

# Dorps(st)raad(t) Chaam

Inzicht in  
onveiligheid  
voordat er slachtoffers vallen



Verkeersadvies dorpsraad N639

**VERKEERSVEILIGHEID**

**DE WIJK  
ZO MOOI MAKEN**

**DAT NIEMAND  
ER MEER SNEL  
DOORHEEN WIL**



vastgesteld dd 28 juli 2014

*Loesje*





## Urgentieverzoek Dorpsstraat Chaam

Uit diverse feiten en omstandigheden blijkt dat het nemen van snelle, concrete maatregelen ter bevordering van een minimaal vereiste verkeersveiligheid rondom de N639 ter hoogte van Chaam noodzakelijk wordt geacht door de burgers.

Uit bijgaande analyse en onderbouwing volgt het verzoek van de Dorpsraad Chaam aan gemeente en/of provincie om de volgende maatregelen uit te voeren in 2014/2015 :

- a. Invoeren van een 30-km zone binnen de bebouwde kom van Chaam, hetgeen een andere wegbelijning van de N639 ter plaatse vergt, alsmede aanduidingsborden dat men een 30km zone nadert.
- b. Het kruisend kwetsbaar verkeer (fietser en voetganger) beter beschermen door middel van aanleg van vier extra zebapaden (ter hoogte van de Beekdal, Kapelstraat/Beekstraat, Gilzeweg/Brouwerij en Baroniestraat) aanvullende op het ene bestaande zebapad (Raadhuisplein/Marktplein)
- c. Uitbreiden van de 60-km zone op de N639 buiten de bebouwde kom van Chaam vanaf de kruising Schaanstraat/Legstraat tot en met de Dassemussestraat (met handhaving van de 60 km zone op de Gilzeweg, Ulicotenseweg, Meerleseweg, etc.)
- d. Nieuwe wegbelijning op de N639 buiten de bebouwde kom tot aan de gemeentegrenzen
- e. Doortrekken van de haagbeplanting op de N639 buiten de bebouwde kom vanaf de kruising Schaanstraat/Legstraat tot aan de Dassemussestraat
- f. Aanpassing van de bestaande rotonde Baarleseweg/Alphensebaan met een voorrangpositie voor fietsers
- g. Vervallen van bestaande stoplicht ter plaatse de RK-kerk / Bellevue

## Doelstelling:

- Ontmoedigen doorgaand (vracht)verkeer
- Verminderen van conflictsituaties op deze weg tussen gemotoriseerd verkeer onderling en tussen bestuurders en voetgangers
- Verminderen conflictsituaties tussen doorgaand verkeer en voetgangers in het verblijfsgebied en voetgangers welke (verplicht)wordt/is de N639 te kruisen



## Introductie:

### Ideale situatie van de Dorpsstraat.

(droomt u mee in (duurzaam) veilig 2016)

