

Gemeente Waalwijk

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan

Het plan na inspraak



Gemeente Waalwijk

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan

Het plan na inspraak

Datum 26 augustus 1998
Kenmerk WWK006/Sse/115
Eerste versie 22 mei 1998

	Inhoud	Pagina		Inhoud (vervolg)	Pagina		Inhoud (vervolg)
1	Inleiding	1	4	De reacties	16		Overzicht figuren
1.1	Aanleiding	1	4.1	Reacties	16	2.1	Het planproces
1.2	Leeswijzer	1	4.1.1	Procedureel/beleidsmatig	16	2.2	Advertentie beginspraak
			4.1.2	Landelijk gebied	16	3.1	Intensiteiten Waalwijk 1997 huidige situatie
2	Het planproces	2	4.1.3	Waalwijk-noord	16	3.2	Ontwikkeling verkeersveiligheid Nederland
2.1	Algemeen	2	4.1.4	Overig	16	3.3	Aantal ongevallen in Waalwijk in 1994 t/m 1996
2.2	Beginspraak	2				3.4	Letselongevallen (periode 1994 t/m 1996)
2.3	Werkbijeenkoms/ideeënavond	2	5	Nadere uitdieping	18	3.5	Overzicht berekeningsresultaten maatgevende geluidsbelasting 1997
2.4	Informatie-avond	2	5.1	Algemeen	18	3.6	Geluidsbelasting 1997
			5.2	Waalwijk-noord	18	3.7	Toekomstig fietsnetwerk
3	Het plan tot zoverre	3	5.3	Landelijk gebied	21	3.8	Gewenste toekomstige openbaar vervoerstructuur
3.1	Algemeen	3				3.9	Intensiteiten Waalwijk 2010, doe niets variant
3.2	Doelstellingen	3	6	Het plan	23	3.10	Overzicht berekeningsresultaten maatgevende geluidsbelasting 2010
3.3	Kader	3	6.1	Algemeen	23	3.11	Geluidsbelasting 2010, doe niets variant
3.4	Inventarisatie	4	6.2	Categorisering	23	3.12	Basiscategorisering
3.4.1	Autoverkeer	4	6.3	Effecten	23	3.13	Intensiteiten Waalwijk 2010 variant basiscategorisering
3.4.2	Fietsverkeer	5	6.4	Prioriteiten	23	5.1	Categoriseringsvarianten huidige aansluitingen A59
3.4.3	Voetgangers/gehandicapten	5	6.5	Effecten	24	5.2	Categoriseringsvarianten toekomstige aansluitingen A59
3.4.4	Openbaar vervoer	5	6.6	Prioriteiten	25	6.1	Toekomstig fietsnetwerk
3.4.5	Verkeersveiligheid	5				6.2	Wegenstructuur bij huidige en toekomstige aansluitingen A59
3.4.6	Leefbaarheid	6	7	Impressies voor de nadere uitwerking	26	6.3	Intensiteiten 2010 variant 5
3.5	Duurzaam veilig verkeer	6				6.4	Intensiteiten Waalwijk 2010, variant 5
3.5.1	Algemeen	6				6.5	Intensiteiten 2010 variant VI
3.5.2	Basisprincipes	7		Begrippenlijst	27	6.6	Intensiteiten Waalwijk 2010, variant VI
3.5.3	Functie wegennet/categorisering	7				6.7	Geluidsbelasting 2010, variant 5
3.5.4	Beschrijving wegcategorieën	7		Literatuur	28	6.8	Geluidsbelasting 2010, variant VI
3.6	Planontwikkeling	9				6.9	Vergelijking gevelbelasting
3.6.1	Fietsverkeer	9		Bijlagen		7.1	Impressies maatregelen binnen de bebouwde kom
3.6.2	Openbaar vervoer	9	1	Reacties beginspraak		7.2	Impressies maatregelen maatregelen buiten de bebouwde kom
3.6.3	Centrumontwikkeling	10	2	Beschrijving verkeersmodel			
3.6.4	Verkeersontwikkeling	10	3	Tabellen kenmerken Duurzaam Veilig			
3.6.5	Autoverkeer	10	4	Reacties inspraak			
3.6.6	Voetgangers en gehandicapten	11					
3.6.7	Mensgerichte maatregelen	12					
3.7	Maatregelen	13					
3.7.1	Infrastructurele maatregelen buiten de bebouwde kom	13					
3.7.2	Infrastructurele maatregelen binnen de bebouwde kom	13					
3.7.3	Kosten van maatregelen	14					

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In de afgelopen decennia is het gebruik van de auto sterk toegenomen. Dit komt door een sterke groei van de mobiliteit en een sterk groeiend aandeel van de auto hierin, grotendeels ten koste van het fietsgebruik. De gemeente Waalwijk wordt in toenemende mate geconfronteerd met de negatieve gevolgen van het groeiende auto-gebruik, wat ook bleek uit de beginspraak. De *leefbaarheid* staat onder druk door hinder van rijden- de en stilstaande voertuigen, met name in het centrumgebied van de kern Waalwijk en op 'Het Lint' naar Sprang-Capelle. De toenemende auto- mobiliteit heeft eveneens negatieve gevolgen voor de *bereikbaarheid*. Als gevolg van het dichtslibben van wegen verslechtert de bereikbaarheid van bedrijventerreinen en van het centrum voor auto, openbaar vervoer en fiets.

Daarnaast speelt ook de gemeentelijke herindeling een belangrijke rol. Sinds 1 januari 1997 bestaat de gemeente Waalwijk uit de voormalige gemeen- ten Sprang-Capelle, Waspik en Waalwijk. Door het ontstaan van de nieuwe gemeente zijn de reeds bestaande beleidsplannen op het gebied van verkeer en vervoer niet meer dekkend voor de gehele gemeente. Tevens is in de loop van 1997 het verkeersmodel, dat het gebied rond Tilburg beschrijft en waar Waalwijk onderdeel van uit- maakt, geactualiseerd. Tevens is door het toege- nomen autoverkeer de situatie voor de kwetsbare verkeersdeelnemers steeds onoverzichtelijker ge- worden en zijn gevoelens van onveiligheid ont- staan. Vele verkeersdeelnemers worden jaarlijks slachtoffer van een ongeval.

Naast deze lokale ontwikkelingen zijn er in Ne- derland recent enkele beleidsontwikkelingen ge- weest bij het Rijk en de provincie. Als vervolg op het VERDI-akkoord treedt in 1998 de Planwet verkeer en vervoer in werking. Hierin is opgeno- men dat de provincie een Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (PVVP) voor hun grondgebied moet opstellen ter uitwerking van het rijksbeleid. De gemeenten krijgen een 'zorgplicht' tot het ontwikkelen van een op uitvoering gericht ver- keers- en vervoersbeleid, in de vorm van een Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP). Om deze reden is dit beleidsplan GVVP genoemd vanaf het inspraaktraject.

Met het oog op bovengenoemde ontwikkelingen heeft de gemeente Waalwijk de wens geformu- leerd een GVVP op te stellen voor de gemeente. Het GVVP bevat een totaalvisie voor de gemeente op het gebied van verkeer en vervoer. Het stelt de gemeente in staat lokale probleempunten (ver- keersonveiligheid, fietsroutes, bereikbaarheid, enz.) op te lossen en zich tevens te positioneren ten aanzien van (boven)regionale verkeers- en vervoersontwikkelingen.

De gemeente Waalwijk heeft aan Goudappel Cof- feng BV opdracht gegeven een inhoudelijke en procesmatige bijdrage te leveren bij het opstellen van een GVVP. In dit GVVP ligt de nadruk op het ontwikkelen van een evenwichtig verkeerssys- teem, waarin de voorzieningen voor de auto, de fiets, de voetganger en het openbaar vervoer op elkaar worden afgestemd: er is sprake van een integrale benadering van de verkeersproblema- tiek. Deze integrale aanpak is noodzakelijk, om te voorkomen dat knelpunten of problemen alleen maar worden verschoven door het nemen van facet- dan wel ad-hocmaatregelen. In een inter- actief planproces is een concept GVVP ontwikkeld

in de tweede helft van 1997 en begin 1998. Dit conceptplan heeft een inspraakronde doorlopen met onder meer een inspraakavond op 21 april 1998. De reacties en opmerkingen hebben geleid tot aanvullingen en wijzigingen van het concept GVVP. Om helder te maken hoe met de opmer- kingen is omgegaan, is voor een andere wijze van rapporteren gekozen. Tevens is voor de duidelijk- heid gekozen voor een naamswijziging van het plan.

De structuur van dit GVVP is als volgt:

1. Inleiding
2. Het doorlopen van het planproces
3. Het plan tot zoverre
4. De inspraakreacties op het conceptplan
5. Nadere uitdieping
6. Het plan
7. Impressies voor de uitwerking

1.2 Leeswijzer

Deze nota kan op verschillende manieren gelezen worden:

1. Het lezen van alle hoofdstukken achter elkaar. Hiermee wordt inzicht verkregen in alle inhoudelijke aspecten van het GVVP, alsmede in het doorlopen proces.
2. Hoofdstuk 5 kan overgeslagen worden. Hier- door mist u een stuk uitdieping die gemaakt is naar aanleiding van de inspraak. De hoofdlijn van het GVVP blijft bij deze lees- wijze goed overeind.
3. Het uitsluitend lezen van hoofdstuk 6 en het bekijken van de impressies van hoofdstuk 7. Als een soort samenvatting neemt u het plan tot u.



