de prioriteit zetten we hier actief op in en reserveren we hier middelen voor.

Op basis van de input van de klankbordgroepen, zowel intern als extern, geven we de top-7 trends en ontwikkelingen hoge prioriteit en benoemen we in fase 3 acties en maatregelen om hiermee aan de slag te gaan. De drie minder belangrijke trends en ontwikkelingen krijgen geen actieve aandacht en brengen we niet terug in het beleid of het maatregelenpakket.

De resterende 14 trends en ontwikkelingen zijn van gemiddelde prioriteit en mogen niet strijdig zijn met de top-7. We werken voor deze trends en ontwikkelingen beleid op hoofdlijnen uit en benoemen acties en maatregelen, die we koppelen aan andere beleidsterreinen en uitvoeren door werk-met-werk te maken.

De resultaten van de eerste consultatieronde zijn richtinggevend voor de visie, de uitwerking van het beleid en het benoemen van acties en maatregelen. We zetten in op de fiets en de auto, met een hoge prioriteit. De voetganger krijgt een gemiddelde prioriteit en openbaar vervoer en bromfiets/scooter een lage prioriteit.

3. Visie op mobiliteit

De visie zet in op een toekomstbestendige bereikbaarheid voor de gemeente Boxtel en waarborgt de leefbaarheid en verkeersveiligheid. We voorzien in een robuust netwerk dat in de toekomst het verkeer vlot afwikkelt, ook in de spits. Dit is met het vaststellen van het projectplan voor MOVE'31 expliciet zo gekozen. Dat vraagt om investeringen, omdat we zien dat de mobiliteit alleen maar verder gaat toenemen. Die geconstateerde groei van het verkeer hebben we belangrijk gevonden. Vooral met het oog op de autobereikbaarheid en goede verbindingen voor de fiets.

MOVE'31 is echter niet 'in beton gegoten'. Juist door de visie als kader vast te stellen, is er ruimte voor maatwerk en anticiperen op bestuurlijke en technologische ontwikkelingen. In de verdere uitwerking doen we voorzetten, maar ontwikkelingen en bestuurlijke prioriteit zorgen voor bijstelling als daar behoefte aan is.

3.1 Mindset mobiliteitsbeleid

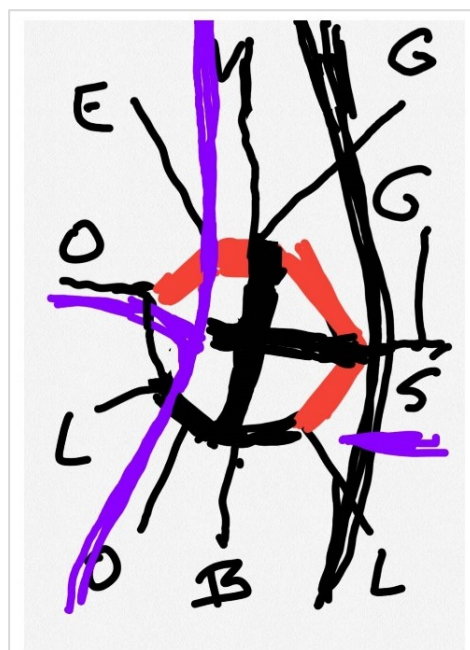
Mindset heeft onder andere te maken met overtuiging. We zetten voor de kern van Boxtel in op het minder belasten met autoverkeer en meer aandacht voor de leefbaarheid. We schetsen hier onze vertrekpunten voor het uitwerken van het verkeersbeleid, dus vanuit welke kaders we denken. Het volgende vinden we daarbij belangrijk:

- "trends en ontwikkelingen" en "beleidsthema's" overnemen uit de eerste consultatieronde
- Boxtel bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig
- participatie

"Trends en ontwikkelingen" en "beleidsthema's" overnemen

De uitgebreide verkenning naar trends en ontwikkelingen voor de komende periode hebben geleid tot een duidelijke top 7, waar in hoofdstuk twee nader op in is gegaan.

Samengevat betekent dit dat we aandacht geven aan de ruimtelijke ontwikkelingen die gaan plaatsvinden, met een aangegeven focus op fiets en auto. Een doorvertaling van de top 7 laat zien dat er aandacht moet zijn voor de bereikbaarheid, maar dat impliciet de wens is uitgesproken om minder verkeer door de kernen af te wikkelen. De gewenste realisatie van de VAN geeft mede aan dat het wenselijk is om **gemotoriseerd verkeer buitenom** af te wikkelen. Fietzers kunnen makkelijk en vlot door de kern.



Boxtel bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig

Bereikbaarheid en doorstroming zijn in het voortraject als belangrijk aangeduid, onder andere naar Ladonk en voor fietsers tussen Lennisheuvel en Boxtel. Een goede bereikbaarheid ook in de spits vinden we belangrijk. Daarbij gelden leefbaarheid en verkeersveiligheid als kaders. Daarom willen we gemotoriseerd verkeer buitenom afwikkelen. Veel verkeer betekent immers dat er hinder kan worden ondervonden van verkeerslawaaï, door het aantal auto's of (beleving van) gereden snelheid. We streven naar een prettige leefomgeving. Daarom hebben we in het GVVP van 2008 al ingezet op afwaarderen van een deel van de Noord-Zuid-As en willen we het verkeer door en langs het centrum ontmoedigen. Dat streven blijft in MOVE'31 van kracht.

Dat vertaalt zich voor Boxtel in korte, snelle en aantrekkelijke routes voor fietsers. Een iets langere afstand voor de auto vinden we geen probleem, als dat voorkomt dat er door de woonwijken wordt gereden. Dit kunnen we niet ineens realiseren, maar is de inzet voor de lange termijn.