Heerlijk op mijn pantoffeltjes slenter ik met mijn rollator naar de ontmoetingsplek op het Brouwerijplein. Kan ik ook nog even boodschappen doen. Het is een drukke dag. De schooljeugd rijdt naar Breda en Baarle naar school. Dit kan lekker op de fiets want de weg is een stuk rustiger geworden nu het vrachtverkeer drastisch is verminderd. Alleen ze horen en zien niks tegenwoordig. Moeten muziek in der oren en wats appen. Ik weet niet wat dat is maar het is niet veilig. Ook het doorgaand forensenverkeer, de belzen, is duidelijk afgenomen na de genomen maatregelen. De weg is zoals ze dat noemen afgewaardeerd. De snelheid is aangepast aan de inrichting van de weg en andersom. De weg is in de Dorpsstraat breder geworden en de gehele kom is 30 km. Het gebied vanaf de Bredaseweg tot aan de Baarleseweg is heel goed aangepakt. De weg is verbreed maar hij lijkt smaller. Dit komt doordat hij optisch is aangepakt zegt men. Er ligt nu een brede stoep en op de weg zijn nu de fietspaden duidelijk afgetekend. De weg is zwart zonder middenstreep en de fietspaden zijn rood en lijken wel te glinsteren. Mijn buurvrouw zegt dat het ook veel fijner rijden is met haar elektrische fiets. Veel minder bochten en vroeger moest je uitkijken dat passagiers in de geparkeerde auto's niet ineens de deur open deden. Ook ligt er veel minder glas op de weg van afgereden spiegels. Vroeger moest ik vanaf de Gilzeweg helemaal naar de kerk lopen om over te steken. Dat was afzien. Stoepje op, stoepje af. Nu ligt er een zebrapad bij de oude pastorie. Daar is ook een heel mooi hek omheen maar dat zag je vroeger niet. Alles is gesnoeid en opnieuw aangeplant in die tuin. Hier kan ik rustig oversteken want ze stoppen nu veel makkelijker. Het Brouwerijplein is ook veel veranderd. Alles vanaf Donkers tot de Kapelstraat is platgegaan en er zijn mooie appartementen gebouwd. Het lijken net oude herenhuizen. Bij de Kapelstraat heeft men nu de inrit van het plein gemaakt. Nu is er bij Van Gils alleen nog maar een uitrit. Veel overzichtelijker en alles eenrichtingverkeer. Als ik naar de dokter of de apotheek moet steek ik meestal bij de chinees daar op dat zebrapad over. Kan ik via de Beekstraat lopen want daar is het rustiger en liggen trottoirs. Bij de chinees zie je pas hoe mooi de weg geworden is. Brede trottoirs met aan de wegkant diverse parkeerhavens en de bushaltes. De mooie smalle hoge bomen aan de kant van het trottoir en de weg. Niet allemaal op gelijke afstand maar ook sommige bij elkaar. Ook niet meer van die hoge energievretende lantaarnpalen maar veel lagere en ook mee led verlichting. Als er minder verkeer rijdt dan gaan ze minder licht geven wordt er gezegd. Zeker goed voor de vleermuizen en de uilen. Bij de protestantse kerk heeft men een stukje van de vijver dicht gegooid en er een leuk hoekje van gemaakt waar fietsers even kunnen rusten. Daar staat een watertappunt voor fietsers en andere toeristen. Noot geweten het valt nu pas op. Ook staat er een koningsboom naast de kerk. Nooit geweten maar nu staat het op de infoborden die zijn aangebracht. Ook is daar op die hoek nu de ingang naar de kerk met een mooi pad. Nee, ik moet zeggen een laan naar den ingang. De poort komt nu veel mooier over en als je nu uit de Ulicotenseweg komt is het veel overzichtelijker maar toch veel groener. Overal hebben de ondernemers Brabantse vlaggen hangen en hangen er bloembakken aan de lantaarnpalen. We hebben een schoon dorp gekregen. Nou kunde eens rustig wandelen vanaf de Beekstraat naar het Raadhuis en via den overkant terug. Niks gin fietsers die net neven je afrijden en die dan ook nog eens uit moeten kijken voor uitstappende passagiers of kinderen. Alles is veel rustiger geworden.

O, ik kan oversteken want die auto stopt voor mij. De chauffeurs zijn veel attenter en minder asociaal lijkt wel. Ze moeten nou ook over de gehele weg rustiger rijden. Heel de kom 30 en vanaf Dassemus tot het dorp 60 km. Ook den andere kant is aangepakt. Vanaf de Legstraat tot het dorp ook 60. En verder mag de op de weg naar Ulvenhout overal nog maar 70 rijden. Is hard genoeg mee al die bochten.

Eé, ik steek over want anders duurt het te lang. Houdoe hè.