Figuur 2.1: Het planproces

2 Het planproces

2.1 Algemeen

De gemeente Waalwijk hecht veel waarde aan het betrekken van burgers, belangenorganisaties en overheden bij het totstandkomen van het plan. Een verkeersbeleidsplan kan niet alleen achter de bureaus worden gemaakt. Het is heel belangrijk dat iedere burger en belanghebbende in de gelegenheid wordt gesteld te reageren op de plannen voor zijn of haar eigen omgeving en een bijdrage kan leveren aan een gezamenlijk gedragen visie voor de gehele gemeente.

Het GVVP is mede totstandgekomen door inbreng van een gemeentelijke werkgroep. Daarnaast is er een klankbordgroep gevormd, die de producten van de werkgroep toetst, controleert en aanvult. In de klankbordgroep zijn diverse belangengroepen en instanties vertegenwoordigd, zoals VVN, de Fietzersbond enfb, ROVER en de politie. De bevolking komt aan bod in de beginspraak, de werkbijeenkomst en tijdens een inspraakprocedure. In figuur 2.1 is het planproces schematisch weergegeven. Drie belangrijke momenten, die van de beginspraak, van de werkbijeenkomst/ideeën-avond en van de informatie-avond, worden in de paragrafen 2.2, 2.3 en 2.4 toegelicht.

2.2 Beginspraak

Een belangrijk onderdeel van de eerste fase vormde de zogenaamde 'beginspraak'. Via een oproep in 'De Maasroute' van 25 september 1997 (zie figuur 2.2) is aan de lezers gevraagd kenbaar te maken welke problemen in Waalwijk worden ervaren met betrekking tot het verkeer (subjectieve onveiligheid). Naar aanleiding van deze publicatie zijn er 350 reacties binnengekomen. Uit

de hoeveelheid en de inhoud van de reacties kan worden afgeleid, dat verkeer en vervoer sterk leeft in Waalwijk. In bijlage 1 zijn de reacties uit de beginspraak weergegeven. Uit de resultaten komen duidelijk de verkeersonveiligheid en hinder op de doorgaande routes door de kom naar voren: onder andere de Heistraat (Sprang), Raadhuisstraat (Sprang), Schoolstraat (Waspik) en de Grotestraat (Waalwijk) worden genoemd. Vooral de drukke kruispunten en de aanwezigheid van veel vrachtverkeer worden als gevaarlijk ervaren. Niet alleen de doorgaande wegen, maar ook de overige hoofdwegen in Waalwijk worden genoemd in de knelpuntenlijst. Hoge rijsnelheden door het personenautoverkeer is een veel genoemd probleem op onder meer de Raadhuisstraat (Sprang), Putstraat (Waalwijk), Nieuwe Vaart (Nieuwe Vaart), Mr. Van Coothstraat (Waalwijk), Burg. Smeelelaan (Waalwijk) en de Hogevaart (Vrijhoeve). Overige genoemde knelpunten zijn parkeeroverlast in het centrum van Waalwijk, geluidshinder, slecht wegdek, onvoldoende voorzieningen voor het langzaam verkeer en sluipverkeer door woonbuurten.

2.3 Werkbijeenkomst/ideeënavond

Een tweede moment waarop de belanghebbenden bij het proces zijn betrokken, is tijdens de planfase middels een werkbijeenkomst. Het doel van de werkbijeenkomst is vierledig:

- het optimaal benutten van de lokale kennis;
- het creëren van begrip voor de problematiek;
- het beargumenteren van oplossingen;
- het ontstaan van consensus voor het uiteindelijke 'Compromisplan'.

Circa zestig personen van belangengroepen en instanties zijn uitgenodigd voor de werkbijeen-

komst/ideeënavond, die gehouden is op 29 oktober 1997. Aan de werkbijeenkomst is deelgenomen door circa veertig afgevaardigden van belangenorganisaties en instanties. Dit waren vertegenwoordigers van de lokale afdelingen van Veilig Verkeer Nederland, Fietzersbond enfb, reizigersvereniging ROVER, Stichting Platform Gehandicaptenbeleid, busmaatschappij BBA, buurtcomités, de politie, leden van de Raadscommissie Openbare Werken en ambtenaren.

Tijdens de werkbijeenkomst/ideeënavond zijn de tot dan toe verzamelde knelpunten aangevuld en zijn bouwstenen gevormd die een substantiële bijdrage hebben geleverd aan de uiteindelijke, gewenste verkeersstructuur. De werkbijeenkomst/ideeënavond is daarmee de schakel tussen de eerste fase van het onderzoek (inventarisatie) en de tweede fase (planontwikkeling).

2.4 Informatie-avond

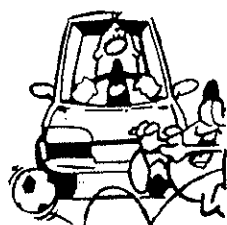
Op 21 april 1998 is in 'Zidewinde' een informatie- en inspraakavond gehouden als onderdeel van het inspraaktraject. Er zijn in totaal 154 reacties (schriftelijk en mondeling) binnengekomen. Zie voor een beschrijving van de reacties hoofdstuk 4. Ook is het zo dat het interactieve planproces na de inspraakavond niet gestopt is: bewoners en belanghebbenden bleven nadenken over het verkeer en vervoer in Waalwijk met als resultaat creatieve ideeën, voorstellen tot oplossingen etc.

VERKEERD VERKEER? WAT VINDT U...

Gemeente Waaiwijk vraagt uw mening over verkeers- en vervoersproblemen

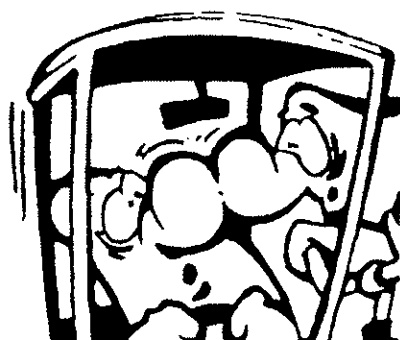
Om het verkeer in veilige en goede banen te leiden, nu en in de toekomst gaat de gemeente Waalwijk een verkeersplan opstellen. De gemeente wil dit samen met u doen. U als inwoner van Sprang-Capelle, Waalwijk of Waspik kunt uw mening geven in het allereerste begin van het verkeersplan. Of u nu gebruiker maakt van de weg als automobilist, motorrijder, fietser of voetganger. Als deelnemer weet u als geen ander waar het in uw woonomgeving niet helemaal "lekker" zit met het verkeer.

Moet u of uw kind(eren) dagelijks een druk en gevaarlijk kruispunt oversteken of is uw bedrijf slecht bereikbaar? Woont u langs een doorgaande weg dan is voor u het handhaven en/of verbeteren van uw woonomgeving een belangrijk punt. Wat vindt u ervan? Laat het de gemeente weten.



Problematische verkeerssituaties

Om voor de toekomst een goede aanpak van het verkeer en vervoer en uw woonomgeving te garanderen is het dus belangrijk dat er een verkeersplan wordt opgesteld. Een plan waarover u kunt meedelen. De gemeente Waalwijk heeft een Adviesbureau op het gebied van verkeer en vervoer ingeschakeld om dit verkeersplan op te stellen voor Sprang-Capelle, Waalwijk en Waspik. Met behulp van dit plan wordt voor de komende tijd een totale aanpak opgesteld om verkeersproblemen te kunnen voorkomen. Dit plan doorloopt een aantal stappen en wordt uiteindelijk door de gemeenteraad vastgesteld. U wordt hierover natuurlijk geïnformeerd op de gemeentepagina.



Als inwoner van Sprang-Capelle. Waalwijk of Waspik maakt u dagelijks gebruik van de wegen van de gemeente Waalwijk. Om een overzicht te krijgen van de verkeersproblemen wil de gemeente van u weten waar zich volgens u de meest problematische verkeerssituaties voordoen. Het gaat dan bijvoorbeeld om onveilige oversteekplaatsen, gevaarlijke kruispunten of te hoge rijsnelheden. Om een goed beeld van deze situaties te krijgen heeft de gemeente uw hulp hard nodig.

Voor 10 oktober
a.s. reageren

U treft hieronder een antwoordformulier met 4 vragen aan. Door dit te beantwoorden kunt u aangeven waar zich volgens u in de gemeente Waalwijk de meeste problemen voordoen op verkeers- en vervoersgebied. Ook kunt u aangeven hoe dit komt en wat er aan gedaan kan worden. Wij ontvangen uw reactie graag voor 10 oktober a.s. U kunt het antwoordformulier (postzegel plakken is niet nodig) sturen naar: Gemeente Waalwijk, T.a.v. Afdeling CCT, Antwoordnummer 10006, 5140 VB Waalwijk. Faxen kan ook: 683699. Bij voorbaat dank voor uw medewerking.