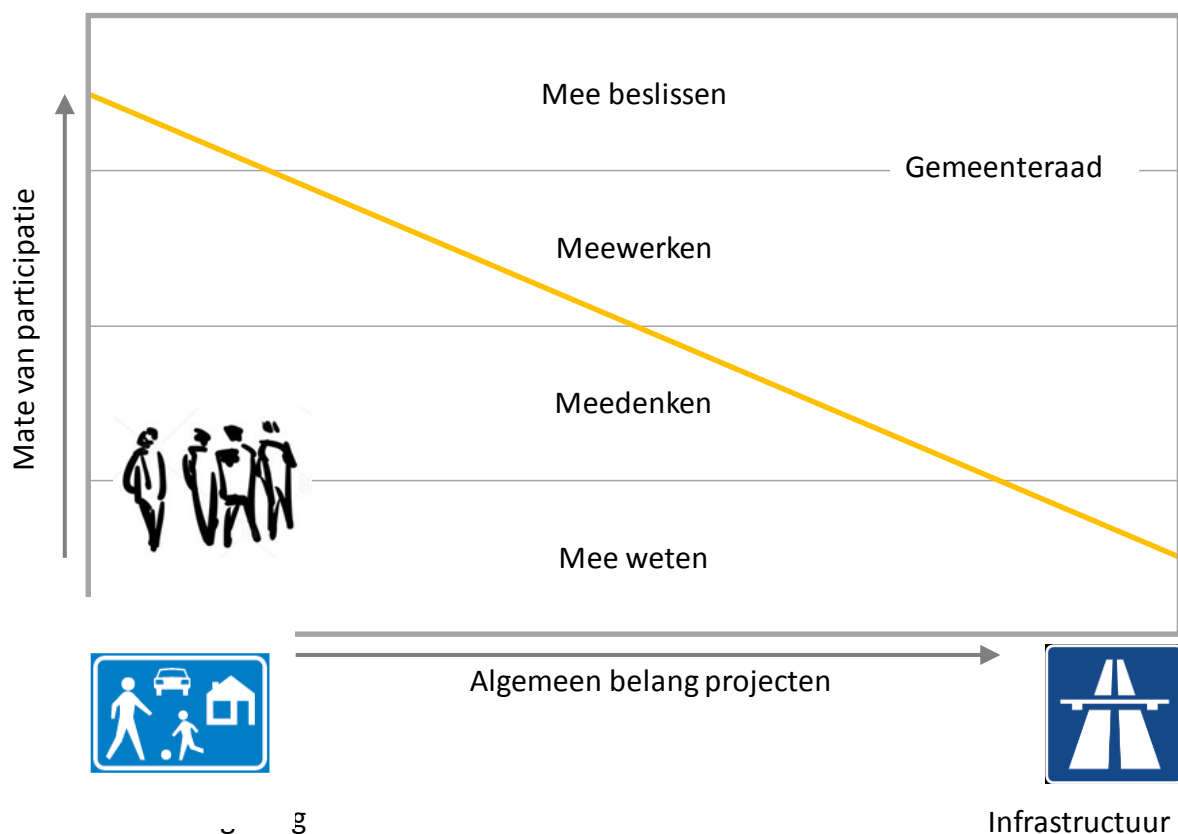
Participatie

We vinden participatie belangrijk. Door de invoering van de Omgevingswet moet er nagedacht worden over de invulling van de participatie, per vraagstuk. Hierover is nog geen bestuurlijk besluit genomen. Daarom geven we voor verkeer hier een voorstel. Partijen luisteren naar elkaar, zowel beleid als

maatwerk zijn van toepassing. Bij de start van nieuwe projecten maken we het proces duidelijk en geven we aan op welke aspecten belanghebbenden geïnformeerd worden en op welke aspecten ze kunnen meepraten. We sturen bij ten opzichte van eerdere processen en managen verwachtingen. Ook bepalen we de mate van inbreng en informatie. Een onafhankelijke voorzitter kan hierbij meerwaarde hebben.

De hoofdlijn is hier dat bij de hoofdwegen(structuur) de gemeente leidend is en vooral een informerende functie heeft. Wanneer projecten betrekking hebben op de directe woonomgeving in de wijken (uitgezonderd de hoofdwegen door de wijk), is de inbreng van de omgeving groter. Onderstaande figuur illustreert dit, zonder dat dit een wetenschappelijke onderbouwing heeft. De methodiek is een weergave uit het bestaande beleid van participatie. Het bestuur houdt altijd de eindbeslissing en verantwoordelijkheid voor een uiteindelijk besluit.