## INLEIDING

### **Inzicht in onveiligheid voordat er slachtoffers vallen.**

Met deze kreet proberen we de lezer van dit stuk te overtuigen van de verkeersmaatregelen die volgens ons genomen **moeten** worden om een beter verblijf en een betere doorstroming van alle deelnemers in het verkeer in de dorpskern van Chaam te verkrijgen. Bewezen is dat een hoge veiligheid winst te behalen is als er ongevallen voorkomen worden.

Hoe vaak gebeurt het niet dat we schrikken of zeggen “oef, dat ging maar net goed”. 99% van de ongevallen gebeurt net niet. Maar die 1% levert al te veel verdriet en ellende op. Wij zetten daarom, net als de provincie, in op NUL verkeersdoden in de Dorpsstraat en omgeving.

Uitgaand van het gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2011-2021 zal er pas na de aanleg van de rondweg Baarle (weer) een verkeersonderzoek gaan plaatsvinden en daarna pas actie ondernomen worden. Dit was gepland in 2016 maar heeft 3 jaar vertraging opgelopen. Deze onveilige situatie duurt al te lang. De vertraging daar op Belgisch grondgebied in Baarle moet voor ons geen last zijn en zeker niet ten koste gaan van onze veiligheid, gezondheid en leefklimaat.

**Daarom is dit stuk met de aanbevelingen niet gericht en gebaseerd op ongevallen en hun statistieken maar zijn we uitgegaan van situaties, locaties en conflicten met groepen verkeersdeelnemers waar de kans op een (ernstig) verkeersongeval groot is.**

Bij een risico gestuurde aanpak wordt niet gewacht tot er ergens ongevallen gebeurd zijn, maar worden knelpunten geïnventariseerd en waar mogelijk aangepakt. Hierbij zijn de gedragingen van de verkeersdeelnemer ook van groot belang. Op een rechte brede weg met lengtestrepen lijkt de snelheid lager dan in een optisch smallere weg met dwarse belijning bv een zebrapad of kruispuntmarkering.

**In het kader van Duurzaam veilig is de ideale weg functioneel, herkenbaar en homogeen.**

Het alleen verlagen van de maximum snelheid is te kort door de bocht. Ook het plaatsen van snelheid remmende obstakels op het wegvak en de rijbaan is geen optie in verband met bijvoorbeeld de veiligheid en de Acht van Chaam. De gedachte achter een geloofwaardig snelheidslimiet is dat weggebruikers zich er gemakkelijker aan zullen gaan houden als de omgeving ook zodanig ingericht is.

Ook kan het milieu zoals geluidsoverlast, luchtkwaliteit e.d. verbeterd worden door een goede aanpak van maatregelen naar aanleiding van de verkeersproblemen/-conflicten.

## UITGANGSPUNTEN





## A. Duurzaam veilig

In de duurzaam-veiligfilosofie wordt een drietal wegcategorieën onderscheiden met elk een eigen specifieke functie en specifieke operationele eisen ten aanzien van het gedrag van en interactie tussen weggebruikers. De drie wegcategorieën zijn (CROW, 1997):

1. stroomwegen, bedoeld voor een continue doorstroming van gemotoriseerd verkeer;
2. Gebiedsontsluitingswegen, bedoeld als verbinding tussen stroomwegen en erftoegangswegen;
3. Erftoegangswegen, bedoeld voor het toegankelijk maken van particuliere of openbare percelen of groepen percelen zoals een woonerf of winkelerf.

Deze beperkte herkenbare indeling heeft tot doel de veiligheid te verhogen door:

- De functionaliteit van het wegennet te verhogen, dat wil zeggen onbedoeld gebruik van wegen te voorkomen,
- De homogeniteit van het verkeer te vergroten, dat wil zeggen het aantal ontmoetingen tussen verkeer met hoge snelheidsverschillen en grote massa- en richtingsverschillen te verminderen,
- De voorspelbaarheid van het gebruik en gedrag te vergroten teneinde onzekerheid bij verkeersdeelnemers te voorkomen.