Antwoordformulier

1. Wat zijn volgens u de belangrijkste verkeersknelpunten in Sprang-Capelle, Waalwijk of Waspik? (vermeldt u duidelijk de straatnaam/locatie van het knelpunt)

2. Voor welke verkeersdeelnemers (voetganger, fietser, automobilist) doen zich deze problemen voor?

3. Wat zijn volgens u de oorzaken van deze verkeersknelpunten?

4. Wat kan er hier volgens u verbeterd worden en op welke manier?

5. Verdere opmerkingen



Figuur 2.2: Advertentie beginspraak

3 Het plan tot zoverre

3.1 Algemeen

De gemeente Waalwijk wordt in toenemende mate geconfronteerd met de negatieve gevolgen van het groeiende autogebruik. De *leefbaarheid* staat onder druk door hinder van rijdende en stilstaande voertuigen, met name in het centrumgebied van de kern Waalwijk en op 'Het Lint' naar Sprang-Capelle. De toenemende automobiliteit heeft eveneens negatieve gevolgen voor de *bereikbaarheid*. Als gevolg van het dichtslibben van wegen verslechtert de bereikbaarheid van bedrijventerreinen en van het centrum voor auto, openbaar vervoer en fiets.

Daarnaast speelt ook de gemeentelijke herindeling een belangrijke rol. Sinds 1 januari 1997 bestaat de gemeente Waalwijk uit de voormalige gemeenten Sprang-Capelle, Waspik en Waalwijk. Door het ontstaan van de nieuwe gemeente zijn de reeds bestaande beleidsplannen op het gebied van verkeer en vervoer niet meer dekkend voor de gehele gemeente.

3.2 Doelstellingen

De hoofddoelstellingen van het verkeersbeleid luiden als volgt:

- het verbeteren van de verkeersleefbaarheid;
- het verzekeren van de bereikbaarheid van bestemmingen.

Voorgaande hoofddoelstellingen kunnen per verkeers- en vervoersaspect naar taakstellingen voor het jaar 2010 worden vertaald. De concrete taakstellingen zijn:

- verhoging van de verkeersveiligheid;
- verbetering van de verkeersleefbaarheid;

- bevordering van fietsverkeer en openbaar vervoer;
- het verzekeren van de bereikbaarheid;
- terugdringing van vermijdbaar autogebruik.

3.3 Kader

De opstelling van dit GVVP vindt plaats tegen de achtergrond van enkele recente beleidsontwikkelingen bij het Rijk en de provincie. Op de eerste plaats is het VERDI-akkoord (wat staat voor Verkeer En vervoer, Regionaal, Decentraal Integraal), dat begin 1996 tussen het Rijk, het Interprovinciaal Overleg (IPO) en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) is gesloten van belang. Dit akkoord heeft als doel de (her)verdeling van taken, bevoegdheden en middelen op het gebied van verkeer en vervoer in hoofdlijnen vast te leggen. De samenwerking tussen de overheden krijgt daarbij veel aandacht, omdat alleen door samenwerking de doelen van het verkeers- en vervoersbeleid kunnen worden bereikt.

Als uitvloeisel van het VERDI-akkoord treedt in 1998 de Planwet verkeer en vervoer in werking. Daarbij wordt vastgelegd dat de provincie een Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (PVVP) voor hun grondgebied moet opstellen ter uitwerking van het rijksbeleid. De gemeenten krijgen een 'zorgplicht' tot het ontwikkelen van een op uitvoering gericht verkeers- en vervoersbeleid in de vorm van een GVVP.

Een tweede akkoord dat zijn doorwerking moet krijgen in dit GVVP is het convenant over de implementatie van de eerste fase van het nieuwe verkeersveiligheidsbeleid, aangeduid als Duurzaam Veilig. De partijen Rijk, IPO, VNG en Unie van Waterschappen hebben afspraken gemaakt

hoe in de komende drie jaren een basis kan worden gelegd voor een optimale verkeersveiligheid (zie ook hoofdstuk 4).

Voor een doeltreffend verkeers- en vervoersbeleid is afstemming tussen het inhoudelijke beleid op nationaal, provinciaal, regionaal en lokaal niveau noodzakelijk. Het beleid van Rijk, provincie en regio fungeert daarom als kader voor het GVVP.

Het nationale verkeers- en vervoersbeleid

Het beleid van de *rijksoverheid* is onder andere vastgelegd in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II), de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX) en het Derde Nationale Milieubeleidsplan (NMP3).

In het SVV-II wordt gestreefd naar een duurzame samenleving. Dit is geoperationaliseerd in de begrippen *bereikbaarheid*, *leefbaarheid* en *verkeersveiligheid*. Gestreefd wordt naar:

- een goede bereikbaarheid, vooral voor het autoverkeer, dat uit economisch oogpunt noodzakelijk is;
- een optimale leefbaarheid, concreet: een minimum aan geluidshinder, uitstoot en ruimtebeslag (rijdende en geparkeerde voertuigen), een goede concurrentiepositie voor de fiets en het openbaar vervoer en een aantrekkelijk en groot verblijfsgebied;
- en bovenal een veilige verkeerssituatie.

Het intomen van de groei van de automobiliteit is een belangrijke taakstelling van het SVV-II. Dit houdt in dat in plaats van 72% als gemiddelde landelijke groei, 35% groei van het autokilometrage als landelijk gemiddelde voor de periode van 1986 tot 2010 wordt nagestreefd. De hoofdlijnen van het beleid zijn neergelegd in strategieën voor het personenverkeer en het goederenvervoer.

Samengevat komen deze strategieën neer op:

- prioriteit voor het zakelijke autoverkeer en het goederenverkeer;
- hoger aandeel openbaar vervoer, met name in de spitsuren in en om de stedelijke knooppunten;
- terugdringen van het woon-werkverkeer per auto;
- verbetering van de leefbaarheid;
- stringenter parkeerbeleid;
- bevordering van het fietsgebruik;
- autoverkeer concentreren op hoofdadrs.

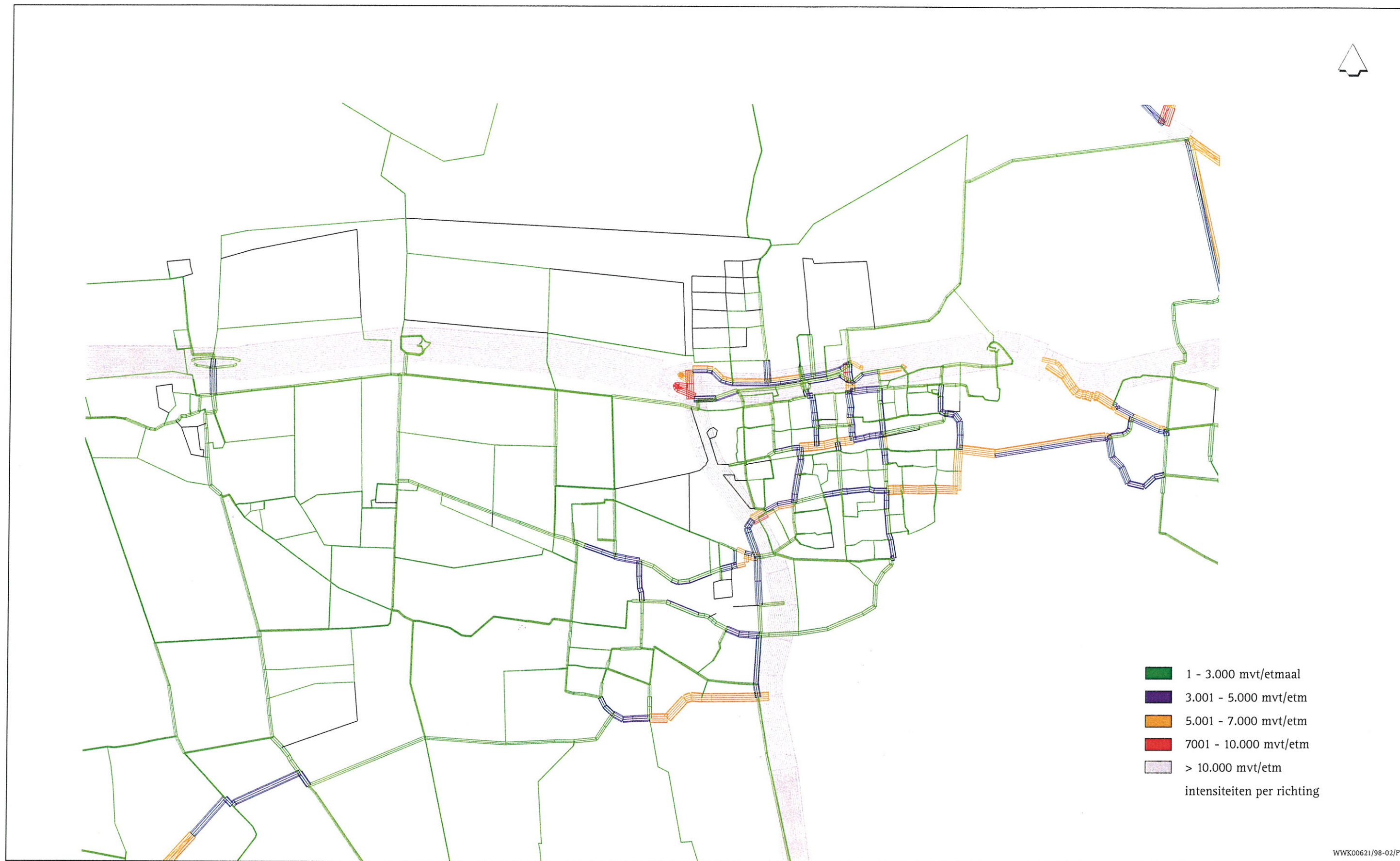
Het NMP3 ziet in aansluiting op het SVV-II een duurzame samenleving als maatstaf voor het beleid. Onder een duurzame samenleving wordt een samenleving verstaan die voorziet in de behoeften van de huidige generatie zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheden in gevaar te brengen om ook in hun behoeften te kunnen voorzien. In het NMP3 houdt het kabinet vast aan het beleid, zoals reeds geformuleerd is in de verschillende nota's uit de afgelopen jaren.