Meewerkend Boxtel, helaas niet alles kan



Samengevat

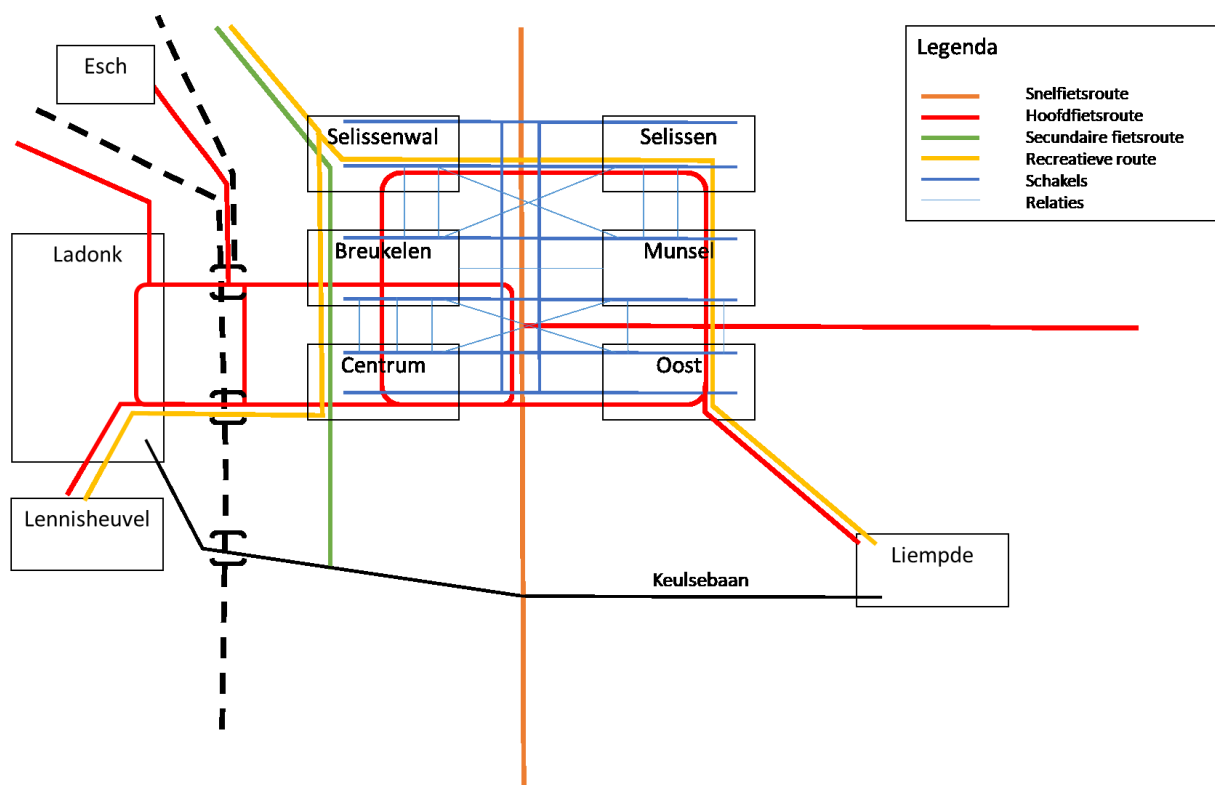
We kiezen voor kwaliteit. Keuzes worden gemaakt over wáár verblijven en wáár verkeer prioriteit heeft. Op wegen die verkeer afwikkelen (gebiedsontsluitingswegen) zorgen we voor een goede doorstroming. De routes lopen bij voorkeur om de woongebieden heen in plaats van er doorheen. Binnen de verblijfsgebieden heeft de auto minder prioriteit en kan prettig gefietst en gelopen worden. De buurtbewoner heeft in de straat meer inbreng dan wanneer het gaat om de hoofdwegen van Boxtel.

3.3 Langzaam verkeer

Fietsstructuur

Voor interne verplaatsingen is aandacht voor de fiets belangrijk. We streven naar het 'naar buiten de kern brengen' van de auto en het stimuleren van interne verplaatsingen met de fiets. We zetten binnen Bortel in op een aantrekkelijk netwerk voor fietsers, zodat snelle en directe routes tussen de wijken en het centrum en naar de omliggende kernen en steden beschikbaar zijn. We maken zo optimaal mogelijk gebruik van een snelfietsroute, door hier aantakkingen op te maken en het gemeentelijke netwerk te optimaliseren.

We zetten in op een hoofdfietsroute over Ladonk, die een verbinding biedt naar Lennisheuvel. Deze route loopt vanuit Lennisheuvel, via de Ossenpadtunnel, naar het centrum en door naar de snelfietsroute en naar de wijk Oost. Over Ladonk komt er een verbinding met de nieuwe onderdoorgang ter plaatse van de huidige dubbele overweg bij de Tongersestraat en vervolgens een verbinding via de Baroniestraat weer naar de Noord-Zuid-As. Het hoofdnet voor fietsers ligt bij voorkeur apart van de routes voor autoverkeer, om aan de fietser een aantrekkelijk fietsklimaat te bieden.



Nieuwe westelijke verbindingen vinden we wenselijk vanuit de onderdoorgang onder de dubbele overweg naar Tongeren en De Oksel, om ook deze (potentiële) woongebieden aan te laten sluiten. Een verbeterde oostelijke verbinding door Breukelen verbindt de wijken in de kern Bortel. Een andere gewenste schakel is een optimale verbinding tussen Bedrijventerrein Ladonk en de wijk Oost via de Ossenpadtunnel. Deze verbindingen spelen een belangrijke rol in de stimulering van lokaal woon-werkverkeer en reduceren van lokaal autoverkeer en nemen we mee in ontwikkelingen.

Bij grootschalige infrastructurele ontwikkelingen zien we de fiets als structurerend element. Een voorbeeld is de verbreding van de Keulsebaan en de aanleg van de VLK. We zetten hierbij in op het toevoegen van een route voor fietsers. Datzelfde geldt ook voor de realisatie van een verbinding in Tongeren. Ook dan willen we het fietsen meenemen in de inpassing van de nieuwe infrastructuur.

Opgemerkt wordt dat de bruikbare elementen uit de nota Bortel Bycycle, uit 2010, verder worden doorgezet in het nieuwe verkeersbeleid als een integraal onderdeel.

Voetgangersstructuur

Naast aandacht voor fietsers, vinden we ook ruimte voor de voetganger belangrijk. Daarom zetten we in op de realisatie van een volwaardig trottoir aan minimaal één zijde van de straat. Onder de voorwaarde dat daar voldoende ruimte voor is.

3.4 Gemotoriseerd verkeer

Samenwerking met partners

Voor het gemotoriseerde verkeer zetten we in op een netwerk waarbij de kern wordt ontlast van verkeer en fietsers gebruik kunnen maken van directe en snelle verbindingen. De verkeersstructuur buiten de kern om kan niet ineens gerealiseerd worden. Mogelijkheden zijn mede afhankelijk van samenwerking met partners (de provincie) en het kunnen aansluiten op andere ontwikkelingen. Het gaat dan ook om een groeimodel waarbij onderdelen soms al snel gerealiseerd kunnen worden en soms pas later in de tijd mogelijk zijn. Het fietsnetwerk is ook een traject van lange adem waar kansen afgewacht of gecreëerd worden om een sluitend fietsnetwerk-met-werk te maken.

Groeimodel

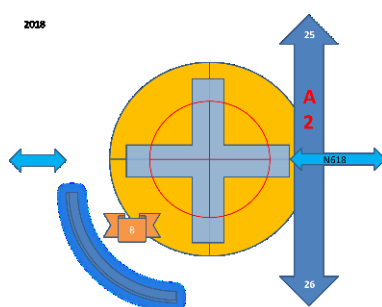
Realisatie van het groeimodel voor gemotoriseerd verkeer vindt stapsgewijs plaats. De VAN is daarin een belangrijke stap. Die ontlast de Noord-Zuid-As en andere delen van Boxtel van autoverkeer. In de problematiek rondom de Eindhovenseweg worden ook kleine varianten meegewogen, waaronder de 'VEL' (Verbinding Europalaan – Liempdseweg) mee als variant en/of aanvulling van de VAN.