De te verwachten gedragsveranderingen ten gevolge van de duurzaam-veilige herinrichting van het wegennet kunnen zijn:

1. Op strategisch niveau. Hierbij is te denken aan routekeuze. (Zeker als de gehele N639 aangepakt wordt.)
2. Op tactisch niveau. Hierbij is vooral verlaging van de snelheid gewenst
3. Op operationeel niveau. Dat weggebruikers duidelijk hun positie op de weg herkennen en er naar handelen.

## B. Richtlijnen BABW en aanbevelingen overheid en wettelijke kaders inrichting van de weg.

Aan 30km/uur-gebieden worden wettelijke eisen gesteld, ook in de sobere versie. Enkele citaten:

### **Uitvoeringsvoorschriften BABW:**

Paragraaf 2.4.1: 'De in te stellen maximumsnelheid dient in overeenstemming te zijn met het wegbeeld ter plaatse. Dit betekent dat waar nodig de omstandigheden op zodanige manier zijn aangepast dat de beoogde snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en de inrichting van de betrokken weg en zijn omgeving.'

Paragraaf 2.4.4.: 'Bord A1 mag (voor 30 km/uur binnen de bebouwde kom, red.) op wegvakken slechts worden toegepast indien wordt voldaan aan de volgende eisen:

- 1) iedere weg in het betrokken gebied heeft voornamelijk een verblijfsfunctie;
- 2) om te voorkomen dat de verblijfsfunctie wordt aangetast door een relatief hoge intensiteit van het gemotoriseerde verkeer, is de weg met zijn omgeving waar nodig aangepast;
- 3) met het oog op snelheidsbeperking en attentieverhoging is extra aandacht besteed aan potentieel gevaarlijke punten, zoals:
  - plaatsen waar voetgangers, in het bijzonder schoolkinderen en ouderen, plegen over te steken;
  - met een hoofdroute voor fietsers en eventueel bromfietzers;
  - kruispunten waar de voorrang door middel van borden is geregeld.'



Daarna volgen nog twee eisen.

### Handleiding Startprogramma Duurzaam Veilig, Deel II:

Met sober wordt bedoeld dat er volwaardige maatregelen worden getroffen, maar alleen op plaatsen waar deze werkelijk nodig zijn en waarbij moet worden voldaan aan de Uitvoeringsvoorschriften BABW. Die plaatsen zijn:

- 1) de randen van het verblijfsgebied (de poorten);
- 2) de plaatsen die als knelpunt zijn aan te merken.'

(Uit:Fietsverkeer nummer 9, juni 2004, pag. 18).

Zie ook: *Bijlage: uittreksel toepassing en plaatsing verkeerstekens*

## C. Adviezen SWOV

ProMeV:

Proactief meten van de verkeersveiligheid. Inzicht in onveiligheid voordat er slachtoffers vallen

### *Kenmerken relevant voor een duurzame weginrichting*

Type	Nr	kenmerk
algemeen	1	Realisatie van zo groot mogelijke aaneengesloten verblijfsgebieden
	2	Minimaal deel van de rit/route over relatief onveilige wegen
functioneel	3	Ritten/routes zo kort mogelijk
	4	Kortste en veiligste route samen laten vallen
	5	Zoekgedrag vermijden
Herkenbaar	6	Wegcategorieën herkenbaar maken
	7	Aantal verkeersoplossingen beperken en uniformeren
	8	Conflicten vermijden met tegemoetkomend verkeer
	9	Conflicten vermijden met kruisend en overstekend verkeer
Homogeen	10	Scheiden van voertuigsoorten
	11	Snelheid reduceren op potentiële conflictpunten
	12	vermijden van obstakels langs de rijbaan



Veilige snelheden zoals beschreven door Wegmans & Aarts

(SWOV 2005 Door met duurzaam veilig 2005-2020)