Dit beleid komt in hoofdlijnen neer op:

- beperken van de groei van het vervoer over de weg;
- verbeteren van de alternatieven voor het personen- en vrachtvervoer over de weg;
- bronbeleid;
- beïnvloeding van rij- en aankoopgedrag;
- optimale inpassing en benutting van infrastructuur.

Het provinciale verkeers- en vervoersbeleid

Het provinciale verkeers- en vervoersbeleid richt zich in belangrijke mate op de verdere uitwerking en regionale vertaling van het rijksbeleid. Een en ander is uitgewerkt in de nota 'Kruispunt van wegen' (1990), de beleidsnotitie verkeer en vervoer van de provincie Noord-Brabant. In de afgelopen jaren zijn voor enkele thema's afzonderlijke



Figuur 3.1: Intensiteiten Waalwijk 1997 huidige situatie

beleidsnota's opgesteld. Zo is voor het fietsverkeer de nota 'Brabant fietst!' door de provincie opgesteld.

Op 15 mei 1998 is door Provinciale Staten het PVVP 'Mobiël blijven!' als opvolger van de nota 'Kruispunt van wegen' vastgesteld. Deze strategie laat zich als volgt samenvatten.

Het mobiliteitsbeleid is succesvol, indien een beperking van de groei van het vermijdbare auto-gebruik plaatsvindt, in samenhang met het aanbieden van volwaardige alternatieven voor het personen- en goederenvervoer. Daartoe richt de provincie zich op:

- een ruimtelijke ordening die bijdraagt aan het optimaal kunnen laten functioneren van collectief vervoer en de fiets;
- het beter organiseren van de mobiliteit in de vorm van vervoermanagement;
- het beter benutten van de bestaande infrastructuur en indien noodzakelijk een selectieve uitbreiding van weginfrastructuur.

Deze zaken worden door middel van concrete plannen voor bijvoorbeeld fietsen, vervoer over water, visie collectief vervoer, categorisering wegennet volgens de filosofie van Duurzaam Veilig nader uitgewerkt. Doel- en taakstellingen met streefcijfers worden niet genoemd vanuit de gedachte, dat de provincie alleen onvoldoende taken en bevoegdheden heeft om streefcijfers te realiseren; pas in samenwerking met andere organisaties kunnen resultaten van betekenis worden gerealiseerd.

In de nota 'Brabant fietst!' wordt een adequaat fietsbeleid voorgesteld, dat steunt op drie pijlers, het *interlokale*, het *lokale* en het *recreatieve fiets-verkeer*. Een totale ketenbenadering staat centraal. De doel- en taakstellingen in deze nota zijn gericht op de thema's mobiliteit, bereikbaarheid,

veiligheid, planvorming en communicatie. Om de doelstellingen te kunnen bereiken, wordt ook hier het verwerven van draagvlak noodzakelijk geacht.

Het regionale verkeers- en vervoersbeleid
In het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (RVVP) werd ten aanzien van verkeer en vervoer ten doel gesteld de mobiliteit, leefbaarheid en bereikbaarheid met elkaar in evenwicht te brengen, zonder daarbij de economische concurrentiepositie aan te tasten. Hiervoor zijn vijf aangrijpingspunten geformuleerd, te weten:

1. voorkomen van (auto)verplaatsingen;
2. substitutie van verplaatsingen per auto naar andere vervoerswijzen;
3. beperking autokilometerproductie door kortere afstanden;
4. selectieve bereikbaarheid;
5. betere benutting infrastructuur.

Het RVVP is in 1994 opgesteld en destijds door de gemeenteraden van Sprang-Capelle, Waalwijk en Waspik aangenomen.

Het gemeentelijke verkeers- en vervoersbeleid
Het huidige verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Waalwijk is geformuleerd in een aantal plannen. De belangrijkste plannen zijn:
- de Mobiliteitsstructuurschets (MSS);
- het Verkeersplan Sprang;
- het Verkeersveiligheidsplan Waalwijk;
- het Fietsparkeerplan Waalwijk-centrum.
In de MSS is het beleid met betrekking tot het verkeer en vervoer in de voormalige gemeente Waalwijk beschreven. De nota is voor dit GVVP een belangrijk uitgangspunt geweest. De in de MSS beschreven structuren zijn (samen met de resultaten uit de beginspraak en de werkbijeenkomst) de basis geweest voor de categorisering van het wegennet van Waalwijk, zoals dat bij de planvorming is beschreven.

Het Verkeersplan Sprang en het Verkeersveiligheidsplan Waalwijk omvatten een uitwerking van het verkeersveiligheidsaspect. Aan de hand van ongevallenanalyses is een aantal knelpunten bepaald en is een categorisering voorgesteld. Ook de inzichten uit deze rapportages zijn betrokken bij de planvorming van dit GVVP.

Het Fietsparkeerplan Waalwijk-centrum zal in de tweede helft van 1998 vastgesteld worden door de gemeenteraad. In dit plan zijn de aanwezige stallingsvoorzieningen en de behoefte aan (extra) stallingsvoorzieningen geïnventariseerd. Aan de hand van de uitkomsten van dit onderzoek zijn voorstellen gedaan voor verbetering van de stallingsvoorzieningen in het centrum.

3.4 Inventarisatie

Als basis voor de planvorming is een inventarisatie verricht van de verkeerssituatie in Waalwijk. Naast objectieve gegevens, zoals geregistreerde ongevallen en verkeersintensiteiten, is er ook aandacht voor subjectieve zaken, zoals onveilig ervaren situaties. Dit laatste betreft de reacties uit de beginspraak, aangevuld met knelpunten die uit de werkbijeenkomst naar voren zijn gekomen.

3.4.1 Autoverkeer

Het autoverkeer neemt zowel wat betreft beslag op de verkeersruimte als het gebruik van deze ruimte een dominante positie in. Met behulp van het verkeersmodel zijn deze autostromen in beeld gebracht. Het huidige hoofdwegennet is in figuur 3.1 weergegeven. In bijlage 2 is een korte beschrijving van het verkeersmodel opgenomen.

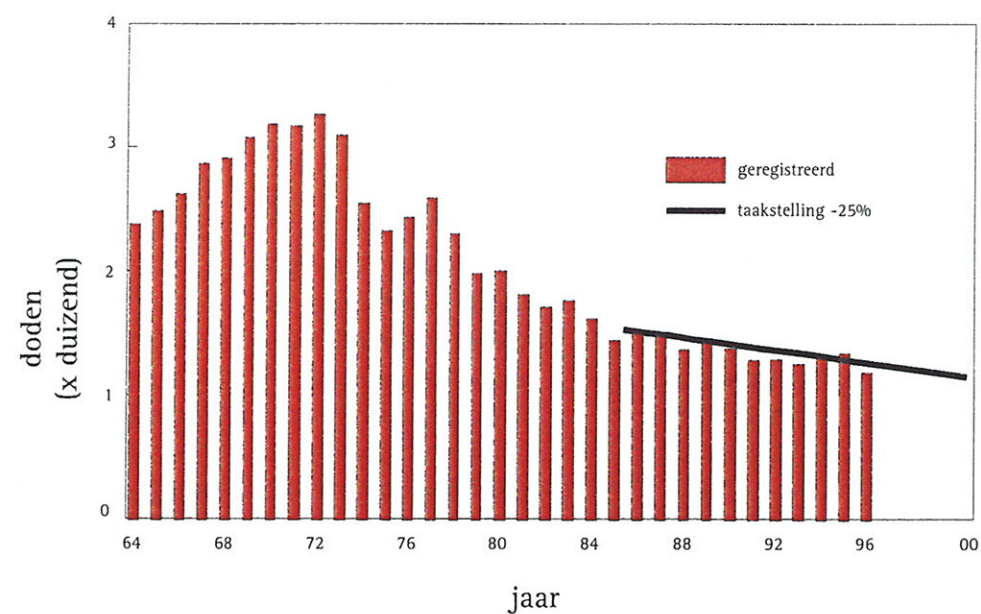
Mobiliteit in Waalwijk
De mobiliteit in Waalwijk zal naar verwachting toenemen in de komende jaren. Dit wordt veroorzaakt door woningbouw, uitbreiding van de werkgelegenheid en de autonome groei van het autoverkeer. Met behulp van het verkeersmodel is de toekomstige automobiliteit berekend. Tabel 3.1 laat het aantal autoritten in 1997 en 2010 in Waalwijk zien.