Ontwikkelingen op gebied van wonen, spoor, spoorwegovergangen en samenvoegingen in en om Noord-West gaan in de toekomst bepalen welke infrastructuur daarvoor nodig is. Dit heeft te maken met de omvang van woningbouwontwikkelingen, wensen die de komst van Esch naar Boxtel meebrengen en welke overwegen wel en niet blijven bestaan.

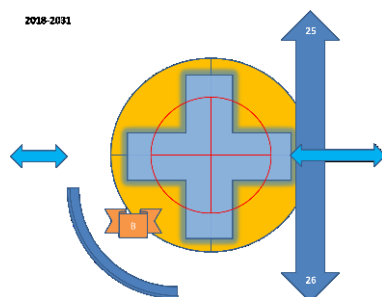
De komst van de snelfietsroute en de inpassing daarvan op of in de omgeving van de Eindhovenseweg komt op relatief korte termijn aan bod en gaat om keuzes vragen. Er liggen wensen vanuit de bewoners aan de Eindhovenseweg en de snelfietsroute moet ingepast worden. Dit terwijl de huidige inrichting al te krap is voor fietsers en de huidige verkeersintensiteiten.

De navolgende verbeelding laat de ontwikkeling van de verkeersstructuur van Boxtel zien, met MOVE'31 als tussentijdse horizon voor het verkeersbeleid.

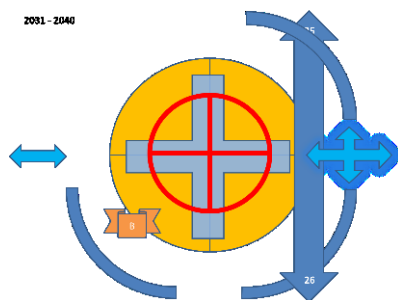
De gele cirkel verbeeldt hierin de bebouwde kom, de blauwe lijnen het autoverkeer. Het kruis is de Noord-Zuid-As met Schijndelseweg – Baroniestraat. De rode lijnen geven een weergave van de fietsstructuur.



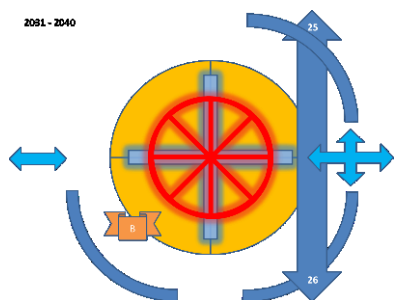
In de huidige situatie rijdt er veel verkeer over de Noord-Zuid-As. De (nog te verbeteren) Keulsebaan vormt de verbinding naar Ladonk. Tevens rijdt er veel verkeer over de dubbele overweg.



De hoeveelheid verkeer in de kern neemt richting 2030 verder toe, waardoor er meer verkeer over het Boxtelse wegennet zal gaan. Dit leidt tot afname van de leefbaarheid en geeft beperkingen aan de mogelijkheden en aantrekkelijkheid van de fiets. Daarom starten we het traject voor realisatie van de Verbinding A2 – N618 (VAN).



Door realisatie van de VAN wordt de toename van het verkeer gefaciliteerd en neemt het verkeer door de kern Boxtel weer af. Dit maakt het mogelijk ruimte te geven aan de fiets, vandaar dat dit netwerk nu (in rood) 'dikker' is weergegeven. Hiermee ontstaat er een functionele "derde aansluiting" door deze via de knooppunten 25 en 26 aan te laten sluiten op de A2.

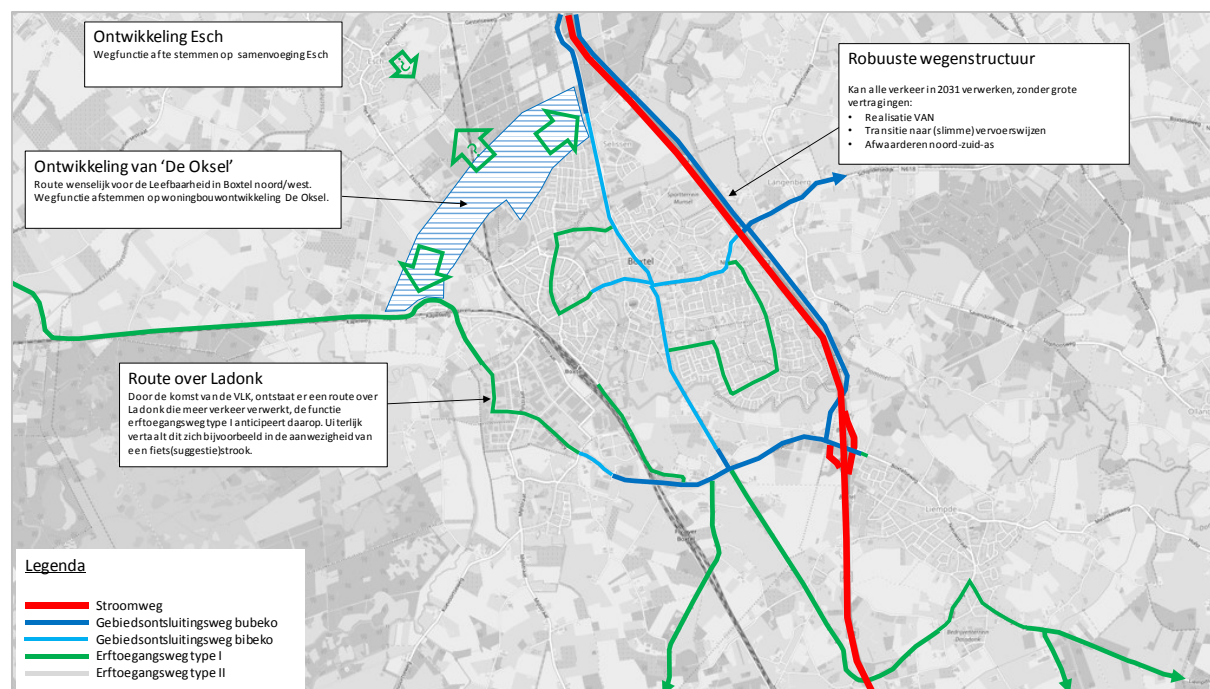


Door rekening te houden met de trends en ontwikkelingen en de prioritering van de vervoerswijzen, verwachten we smart mobility oplossingen die zorgen voor een betere beheersing van het verkeer door Boxtel. Dit vliegwieleffect maakt het mogelijk verder in te zetten op de fiets en lopen binnen de kern.