Situatie	Veilige snelheid
Waar snelverkeer zich mengt met fietsers en voetgangers	30 km / uur
Waar personenauto's elkaar kruisen	50 km / uur
Waar kans is op frontale aanrijdingen	70 km / uur
Waar er geen frontale en zijdelingse aanrijdingen mogelijk zijn	>100 km / uur

#### D. Structuurvisie gemeente Alphen-Chaam (sept. 2013). Letterlijk:

- Voor Chaam willen we meer inzetten op recreatie. Het centrum moet gezelliger worden,
- Schoon en veilig zijn voor ons belangrijke uitgangspunten voor de woon- en leefomgeving. De omgeving van de basisscholen en andere voorzieningen vormen een bijzonder aandachtspunt. Duurzaam veilig is voor ons het streefbeeld. De mensen hebben hierin zelf een belangrijke eigen verantwoordelijkheid. Als gemeente creëren we randvoorwaarden en zorgen we voor onderhoud waar nodig. ----- Als gemeente kunnen we naast lobby, verbetering bereiken door het plaatsen van borden, het handhaven van de maximum snelheid en waar mogelijk een zodanig ruimtelijke inrichting die verlaging van de snelheid afdwingt.
- Ontwikkelingsrichting op hoofdlijnen:  
*Chaam*  
 De huidige structuur blijft bepalend voor alle ontwikkelingen  
 De provinciale weg is binnen het dorp het verbindend element  
 Op verschillende knooppunten in het dorp vormen de zijwegen de fysieke en beleefbare relatie met het omringende landschap.

#### E. Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2011-2021 Gemeente Alphen-Chaam

**Zie hiervoor de bijlage: uittreksel Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2011-2021**

Belangrijk hierin is:

2.3.1 Regionaal verkeersveiligheidsplan 2009 - 2015

2.3.3 Regionaal Fietsnetwerk GGA Breda

2.4.4 Masterplan Chaam

3 Ruimtelijk-functionele inventarisatie

3.3 Bedrijventerrein

Chaam

4.1.2 Chaam

4.2 Wegcategorisering

4.2.1 Wegcategorisering volgens Kragten

4.5 Objectieve verkeersonveiligheid: ongevalanalyse

4.6 Subjectieve verkeersonveiligheid: klachten





## DEMOGRAFISCHE ONTWIKKELING IN DE KERN CHAAM

### 1. **Ouderencomplex aan de noordzijde (Geerhof eo)**

Deze is onlangs uitgebreid. De hoogste concentratie ouderen bevindt zich in deze zone

### 2. **Gezondheidscentrum (artsen, apotheek, fysio) aan de zuidzijde**

In combinatie met 1 en 6 is deze belangrijk wat betreft overstekende kwetsbare verkeersdeelnemers bij de kortste route.

### 3. **School aan noordzijde en nieuwe wijk aan zuidzijde**

Dit brengt met de huidige jonge wijken aan de zuidzijde veel overschrijdend en kruisend kwetsbaar verkeer met zich mee.

### 4. **Uitbreiding winkel- en verblijfsgebied aan de zuidzijde (Brouwerij)**

Hierdoor uitbreiding kruisend verkeer en meer toeleveranciers.

### 5. **Uitbreiding recreatief verblijf.**

Op wegen met campings meer concentraties van fietsers en voetgangers. Ook (piek)verhoging voertuigintensiteit Deze weggebruikers zijn niet op de hoogte van de situaties en oriënteren zich op weginrichting, borden en markeringen. Indien deze niet conform de gemaakte afspraken van Duurzaam Veilig en/of afwijkend zijn, ontstaan er al snel conflictsituaties

### 6. **Sportpark en culturele activiteiten zijn geconcentreerd aan de Gilzeweg aan de noordzijde.**

Buiten "piektijden" geeft dit veel kruisend kwetsbare verkeersdeelnemers op.