	intern	extern	totaal
1997	55.000	83.400	138.400
2010	69.100	121.700	190.800
toename	26%	46%	38%

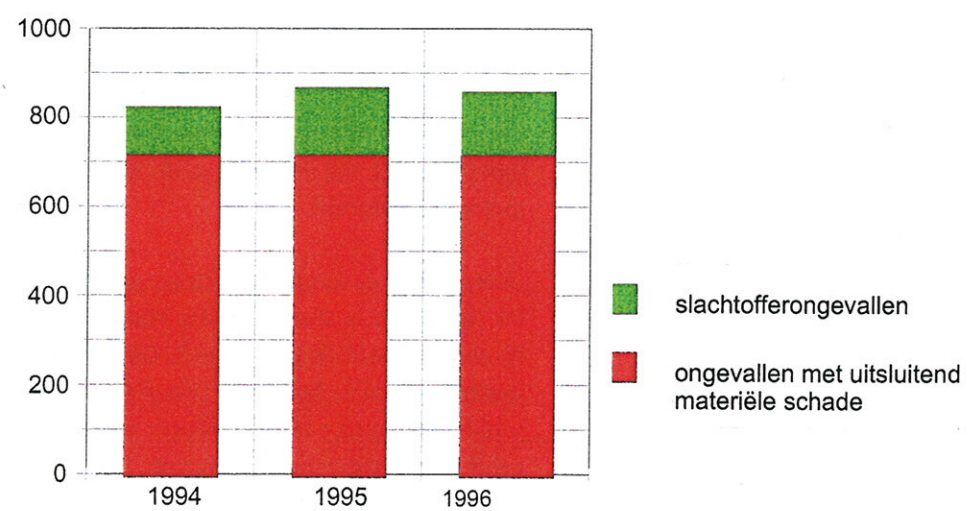
Tabel 3.1: Aantal autoritten 1997 en 2010 per etmaal

Uit de tabel blijkt dat in 1997 circa 138.400 auto-verplaatsingen per etmaal in of van/naar Waalwijk werden gemaakt en dat bij ongewijzigd beleid het aantal ritten nog met gemiddeld 38% groeit. Zowel het interne als het externe verkeer neemt toe tot 2010. Het doorgaande autoverkeer (hoofdzakelijk via de N261 en de A59) is hierbij niet verdisconteerd.

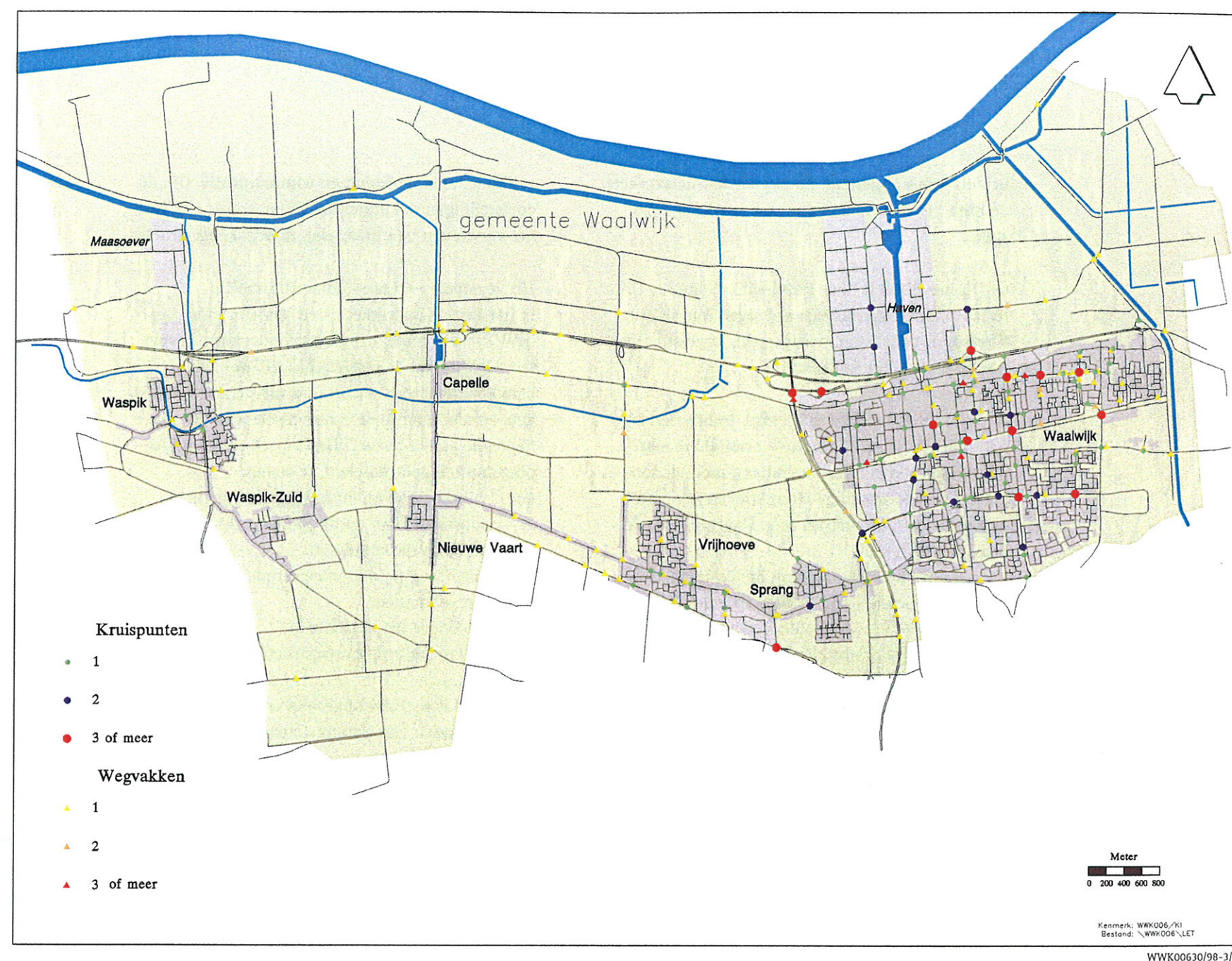
Gebruik van de hoofdwegenstructuur
Uit figuur 3.1 is af te lezen dat Waalwijk een fijnmazig hoofdwegennet heeft. Om de diverse bestemmingen in Waalwijk te bereiken zijn verschillende (gelijkwaardige) routes voorhanden. Dit geldt met name voor het centrum. In de hoofdwegenstructuur van Waalwijk hebben de A59 en de N261 een hoofdrol. De A59 verbindt Waalwijk met 's-Hertogenbosch en Raamsdonkveer. De N261 verbindt Waalwijk met Tilburg. Tevens zorgen de A59 en de N261 voor de afwikkeling van het verkeer van en naar de Efteling en de Loonse en Drunense duinen.



Figuur 3.2: Ontwikkeling verkeersveiligheid Nederland



Figuur 3.3: Aantal ongevallen in Waalwijk in 1994 t/m 1996



Figuur 3.4: Letselgevallen (periode 1994 t/m 1996)

Sprang-Capelle en Waspik worden door middel van 'Het Lint' met Waalwijk verbonden. Evenwijdig aan 'Het Lint' ligt de route Waspiksedijk - Hoofdstraat - Winterdijk. Binnen de kern Waalwijk is een fijnmazige structuur aanwezig. In de oost-westrichting zijn van oudsher vooral de Grotestraat, het oude spoortracé en de Prof. Kamerlingh Onnesweg - Groenewoudlaan de belangrijke dragers in de hoofdwegenstructuur. In de noord-zuidrichting zijn de routes Van der Merwedelaan - Akkerlaan, Putstraat - Burg. Smeelelaan, Wilhelminastraat - St. Antoniusstraat en Mr. Van Coothstraat - Bachlaan belangrijk.

Sluipverkeer

Sluipverkeer kan worden gedefinieerd als verkeer dat gebruikmaakt van een weg van een lagere categorie, terwijl een weg van een hogere categorie beschikbaar is voor de betreffende verplaatsing. Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer op een weg die geen verkeersfunctie heeft, verkeer rijdt dat geen herkomst of bestemming heeft op die weg. Uit de beginspraak en de werkbijeenkomst kwam naar voren dat sluipverkeer in meer of mindere mate onder andere op de volgende wegen wordt ondervonden:

- Beethovenlaan;
- Mr. Van Coothstraat;
- Hogevaart;
- Meerdijk - Oosteind;
- Nieuwe Vaart;
- Putstraat - Burg. Smeelelaan;
- Verdijkstraat.