Schematische weergave van het groeimodel van de wegenstructuur van Boxtel

Voor de categorisering van het wegennet volgen we de landelijke principes van Duurzaam Veilig, om de wegen functieaanduidingen te kunnen geven. Dit betekent dat we onderscheiden waar verkeer prioriteit heeft en waar wordt verbleven. Per wegfunctie worden inrichtingskenmerken onderscheiden. Deze maken op straat het beoogde gebruik herkenbaar aan de weggebruiker. De landelijke principes en een eerste versie van de inrichtingskenmerken van Duurzaam Veilig zijn toegelicht in bijlage 1 (Principes Duurzaam Veilig) en bijlage 2 (inrichtingskenmerken).

De categorisering voor het Boxtelse wegennet staat in de figuur op de volgende pagina.



Voorlopige categorisering wegennet Boxtel

Aansluiten van de wijken op de hoofdwegenstructuur

De huidige aansluitingen van de wijken op de hoofdwegenstructuur (nu de Noord-Zuid-As) hebben laste van drukte in de spits. Hierdoor ontstaan er wachtrijen om de hoofdwegenstructuur op te komen. Dit is een aandachtspunt. Dat geldt ook voor de toekomstige situatie, wanneer de VAN is aangelegd. Het verkeer gaat dan naar die hoofdwegenstructuur.

In Liempde is er sprake belangrijke route, die de aansluiting vormt richting Boxtel en de A2. Het historische en karakteristieke wegbeeld zijn niet in overeenstemming met de aantallen verkeer. Dit spanningsveld is in verband met de beperkte ruimte lastig op te lossen, maar moet hier wel benoemd worden. Streven is het dorpse karakter te behouden en binnen dat kader een verkeersveilige inrichting van de belangrijkste routes mogelijk te maken.

Hub station Boxtel

Provincie Noord-Brabant heeft station Boxtel aangewezen als regionaal knooppunt met transferfunctie. Dat betekent dat ingezet wordt op een verzorgende functie voor de eigen kern en de daaromheen liggende dorpen. Dat biedt kansen voor Boxtel, om in te zetten op alternatieven voor de auto.

3.5 Advies of voorstel

Binnen de structuur voor gemotoriseerd verkeer krijgen fietsers prioriteit, met aantrekkelijke en korte routes. De snelfietsroute tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven wordt een belangrijke drager voor de fietsstructuur door Boxtel.

We zetten in op het groeimodel voor de wegenstructuur, met voor de planperiode tot aan 2031, de voorgestelde hoofdwegenstructuur voor Boxtel zoals weergegeven. Met inzet op de VAN en aandacht voor de leefbaarheid in Noord-West, door een ontsluiting buitenom mogelijk te maken. Als onderdeel van de uitwerking van de VAN, wordt de VEL als variant of aanvulling meegenomen. Bij de categorisering van het wegennet zijn de uitgangspunten van het landelijke concept Duurzaam Veilig uitgangspunt.

Station Boxtel moet op termijn uitgroeien tot een regionaal knooppunt. Inzet is de realisatie van een hub waar verschillende modaliteiten samen komen.

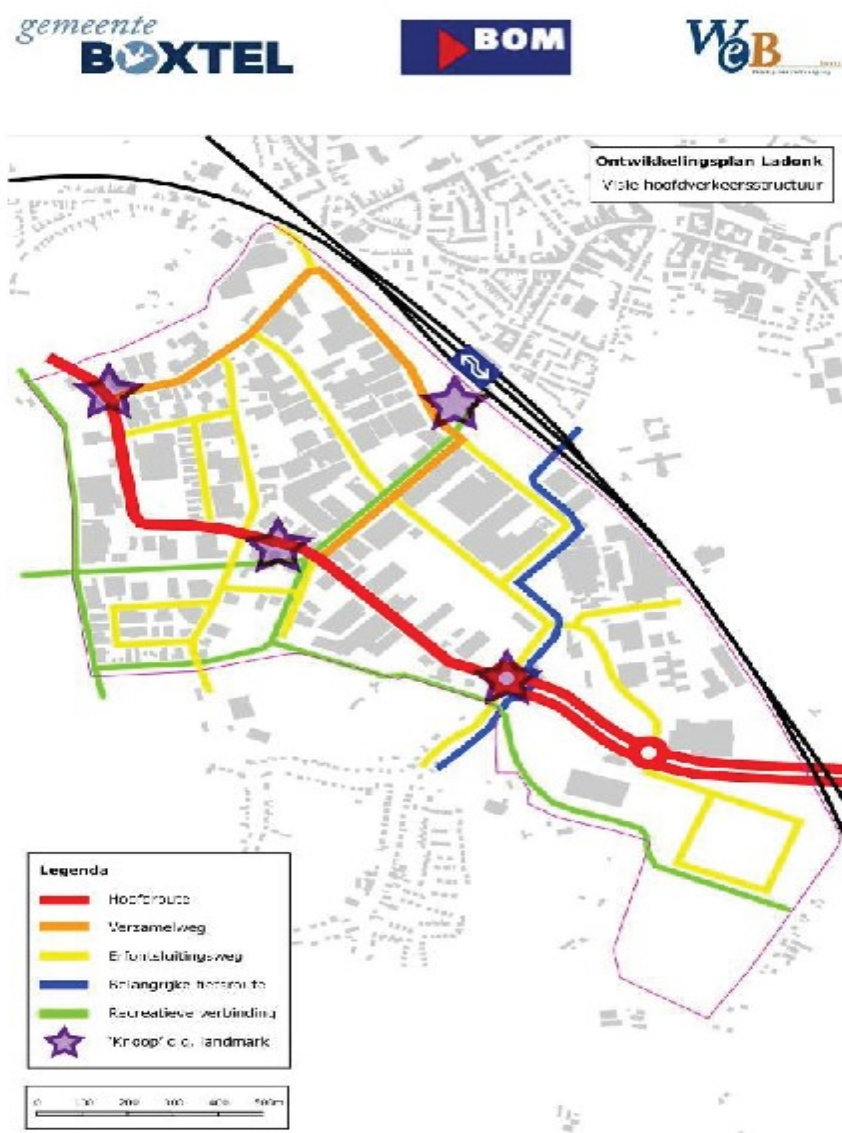
4. Prioritaire vraagstukken en ontwikkelingen