### 7. **Ouderen worden ouder en blijven langer actief en mobiel.**

Buiten eerder genoemde punten is de oudere als fietser en scootmobielgebruiker steeds meer aanwezig in het verkeer. Educatie kan veel maar ouderen opvoeden/scholen was, is en blijft een probleem. De verplaatsing wordt anders. 45 km wagentjes, scootmobielen en ondersteunend fietsen zijn al gemeengoed. Onderschatting van de hulpmiddelen als ook het niet opgeleid zijn voor besturing van het hulpmiddel en het onduidelijk zijn van hun plaats op de weg maakt hun kwetsbaar. Zij worden extra kwetsbaar door het onderschatten van de mogelijkheden van hun hulpmiddelen b.v. de snelheid en wendbaarheid.

### 8. **Meer gebruik van elektrisch ondersteunde fietsen met gevolg: hogere snelheid op de fietspaden.**

Ook door de jeugd die gezien hun ontwikkeling, risico's anders en lager inschatten. Dezen hebben ook de hulpmiddelen (die ouderen vooral gebruikten) ontdekt en verplaatsen zich ermee. (45 km autootjes en elektrisch ondersteunde fietsen)

## (VERKEERS) KNELPUNTEN EN (VERKEERS)CONFLICTEN IN VERBLIJFSGEBIEDEN.

DIT LAATSTE MET NAME DE DORPSSTRAAT e.o.

### Verkeersproblemen

1. Hoge verkeersintensiteit.
2. Conflicten met kruisend en afslaand verkeer zowel voertuigen onderling als voertuigen en fietsers .
3. Veel onnodig doorgaand (vracht)verkeer.
4. Overstekende schoolgaande en fietsende jeugd.
5. Ouderen welke zelfstandig boodschappen doen etc.
6. Winkelend publiek.
7. Recreanten en seizoengebonden personen op campings in Chaam en omgeving
8. dagtoerisme en recreanten.  
(voor wie de inrichting van de weg nu verwarrend en niet volgens de regels is)

### Knelpunten/conflictsituaties (vanaf zuidoost naar noordwest)

- Uit/oprit Klein Amerika (met name het hoogteverschil en daardoor het uitzicht). Ook is hier de snelheid vanwege de weginrichting te hoog.
- Kruising Schaanstraat/Legstraat. (zwaar oplopende kruising. Gevaarlijk voor (recreatie)fietsers
- Uitrit bij Bristol/Action. Zeker in combinatie met het tankstation Michielsen. Veel afslaand en opkomend verkeer. Zeker gezien in combinatie met een niet conform duurzaam veilig ingerichte rotonde.
- Uitrit Brandweer via Florijnstraat. Deze is onoverzichtelijk door auto's autobedrijf Geen voetpad aan die zijde. Je staat direct op het fietspad
- Ontsluitingsstraat Brabander via Heerebeemd. Deze is onoverzichtelijk.
- Uitritconstructie Brabander. Onoverzichtelijk. Direct op fietspad.
- Marktplein/Wouwerdries. Niet duidelijk en logisch ingericht. Zeker niet voor fietsers. Kort op de weg en aan de zuidzijde geen of nauwelijks ruimte.
- Ulicotenseweg. Zicht op de weg met name links. Zeker als de aangelegen parkeerplaatsen bezet zijn door hogere voertuigen zoals busjes. Oprijden tot aan de rijbaan met het versperren van voet- en fietspad is dan de enigste optie.