3.4.2 Fietsverkeer

De problemen op de fietsroutes in Waalwijk vormen met name de conflicten tussen de auto en de fiets. Dit kunnen oversteekproblemen zijn of wegvakken waar de fietser vanwege een te nauw profiel in de knel komt. Een aantal knelpunten zijn:

- Akkerlaan - Van der Merwedelaan;
- Mr. Van Coothstraat;
- kruispunt Noorder Parallelweg - Burg. Smeelelaan;
- Putstraat - Burg. Smeelelaan;
- Taxandriaweg.

3.4.3 Voetgangers/gehandicapten

De voetganger is een verkeersdeelnemer. Bij praktisch iedere verplaatsing wordt ongeacht de vervoerswijze (auto, (brom)fiets of openbaar vervoer) een al dan niet geringe afstand te voet afgelegd. Afhankelijk van de afstand tussen herkomst en bestemming en het doel van de reis, zal de verplaatsing geheel of gedeeltelijk te voet worden afgelegd.

Daar waar voetgangers worden geconfronteerd met het gemotoriseerde verkeer kan het tot conflicten leiden. Waar veel voetgangers deelnemen aan het verkeer, zijn voorzieningen van belang. Hierbij moet worden opgemerkt dat een voetganger niet alleen moet worden gezien als iemand die te voet boodschappen doet of naar de bushalte loopt. Ook het op straat spelende kind, of de gehandicapte verkeersdeelnemer moet als voetganger worden aangemerkt.

De problemen voor de voetgangers betreffen vooral de oversteekbaarheid en onveiligheid. De knelpunten worden vooral ondervonden bij:

- Altenaweg;
- Floris V-laan (ter hoogte van de school);
- kruispunten Mr. Van Coothstraat;
- kruispunt Grotestraat - Putstraat;
- kruispunt Noorder Parallelweg - Burg. Smeelelaan;
- Putstraat - Burg. Smeelelaan;
- Schoolstraat (Waspik).

Binnen de woongebieden zijn problemen voor doorgang en comfort te constateren op routes

voor voetgangers en gehandicapten naar voorzieningen als scholen en winkels. Een aantal van deze knelpunten nabij de scholen is verholpen door de inzet van verkeersbrigadiers.

3.4.4 Openbaar vervoer

In het openbaar vervoer doet zich een aantal ontwikkelingen voor. Enerzijds is er sprake van een daling van het aandeel reizigers in het openbaar vervoer (de vervoerswijzekeuze), terwijl anderzijds is gesteld dat de kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer tot minimaal 50% moet stijgen. De bevordering van het gebruik van het openbaar vervoer is daarom één van de doelstellingen in dit GVVP.

Uit de werkbijeenkomst is naar voren gekomen dat een groot deel van Waalwijk door de bus wordt aangedaan, maar dat er in een aantal gebieden onvoldoende voorzieningen zijn. Deze gebieden zijn:

- Besoyen;
- Elsenerve (gedeeltelijk);
- industrieterrein Haven;
- Landgoed Driessen (in ontwikkeling);
- Meerdijk;
- Sprang;
- Waspik-zuid;
- Zanddonk-zuid (gedeeltelijk).

3.4.5 Verkeersveiligheid

Sinds het begin van de jaren '70 daalt het aantal verkeersslachtoffers in Nederland. In figuur 3.2 is de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden vanaf 1964 af te lezen. Deze dalende tendens is te danken aan diverse vernieuwingen in het verkeersveiligheidsbeleid, zoals wetgeving, uitbouw snelwegennet, passieve middelen (gordels, valhelm en dergelijke), gedragsbeïnvloeding en decentralisatie in de regionale overlegorganen. Uit de ongevallencijfers van de afgelopen jaren blijkt

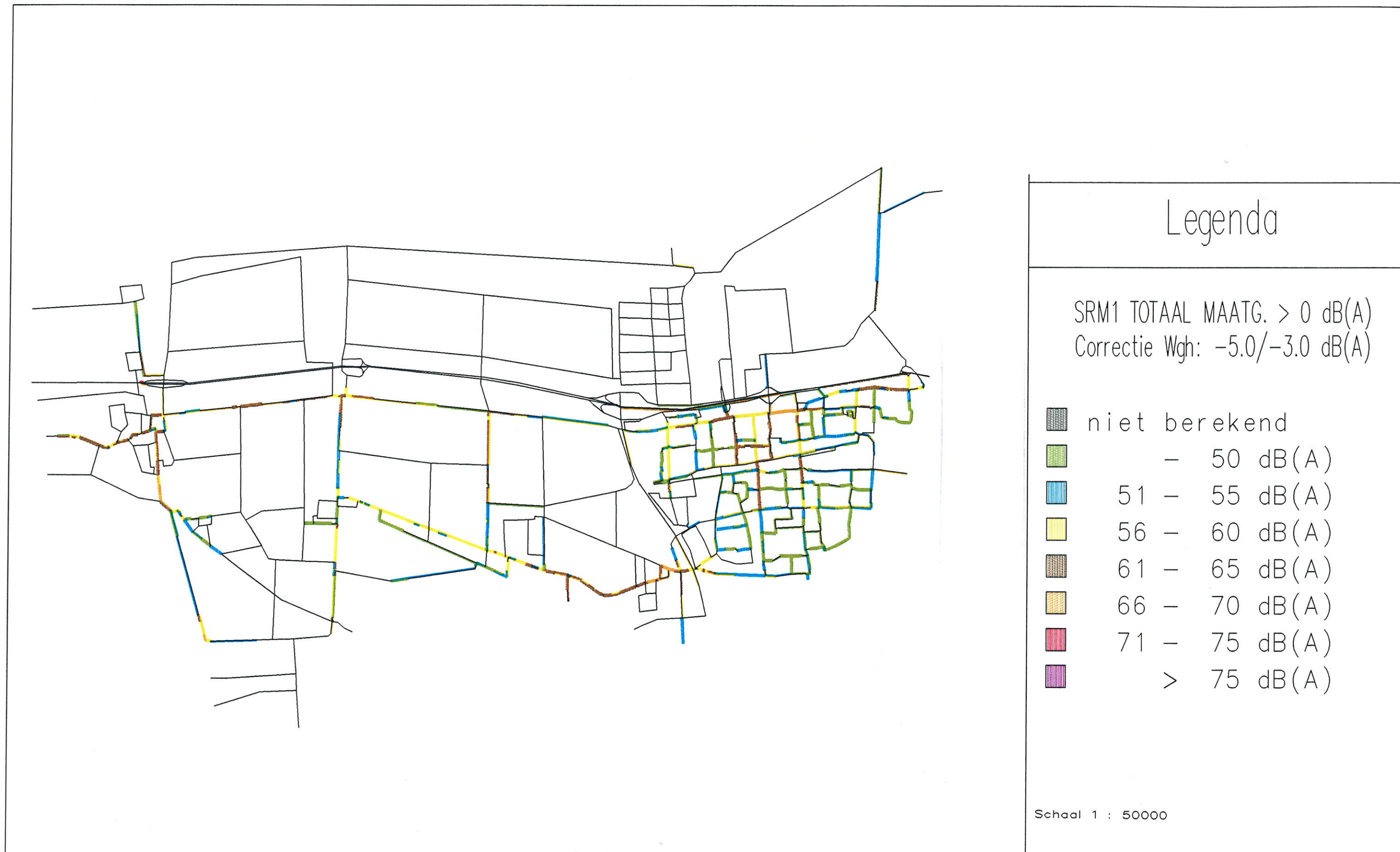
dat het maximale effect van deze maatregelen inmiddels is bereikt. Sterker nog: in 1994 en 1995 is (landelijk) sprake van een toenemend aantal ongevallen en/of verkeersslachtoffers. Een verdere daling van het aantal verkeersslachtoffers vergt een vernieuwing in het verkeersveiligheidsbeleid. Het concept 'Duurzaam Veilig' kan oplossingen bieden. In paragraaf 3.5 wordt hierop nader ingegaan.

In de gemeente Waalwijk worden door de politie jaarlijks ongeveer 850 ongevallen geregistreerd. In figuur 3.3 staan de (slachtoffer)ongevallen over de periode 1994 t/m 1996 weergegeven. Deze groep ongevallen kent een hoge registratiegraad en geeft hierdoor een betrouwbaar overzicht van de totale verkeersveiligheidsproblematiek in de gemeente Waalwijk.

In totaal zijn over de periode 1994 t/m 1996 ruim 2.500 ongevallen geregistreerd. Opgemerkt wordt dat niet alle ongevallen geregistreerd worden; het aantal niet-geregistreerde ongevallen ligt drie- à viermaal hoger dan het geregistreerde aantal! Van de 2.500 geregistreerde ongevallen waren er 319 letselongevallen. Hierbij zijn 384 slachtoffers gevallen: 7 doden, 106 ziekenhuisopnamen en 271 overige gewonden.