Het Maatregelenpakket PHS is een van de belangrijke kaders voor de Verkeersvisie. Voor de verkeersstructuur van Boxtel zetten we in op het beschreven groeimodel. Daarvoor onderscheiden we een aantal prioritaire vraagstukken en ontwikkelingen.

4.1 Tracé A2 – Ladonk – Kapelweg (TALK)

Het programma TALK is in de basis de inhoudelijke oplossing van het Maatregelenpakket PHS. Het gedeelte over Ladonk, tussen de VLK en de (verbreding van) de Keulsebaan, is nog niet verder uitgewerkt. Hier zijn nog geen concrete maatregelen voorzien. Dit betekent dat het bedrijventerrein Ladonk, als tussenliggende bestemming, met een relatief drukke verkeersstructuur te maken krijgt. En dat terwijl hier aan de weg bedrijven gevestigd zijn, die een deel van hun activiteiten nu regelmatig op de rijbaan uitvoeren.

Onderstaande schematische weergave komt uit het vastgestelde Ontwikkelplan Ladonk.



Uitsnede verkeersstructuur Ladonk (Ontwikkelplan Ladonk)

4.2 Snelfietsroute 's-Hertogenbosch - Eindhoven

Provincie Noord-Brabant zet in op het stimuleren van het fietsen. Tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven wil de provincie graag een snelfietsroute ontwikkelen. Voor Boxtel is het voorkeustracé komen te liggen op de Noord-Zuid-As. De exacte inpassing moet nog worden uitgewerkt. Met name op het zuidelijke deel, de Eindhovenseweg, ligt hier een bijzondere opgave. In de uitwerking van het beleid in de volgende fase wordt hier verder op ingegaan. De snelfietsroute heeft dan ook een belangrijke relatie met het prioritaire vraagstuk over de Eindhovenseweg.

4.3 Verkeer Eindhovenseweg

Omwonenden en fietsers op de Eindhovenseweg ervaren verkeershinder. Enerzijds komt dit door de hoeveelheid verkeer, anderzijds door de combinatie van verkeer en wonen. De fysieke ruimte in het dwarsprofiel ter hoogte van de Eindhovenseweg is beperkt. Het is niet mogelijk om de verkeersfunctie, fietsroute en wonen op een volwaardige manier te combineren.

De komst van de snelfietsroute betekent wellicht kansen voor een andere inrichting. Over alternatieven en maatregelen wordt momenteel nagedacht, in combinatie met de snelfietsroute 's-Hertogenbosch – Eindhoven. De keuzes die daarvoor gemaakt worden, worden meegenomen in de uitwerking van het beleid en maatregelen in fase 2 en 3. Inzet is een goede inrichting van weg en fietspad en aandacht voor de woonomgeving. Maar op welke wijze dit uitgewerkt wordt is nu nog niet duidelijk. Er is dan ook behoefte aan een gebiedsgericht onderzoek, waarin scenario's ontwikkeld worden voor de afwikkeling van het autoverkeer, de inpassing van de snelfietsroute en de verbetering van de leefbaarheid voor aanwonenden.

4.4 Verbinding A2 – N618 (VAN)

We zetten in op de VAN, omdat anders de verkeersdruk op de Noord-Zuid-As blijft bestaan. Dat beïnvloedt de leefbaarheid negatief en zorgt voor een verminderde doorstroming en bereikbaarheid. Zonder VAN zijn er geen alternatieven voor het verkeer.

Doel van de VAN is om verkeer door Boxtel, op de Noord-Zuid-As, te verminderen door een alternatief te bieden dat buiten de kern om gaat. Naast ontlasting van de Bosscheweg, willen we met de VAN ook de verkeersdruk op de Eindhovenseweg verminderen. Dat draagt bij aan de nagestreefde robuuste en duurzame wegenstructuur.

Uit onderzoek blijkt dat de varianten westelijk van de A2, tussen de snelweg en de woonwijken, op het gebied van leefbaarheid en omgeving slecht(er) scoren. Ook aan de oostzijde van de A2 zijn er de nodige aandachtspunten, maar is de kans om te compenseren of een betere inpassing mogelijk te maken, groter. Daarmee is een volledige parallelstructuur langs de A2, tussen beide aansluitingen Boxtel-Noord (knoop 25) en Boxtel-Zuid (knoop 26), aan de oostzijde van de snelweg het meest kansrijk. De westelijke varianten worden op basis van het onderzoek ingeschat als niet haal- en maakbaar en worden voortaan buiten beschouwing gelaten.

4.5 Noord-Westelijke ontsluiting

Met de afronding van het PHS Maatregelenpakket gaat er meer verkeer door het gebied Noord-West. Na de realisatie van PHS wordt er een monitoringsprogramma opgestart om inzicht te houden in de ontwikkeling van het verkeer (en de leefbaarheid) in het gebied.