- Ontsluiting Antoniushof en parkeerplaats. Zie vorige opmerking. Ook wordt deze niet conform de inrichting en bebording gebruikt door fietsers als kortste en maar zeker veiligste schoolroute
- Uitrit Brouwerijplein. Deze is onduidelijk omdat dit zijn twee uitritconstructies naast elkaar zijn. Hier is het uitzicht belabberd zeker in combinatie met het verkeer komende uit de Gilzeweg.
- Kapelstraat/Beekstraat. Onoverzichtelijk. Je ziet maar een zijde. De rest is gokwerk bij het oversteken. Zeker als er auto's aan de noordzijde geparkeerd staan. Deze oversteek zal nog belangrijker worden met de komst van het Gezondheidscentrum.
- Uitrit en inrit Boterfabriekweg en gezamenlijke in-uitrit van enkele huizen aan de overzijde. Met name het uitzicht. Half op de weg om voldoende zicht te verkrijgen.
- Aansluiting Rode Beek. Deze is redelijk overzichtelijk, behalve van rechts. Opvallend is de hoge snelheid van de voertuigen.
- Aansluiting Elsakkerpad. Vanaf Breda komend ligt deze net in de bocht. Afslaand verkeer wordt later pas opgemerkt. Uitkomend is het uitzicht een probleem. Fietsers moeten hierdoor uitwijken richting rijbaan.
- Zwanendries. Deze aansluiting is een van de beste en overzichtelijkste. Alleen de snelheid van voertuigen is hier (te) hoog.
- Meerleseweg. Duidelijke aansluiting. Snelheid is van het aankomende verkeer hoog. Alleen belemmerend uitzicht als er een bus staat. Als omleidingsroute voor richting Ulicoten voldoet deze prima. Gemeld moet hier ook dat vroeg in de ochtend hier een concentratie van schoolgaande jeugd zich verzameld bij (voormalig) Van den Ouweland. Dit levert gevaarlijke situaties op zoals plotselinge uitwijkmanoeuvres van fietsers en bromfietsers richting rijbaan.
- Aansluiting Dassemus. Een schoolvoorbeeld. Verkeer remmend en duidelijk. Eigenlijk zouden alle aansluitingen deze constructie moeten hebben.
- Verder richting Ulvenhout. Bochtig en onoverzichtelijk. Eigenlijk alleen geschikt voor maximaal 70 km/h. Onoverzichtelijk maar zeer wijs, daardoor snelheidsverhogend.



## AANBEVELINGEN / ADVIEZEN MET HUN REDENEN EN AFWEGINGEN

### ***Hele bebouwde kom van Chaam 30km zone.***

Geen overgang van 50 naar 30 km. Eenvoud is duidelijk.

### ***Minimaal bij de BS school Het Beekdal en geheel de Dorpsstraat.***

- Aaneensluiten van 30 km gebied in het centrum zodat er één verblijfsgebied ontstaat vanaf de Baarleseweg/Wouwerdries tot en met de Beekstraat.
  - De zijwegen zoals Ulicotenseweg en Gilzeweg zijn al 30 km gebied.
  - De aansluitingen zijn al voorzien van zogenaamde uitritconstructies.
- 30 km zone omgeving BS het Beekdal. Vanaf Roode beek tot en met nummer 65.
  - Reden: verkeersveiligheid en verbetering leef-/verblijfsomgeving school en aanliggend schoolplein wat betreft geluid en luchtkwaliteit.

### ***Kruisend kwetsbaar verkeer beschermen en voorrang verlenen.***

Op conflictplaatsen een Voetgangersoversteekplaats VOP (zebrapad) creëren te weten bij:

- BS het Beekdal
  - Reden: oversteek schooljeugd BS Het Beekdal en de buitenschoolse opvang en directe aanwezigheid schoolplein direct aan de weg. Geluid en luchtkwaliteit verbeterend.
- Kapelstraat/Beekstraat thv nummer 55
  - Reden: oversteek ouderen naar artsen en winkels. Dit is n.l. kortste en veiligste route. Route voor schooljeugd vanaf BS De Driesprong naar huis.
- Gilzeweg
  - Reden: winkelerf, bushalte. De mensen lopen niet eerst naar de kerk en dan terug. Route voor schooljeugd van huis naar BS De Driesprong.
- Uitgang Brabander(Baroniestraat)
  - Reden: aan de zuidzijde geen voetpad/trottoir aanwezig. Dit is een strookje van 2 stenen breed vanaf Baarleseweg 2 tot en met 16.