Het ongevallenbeeld in Waalwijk is over de afgelopen drie jaren wisselend. In 1995 was er ten opzichte van 1994 een stijging van 3,5% te zien in het aantal ongevallen; waarna in 1996 weer een lichte daling te zien was.

Uit figuur 3.4 komt duidelijk naar voren dat de letselongevallen in de gemeente Waalwijk voornamelijk op de hoofdwegen plaatsvinden. Uitgaande van alle ongevallen gebeurt 80% binnen en 20% buiten de bebouwde kom. Uitgaande van de dodelijke ongevallen is de verhouding binnen



Figuur 3.6: Geluidsbelasting 1997

de bebouwde kom/buiten de bebouwde kom:
40 : 60%. Opgemerkt moet worden dat bepaalde onveilige punten, die nog wel op de kaart staan, inmiddels zijn aangepast en momenteel als veilig kunnen worden beschouwd.

Oorzaken en slachtoffers

Nadere analyse van de in Waalwijk geregistreerde ongevallen leert dat ruim 25% van alle ongevallen te wijten valt aan het niet-verlenen van voorrang of doorgang. Daarnaast komt als hoofdtoedracht het onvoldoende afstand bewaren (10%) vaak voor.

Als wordt gekeken naar de letselongevallen blijkt dat circa 50% van de slachtoffers in Waalwijk tot de categorie (brom)fietser behoort. De procentuele onderverdeling van de slachtoffers per vervoerswijze is opgenomen in tabel 3.2.

vervoerswijze slachtoffer	percentage
personenauto	33%
fiets	27%
bromfiets	21%
motor	10%
voetganger	5%
bestelauto	3%
vrachtauto	1%
totaal	100%

Tabel 3.2: Percentage slachtoffers letselongevallen per vervoerswijze

In tabel 3.3 is de verdeling van het aantal slachtoffers naar leeftijd te lezen. Houdt men rekening met de grootte van de leeftijdscategorieën, dan blijkt het grootste aantal slachtoffers in de leeftijdscategorie 16- en 17-jarigen te vallen. Ook de leeftijdsklasse 18 - 24 jaar is als kwetsbaar te bestempelen.

leeftijd slachtoffer	percentage
0 - 5 jaar	3%
6 - 12 jaar	5%
13 - 15 jaar	6%
16 - 17 jaar	14%
18 - 24 jaar	21%
25 - 35 jaar	16%
36 - 45 jaar	11%
46 - 55 jaar	10%
56 - 65 jaar	5%
66 - 99 jaar	7%
onbekend	2%
totaal	100%

Tabel 3.3: Percentage slachtoffers letselongevallen naar leeftijd

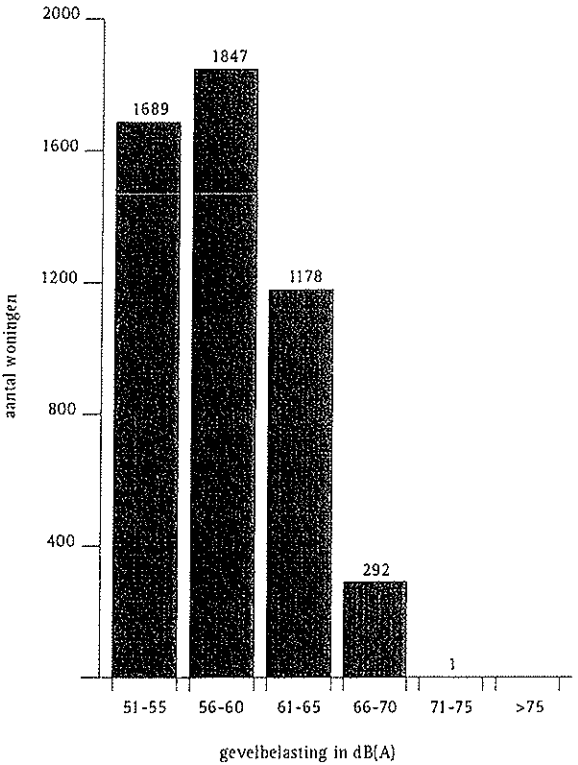
3.4.6 Leefbaarheid

Geluidshinder

Sinds 1980 is de Wet geluidhinder (Wgh) gefaseerd in werking getreden. Hierin zijn wettelijke normen voor het geluidsniveau vastgesteld. De geluidsbelasting is afhankelijk van de intensiteiten van motorvoertuigen, de voertuigverdeling (aandeel vrachtverkeer), de verharding en de rij-snelheden. Om de geluidshinder in kaart te brengen, is naast het verkeersmodel tevens het milieu-model voor Waalwijk geactualiseerd. Hiermee wordt inzicht verkregen in de door het verkeer veroorzaakte gevolgen op de geluidshinder.

Figuur 3.5 toont de totaalresultaten van de geluidsaspecten van het milieu-model voor de situatie in 1997. Per geluidsklasse is het aantal woningen aangegeven met een gevelbelasting die binnen die klasse ligt. De in de figuur opgenomen gegevens hebben betrekking op de conform artikel 103 van de Wgh gecorrigeerde situatie. Volgens de tekst van dit wetsartikel mag voor de geluidshinder een aftrek worden toegepast, omdat in de toekomst de motorvoertuigen stiller zullen zijn. Uit figuur 3.5 valt te concluderen dat van alle woningen 293 woningen een gevelbelasting van 66 dB(A) of meer hebben. Dit betekent dat die

woningen in de categorie ernstig gehinderde woningen vallen. Daarnaast zijn er 3.025 woningen in de categorie gehinderde woningen, oftewel woningen met een gevelbelasting tussen de 56 en 65 dB(A). In figuur 3.6 is te zien op welke locaties de grenswaarden voor het geluid overschreden worden.



Figuur 3.5: Overzicht berekeningsresultaten maatgevende geluidsbelasting 1997

Luchtverontreiniging

Het gemotoriseerde verkeer draagt bij aan diverse milieuproblemen. Op mondiale schaal is de emissie koolstofdioxide (CO₂), waardoor het klimaat dreigt te worden beïnvloed, van belang evenals het verbruik van eindige grondstoffen en energievoorraden. Op continentale schaal draagt het verkeer bij aan verzuring door de emissie van

stikstofdioxide (NO_x) en CO₂. De emissie van vluchtige organische stoffen (VOS) vormt onder meer ozon. Op lokaal niveau speelt de problematiek van de luchtkwaliteit: de aantasting van de dagelijkse leefomgeving (volksgezondheid, flora, fauna en historische gebouwen). Een groot deel van bepaalde luchtverontreinigingen, waaronder het reukloze en giftige koolstofmonoxide (CO), wordt geproduceerd gedurende de circa eerste drie minuten van het autorijden (koude motor). De afgelopen jaren zijn aan de motor en het voertuig emissiebeperkende en energiebesparende voorzieningen getroffen. De winst is echter door de groei van het autoverkeer deels tenietgedaan.

Landelijk zijn grenswaarden gesteld voor de emissies van bepaalde stoffen die in de toekomst zullen worden aangescherpt. Door middel van het milieumodel is voor de gemeente Waalwijk de luchtverontreiniging bepaald. De landelijk gestelde grenswaarden voor de stoffen CO, NO₂ (stikstofdioxide) en C₆H₆ (benzeen) worden in Waalwijk ten gevolge van het wegverkeer nergens overschreden.

3.5 Duurzaam veilig verkeer

3.5.1 Algemeen

Eén van de belangrijkste doelen van het gemeentelijke verkeers- en vervoersbeleid is de verbetering van de verkeersveiligheid. Om de taakstellingen op dit terrein te kunnen realiseren, is meer nodig dan het voortzetten en intensiveren van het bestaande beleid. Het vraagt om een benadering, die meer aan de basis en op structurele en duurzame wijze de verkeersonveiligheid bestrijdt. In de afgelopen jaren is daarvoor de filosofie Duurzaam Veilig ontwikkeld, die in de planvorming van Rijk, provincies en gemeenten verder moet worden vertaald.

Het duurzaam veilige verkeerssysteem kent een infrastructuur die qua vormgeving aangepast is aan de beperkingen van de menselijke vermogens en voertuigen die voorzien zijn van middelen om de taken van mensen te vereenvoudigen. Oftewel de verkeersdeelnemers moeten uit hun omgeving kunnen opmaken welk gedrag er van hen verwacht wordt.

Volgens de in deze nota gepresenteerde visie dient het verkeersveiligheidsvraagstuk integraal te worden benaderd en wel in relatie met onder andere de uitbreiding van woongebieden, ecologie en milieu, mobiliteit, recreatieve ontwikkelingen en economie. Omdat de auto in grote mate debet is aan de verkeersonveiligheid, dient allereerst het aantal autoritten zo beperkt mogelijk te zijn. Rekening houdend met een bepaalde hoeveelheid (nood)zakelijk autoverkeer, dient duurzaam veilig wegverkeer uit te gaan van een afbakening van verblijfsgebieden en het optimaliseren van een heldere hoofdwegenstructuur met een beperkt aantal wegcategorieën. Bij de uitwerking ligt het accent op het treffen van infrastructurele maatregelen, ondersteund door technologie en communicatie. De volgende vier invalshoeken vormen de basis voor een duurzame aanpak van de verkeersveiligheid:

- aanpassen van het wegennet;
- inpassen van verkeersveiligheid in het mobiliteitsbeleid: minder autorijden;
- inpassen van verkeersveiligheid in de ruimtelijke ordening;
- intensiveren van gedragsbeïnvloeding.