In 2021 wordt ook de afsplitsing van de gemeente Haaren een feit en zal ook hier vanuit de Boxtelse verantwoordelijkheid aandacht gevraagd worden voor de Essche ontwikkelingen, waaronder PHS Haaren. De landelijke ontwikkelingen op het spoor gaan de enige vier overgebleven overwegen tussen s'-Hertogenbosch en Eindhoven waarschijnlijk niet ongemoeid laten en zullen naar verwachting in de planperiode van MOVE'31 onderwerp van gesprek worden. Met de komst van Esch naar Boxtel, wordt het bestuurlijk voor Boxtel een onderwerp waarover een standpunt moet worden ingenomen. Een gebiedsgericht onderzoek met scenario's afhankelijk van woningbouw en effecten van de komst van Esch is wenselijk.

Dit alles vraagt om een ruimtelijke visie op het gebied Noord-West.

5. Verkeersthema's

Binnen de dagelijkse werkzaamheden rondom verkeer komen er diverse onderwerpen aan bod. Deze zijn deze hier apart opgenomen, samen met een voorstel voor de prioritering.

Thema's

Binnen het werkveld verkeer wordt er veel samengewerkt met andere disciplines. Bijvoorbeeld stedenbouw en ruimtelijke ontwikkelingen. Verder heeft de gemeente ook een wegbeherende taak. Vanuit verkeer wordt hieraan input en sturing gegeven. Onderstaande tabel benoemt thema's waarvoor verkeer verantwoordelijk is en beschrijft (mogelijke) producten waaraan in de uitwerking van het beleid aandacht moet worden besteed.

Thema	Prioriteit (per thema)	Product	Urgentie (per product)
Gemotoriseerd verkeer	Hoog	- Hoofdwegenstructuur: - VAN, incl. lobby - niet door maar om Boxtel - Bereikbaarheid bedrijventerreinen - Verkeersstructuur Ladonk - Monitoringsplan Tongeren - Gebiedsvisie Noord-West	Hoog Gemiddeld (PHS) Gemiddeld Hoog Gemiddeld
Fiets	Hoog	- SFR* - Stallingen - Oversteekplaatsen - Schoolroutes	Hoog Laag Gemiddeld Gemiddeld
Parkeren	Hoog (afgeleide auto en fiets)	- Parkeerbeleidsplan - Parkeernormennota - Vrachtauto parkeren - Laadplaatsen elektrische voertuigen - Gehandicaptenparkeerplaats op kenteken	Laag (nog actueel) Laag (nog actueel) Gemiddeld Gemiddeld Laag (nog actueel)
Wegbeheer	Gemiddeld	- Verkeerslichtenbeleid - Verkeerslichtenbeheer - Markering en bebording (RVV) - Bewegwijzering	Hoog (Keulsebaan) Gemiddeld (loopt) Gemiddeld (loopt) Laag
Openbaar vervoer	Gemiddeld	- OV-knooppunt (hub) Boxtel - Inrichten bushaltes (wegbeheer) - Buurtbus - Vraagafhankelijk vervoer (?) - Trein gedurende bouwfase en verbussing.	Hoog Gemiddeld (combi) Gemiddeld Laag (concessie) Gemiddeld
Lopen / voetgangers	Gemiddeld	- Gebruik van VOP's (zebra's) - Looproutes naar bestemmingen - Vrije- en loopruimte centra - Toegankelijkheid	Gemiddeld Gemiddeld (combi) Gemiddeld (combi) Laag (continu lopend)

* In relatie tot verkeer Eindhovenseweg en leefbaarheid aanwonenden

Verkeersveiligheid, leefbaarheid en evenementen	Hoog	• Verkeersongevallen(-analyse) • Klachten en meldingen • Verkeerseducatie en voorlichting • Effecten van ruimtelijke ontwikkelingen (leefbaarheidsindicatoren, gebaseerd op verkeersgegevens)	Gemiddeld (periodiek) Gemiddeld (periodiek) Hoog (continu) Hoog (continu)
(Slimme) Mobiliteit	Laag	• Visie op SMART Mobility • Volgen van ontwikkelingen, markt is leidend	Hoog (opstellen) Gemiddeld (volgen)
Hulpdiensten	Gemiddeld	• Netwerk met/van uitrukroutes • Inrichtingsrichtlijnen op afstemmen	Hoog Gemiddeld
Landbouwverkeer	Laag	• Routes landbouwverkeer • Breedteonthefingen • Verboden voor landbouwverkeer	Laag Laag (lopend) Gemiddeld
Vrachtverkeer	Gemiddeld	• Netwerk vrachtverkeer • Routes gevaarlijke stoffen • Bijzondere transporten • Bevoorrading (centrum en voorzieningen)	Hoog (opstellen) Gemiddeld (loopt) Gemiddeld (loopt) Gemiddeld (volgen nieuwe vormen)
Communicatie	Gemiddeld	• Website met verkeersgegevens (o.a.FAQ) • Transparantie, volgens omgevingswet • Participatie volgens proces omgevingswet	Gemiddeld (loopt) Laag (in voorbereiding) Laag (in voorbereiding)

Verkeersgerelateerde thema's

Bijlagen (zijn nog niet ter vaststelling)

- Bijlage 1: Landelijke principes van Duurzaam Veilig
- Bijlage 2: Inrichtingsrichtlijnen per wegfunctie

Bijlage 1. Landelijk principes van Duurzaam Veilig

Bij de uitwerking van de hoofdwegenstructuur van Boxtel hanteren we de landelijke richtlijnen als basis. Dit zijn de principes van Duurzaam Veilig verkeer en de ontwerprichtlijnen die bij ieder wegtype horen. De volgende wegtypen worden onderscheiden:

- Stroomwegen (autowegen en autosnelwegen, binnen de beheersgrenzen van Boxtel de A2).
- Gebiedsontsluitingswegen (buiten de bebouwde kom 80 km/uur en binnen de bebouwde kom 50 km/uur). Deze wegen verzamelen het verkeer en wikkelen dat af naar het hoofdwegennet. Gebiedsontsluitingswegen hebben voorrang op wegen van lagere orde en voor een veilige afwikkeling van het fietsverkeer zijn er fietsvoorzieningen aanwezig.
- Erftoegangswegen (buiten de bebouwde kom 60 km/uur en binnen de bebouwde kom 30 km/uur). Dit regime wordt veelal zonaal ingesteld om grote aaneengesloten verblijfsgebieden te kunnen maken. Binnen die verblijfsgebieden kunnen erftoegangswegen met een beperkte ontsluitingsfunctie worden onderscheiden (type I), waar het verkeer uit de woonstraten zich verzamelt en afwikkelt naar de gebiedsontsluitingswegen. De echte woonstraten en erfontsluitingen zijn dan erftoegangswegen type II. Het onderscheid tussen beide wordt vaak zichtbaar gemaakt met een fiets(suggestie)strook.