Deze werken zo verspreid over het wegvak ook verkeer remmend



***Ruim voor de bebouwde kom de wegen aan te sluiten en in te richten als 60 km zone zodat de snelheid geremd wordt. Deze is dan ook te controleren en te handhaven.***

- Baarleseweg vanaf hm paal 7.8 (voor kruising Schaanstraat/Legstraat.
  - Reden:
    - veel recreatieverkeer vanuit zijwegen in verband met de aangelegen campings. Gevaarlijke kruising in verband met hoogteverschil. (Black spot)
    - Zijwegen c.q. kruisende wegen zijn al 60 km.
  
- Bredaseweg vanaf de bebouwde kom tot en met de kruising met de Dassemus.
  - Reden:
    - Veel overstekend landbouw verkeer en fietsers.
    - Aanwezigheid bushalte. Hier is weinig overzicht i.v.m. bocht bij kruising met Dassemus.
    - Zijwegen c.q. kruisende wegen zijn al 60 km.

***Op de gehele N639 een maximale snelheid van 70 km/h om doorgaand (vracht)verkeer te ontmoedigen.***

Zeker de weg vanaf Dassemus naar Ulvenhout. Deze is bochtig en niet ingericht voor 80 km. Optisch nog smaller maken. (is Black Spot)

***De gehele weg ook als zodanig (duurzaam) in te richten zodat deze optisch smaller wordt door:***

***a. Tekens op de weg in overeenstemming maken met duurzaam veilig.***

*(dit zit in komend onderhoud en moet verplicht uitgevoerd zijn in 2015)*

Dat wil zeggen middenstreep laten vervallen en aan beide zijden kantbelijning aanpassen.

Bij 100 kilometer wegen is de streep aan de zijkant van de weg doorgetrokken.

Bij 80 kilometer wegen is deze streep onderbroken.

Hierdoor wordt de weg al optisch smaller en nu is deze niet in overeenstemming een 80 km weg.

*(zie bijlage: Wat betekenen de strepen op de weg (bron: Rijksoverheid))*

***b. Haagbeplanting op de Bredaseweg door te trekken tot aan Dassemus en deze ook aan de Baarleseweg aan te brengen (in 60 km zone) tot aan kruising Legstraat/Schaanstraat.***



- o Reden: Verfraaiing en optische aanpassing

**c. Beplanting binnen de bebouwde kom verbeteren en uitbreiden.**

- o Reden: Verfraaiing en optische aanpassing.

Met name in het verblijfgebied Dorpsstraat e.o. is het een noodzakelijk.

**Rotonde op de Baarleseweg/Alphensebaan aan te passen en te verbreden zodat fietsers op de rotonde ook voorrang krijgen.**

(zie ook gemeentelijk verkeers- en vervoersplan 2011-2021.)

Stelregel duurzaam veilig is:

Op rotondes binnen de bebouwde kom hebben fietsers voorrang op afslaand verkeer.

Buiten de bebouwde kom moeten de fietsers voorrang verlenen aan het afslaande verkeer. (hier wordt dan ook een grotere afstand (6 meter) geadviseerd tussen de kruisende fietspaden en de rijbanen op de rotonde.

**De bromfietsers al ruim voor de bebouwde kom laten invoegen op de rijbaan.**

Dit kan goed binnen de 60 km zone. Werkt daar verkeersremmend.

Nu gebeurt dat binnen de bebouwde kom wat niet logisch is gezien de plaats op de weg van dit voertuig.

Op langere termijn na realisatie rondweg Baarle:

**De Dorpsstraat herinrichten.**

- o **Verbreden wegvak en voetpaden**
- o **Mengen verkeersstromen met en van bestuurders.**
- o **Meer optisch aanpakken zodat de verblijfsfunctie aangenamer en geaccentueerd wordt.**