We kiezen er binnen deze standaard voor om de in het GVP van 2008 gebruikte functie 'wijktoegangsweg' te laten vervallen. Dit geeft duidelijkheid en eenduidigheid omdat beter wordt aangesloten op de landelijke standaard. In de uitwerking resulteert dit in meer uniformiteit, door alle erftoegangswegen (type I en type II) zo veel als mogelijk dezelfde inrichting te geven. Voor fietsers langs het hogere type I, met de beperkte verkeersfunctie, maken we het onderscheid zichtbaar in de vorm van een fiets(suggestie)strook. De wijktoegangsweg heeft te veel een hybride vorm, waardoor deze door de weggebruiker onvoldoende begrepen wordt.

Bijlage 2. Inrichtingsrichtlijnen per wegtype

Per wegfunctie is (net zoals in het vigerende GVVP) een aantal inrichtingsrichtlijnen per wegfunctie opgenomen. Deze zijn gebaseerd op de landelijke richtlijnen en aangevuld met een aantal Bostelspecifieke kenmerken of (aanvullende) mogelijkheden. De momenteel gebruikte functie Wijkontsluitingsweg is niet opnieuw opgenomen.

		Binnen de bebouwde kom			Buiten de bebouwde kom	
		Gebiedsontsluitingsweg	Erftoegangs-weg type I	Erftoegangs-weg type II	Gebiedsontsluitingsweg	Erftoegangs-weg
Snelheid en intensiteit	Maximum snelheid	50 km/uur	30 km/uur	30 km/uur	80 km/uur	60 km/uur
	Intensiteitscriteria	< 15.000	3.000 – 6.000	< 4.000	< 15.000	< 6.000
	Ontwerpsnelheid	50 km/uur	40 km/uur	30 km/uur	80 km/uur	60 km/uur
	V85 ²	60 km/uur	50 km/uur	45 km/uur	85 km/uur	70 km/uur
Weginrichting	Rijbaanbreedte	5,5 – 7,2 meter	5,0 – 5,5 meter	4,0 – 5,0 meter	5,0 – 7,5 meter	4,5 – 5,0 meter
	Rijbaanscheiding	Fysiek of (dubbele) belijning	Geen, of enkele asstreep	Geen	(dubbele) belijning	Geen
	Verharding	Gesloten	Elementen of gesloten	Elementen	Gesloten	Elementen of gesloten
	Voetgangers	Voetpad of trottoir	Trottoir	Trottoir of op rijbaan	Voetpad of trottoir	Trottoir of op rijbaan
	Fietsverkeer	Fietspad of fietsstroken	Fietsstroken	Rijbaan	Fietspad	Rijbaan of fiets(suggestie)stroken
	Openbaar vervoer (-haltes)	Naast de rijbaan	Op de rijbaan	Vermijden, anders op de rijbaan	Naast de rijbaan	Op de rijbaan
	Parkeren	Parkeerterrein of parallel structuur	Parkeerstrook naast de rijbaan	Rijbaan of in vakken	Berm of parkeerterrein	Rijbaan of in vakken
	Mogelijke snelheidsremmers	Asverspringing	Kruispuntplateau, asverspringing of wegversmalling	Kruispuntplateau, drempel of wegversmalling	Asverspringing	Kruispuntplateau wegvakdrempel, asverspringing en wegversmalling

² V85 = 85-percentielsnelheid, dit geldt als een leefbaarheids criterium en de gegeven V85 mag niet hoger zijn dan de in de tabel genoemde waarde.

Weginrichting, vervolg	Oversteekvoorzieningen	Ongelijkvloers, middengeleider (GOW voorrang), verkeerslicht en markering	Middengeleider, wegversmalling, markering en zebrapad (oversteek voorrang)	Wegversmalling, markering en zebrapad als uitzondering (oversteek voorrang)	Ongelijkvloers, middengeleider (GOW voorrang), verkeerslicht en markering	Wegversmalling, markering en zebrapad als uitzondering (weg in voorrang)
	Nieuwe inritten	Niet toegestaan	Onder voorwaarden	Na toetsing	Niet toegestaan	Na toetsing
Bostelspecifieke kenmerken	Shared space inrichting	Nee	Nee	Ja	Nee	Ja
	Verkeersbordloze inrichting	Nee	Ja	Ja	Nee	Ja
	Fietsvoorrang	Mee met gemotoriseerd verkeer, voorrang op rotondes	Voorrang voor fietsroutes	Voorrang voor fietsroutes	Mee met gemotoriseerd verkeer, op rotondes uit de voorrang	Voorrang voor fietsroutes
	Fietsstraat	Nee	Nee	Ja	Nee	Ja

Essentiële herkenbaarheidskenmerken

Kruising met		Binnen de bebouwde kom			Buiten de bebouwde kom	
		Gebiedsontsluitingsweg	Erftoegangsweg type I	Erftoegangsweg type II	Gebiedsontsluitingsweg	Erftoegangsweg
Kruispunttypen	Gebiedsontsluiting sweg	Rotonde of verkeerslichten	Rotonde of voorrangskruising	Voorkomen, anders uitritconstructie of voorrangskruising	Poortconstructie (uitrit) of voorrangskruising	Rotonde, voorrangskruising of verkeerslichten
	Erftoegangsweg type I		Voorrangskruising	Gelijkwaardige kruising, evt. met plateau	Rotonde, of voorrangskruising	
	Erftoegangsweg type II			Gelijkwaardig, evt. met lateau		Gelijkwaardige kruising, evt. met plateau

Kruispunttypen