Eind 1997 is door het Rijk, het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en de Unie van Waterschappen (UvW) een overeenkomst gesloten inzake de implementatie van het concept Duurzaam Veilig. In het Startprogramma Duurzaam Veilig, eerste fase

is een pakket van maatregelen opgenomen, dat inhoud moet gaan geven aan de invoering van de filosofie in de komende jaren.

3.5.2 Basisprincipes

In deze paragraaf wordt aangegeven hoe bij de ontwikkeling van een duurzaam veilig wegennet (met een beperkt aantal wegfuncties) rekening is gehouden met de drie veiligheidsprincipes uit het concept Duurzaam Veilig. Daarbij zijn zowel het structuur- als het uitwerkingsniveau van belang.

1. Functioneel gebruik; voorkom onbedoeld gebruik van de infrastructuur. Wegen dienen eenduidig onderscheiden te worden naar hun functie, namelijk een stroom-, ontsluitings- of verblijfsfunctie. Een combinatie van deze functies op een weg moet worden uitgesloten, omdat veel ongevallen te maken hebben met een vermenging van functies binnen een wegcategorie.
2. Homogeen gebruik; voorkom ontmoetingen met grote snelheids- en richtingsverschillen. Gevaarlijke conflicten dienen per categorie te worden uitgesloten. Hieronder vallen frontale, flank- en enkelvoudige ontmoetingen met bijvoorbeeld bomen, masten en ander wegmeubilair en ontmoetingen tussen snel- en langzaam verkeer. Dit zal, afhankelijk van de categorie, resulteren in scheiding van verkeersoorten, scheiding naar rijrichting en een beperkt aantal toe te passen uniforme kruispuntoplossingen.
3. Voorspelbaar gebruik; voorkom onzeker gedrag van verkeersdeelnemers. Om onzekerheid bij de weggebruikers zo veel mogelijk te beperken, moet gezorgd worden voor een beperkt aantal eenduidige wegcategorieën, gekoppeld aan de stroom-, ontsluitings- en verblijfsfunctie. De herkenbaarheid van deze categorie wordt gegaran-

deerd door toepassing van unieke wegelementen, regels en voorzieningen per wegcategorie. Overgangen tussen categorieën moeten duidelijk herkenbaar zijn. Ook zoekgedrag moet zo veel mogelijk worden voorkomen (bijvoorbeeld door bewegwijzering), want dit leidt vaak tot onnodig omrijden en gevaarlijke manoeuvres.

3.5.3 Functie wegennet/categorisering

De verblijfsgebieden binnen Waalwijk zijn momenteel beperkt van omvang. Steeds meer wegen werden in de loop der tijd verhard, verbreed en voorzien van parallelwegen/fietspaden. Dit traditionele systeem blijkt niet in staat de automobilititeit afdoende op te kunnen vangen. Integendeel, mede door de fijnmazige structuur werd en wordt automobilititeit opgeroepen, waardoor het wegprofiel steeds diende te worden aangepast, waardoor er een vicieuze cirkel dreigt te ontstaan. Aan het einde van deze ontwikkeling (volgend beleid) zou uiteindelijk elke weg een verkeersruimte zijn.

Om deze tendens te keren, dient een sturend beleid te worden gevoerd (zoals Waalwijk met de MSS reeds beoogd heeft), door *gebieden* af te bakenen. Binnen de bebouwde kom wordt de omvang van een verblijfsgebied bepaald door het verplaatsingspatroon van kwetsbare verkeersdeelnemers tussen woningen en/of voorzieningen. Buiten de bebouwde kom zijn ecologische kwaliteitsaspecten mede van belang.

Kenmerken van verblijfsgebieden zijn:

- het gebied is zo veel mogelijk aaneengesloten; met verblijven als primaire functie;
- kwetsbare verkeersdeelnemers (onder andere kinderen en ouderen) kunnen hun (belangrijkste) bestemmingen bereiken zonder een verkeersader te hoeven oversteken;

- in het gebied worden autoverplaatsingen niet uitgesloten, maar zijn ondergeschikt aan verblijfsactiviteiten;
- binnen het gebied wordt uitgegaan van gelijkwaardigheid van wegen (in principe geen voorrangswegen, nauwelijks verschil in profielen etc.).

Aan alle delen van het wegennet kan één van de volgende drie functies worden toegekend:

- *stroomfunctie*: snel verwerken van het doorgaande verkeer;
- *ontsluitingsfunctie*: het bereikbaar maken van wijken en kernen;
- *verblijfsfunctie*: het toegankelijk maken van de directe woon-/leefomgeving.

Op basis van de functie worden eisen gesteld aan de inrichting van de weg en worden de verkeersregels vastgesteld voor het gebruik van de weg. De vormgeving van de weg met de bijbehorende regels moet leiden tot een gebruik dat overeenkomt met de taken die aan de weg worden toegekend op basis van de functie van de weg.

3.5.4 Beschrijving wegcategorieën

In deze paragraaf is het thema duurzaam veilig wegverkeer vertaald naar het wegennet. Met een op een dergelijke wijze aangepast wegennet worden gunstige voorwaarden geschapen voor mobiliteits- en gedragsbeïnvloeding, indien met fysieke en ondersteunende maatregelen de rijsnelheid daadwerkelijk wordt beteugeld. Een goede ruimtelijke ordening zal de duurzaam veilige verkeersstructuur verder versterken. Op basis van de visie op de te realiseren duurzaam veilige verkeersstructuur worden in deze paragraaf concrete inrichtingseisen gesteld aan het wegennet. Het gaat hier om een ideale situatie. In de praktijk zal rekening gehouden moeten worden met de bestaande ruimtelijke inrichting en het feitelijke

gebruik. Anders gezegd, de inrichting van wegen is maatwerk omdat elke situatie verschillend is qua ligging en qua gebruik. Onderscheid is gemaakt in het wegennet buiten en binnen de bebouwde kom. Per wegcategorie (stroom-, ontsluitingsweg en verblijfsgebied) is de gewenste vormgeving van kruispunten en wegvakken beschreven. Bovendien is het bij de functie en vorm behorende gebruik genoemd, zoals de intensiteit en de snelheidslimieten. In de tabellen uit bijlage 3 is een overzicht gegeven van de voorkeurskenmerken voor wegen buiten en binnen de bebouwde kom. Nieuwe wegen moeten zo veel mogelijk voldoen aan deze kenmerken. Bestaande wegen dienen, zeker wanneer er sprake is van een knelpunt, aangepast te worden, bijvoorbeeld door reconstructies van kruispunten. Dit laatste zal vooral van toepassing zijn op 50 km/h- en 80 km/h-wegen, omdat bij deze wegen thans nauwelijks sprake is van uniformiteit. Bovendien laat het rijgedrag op 80 km/h-wegen vaak te wensen over.

Buiten de bebouwde kom

Stroomwegen buiten de kom kunnen zijn uitgevoerd als autosnelweg of als autoweg. Welke uitvoeringsvorm wordt gekozen, is afhankelijk van het verkeersaanbod. Boven een intensiteit van circa 20.000 mvt/etm komt een uitvoering als autosnelweg in aanmerking. Het niveau van de snelheden ligt op 100 à 120 km/h. Doorstroming is op deze categorie primair. Filevorming moet zo veel mogelijk worden voorkomen door het aanbieden van voldoende capaciteit. Is dit niet mogelijk, dan zal toeritdosering moeten worden toegepast om de doorstroming toch zo veel mogelijk te garanderen. De autowegen worden evenals de autosnelwegen uitgevoerd met gescheiden rijbanen. Langzaam verkeer wordt op deze wegen niet toegelaten. Pechvoorzieningen worden langs autosnelwegen geboden in de vorm van vluchtstroken en langs autowegen in de vorm van pech-

havens en dragende bermen. Kruispunten met stroomwegen worden ongelijkvloers uitgevoerd. Langs de stroomwegen zijn obstakelvrije bermen aangebracht.

Gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom zijn wegen met een intensiteit tussen de 3.000 en 15.000 mvt/etm. De toegestane maximumsnelheid is 80 km/h. De gebiedsontsluitingswegen worden altijd uitgevoerd met gescheiden rijbanen. Voor (brom)fietsverkeer zijn er gescheiden voorzieningen. Langzaam gemotoriseerd verkeer wordt ook afgewikkeld via gescheiden parallelvoorzieningen. Inhalen is op gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom niet toegestaan. Deze wegen hebben dragende bermen en zijn voorzien van pechhavens. Kruispunten met stroomwegen zijn ongelijkvloers uitgevoerd. Kruispunten met andere gebiedsontsluitings- en erftoegangswegen worden uitgevoerd als rotondes of voorrangskruispunten. In zijn algemeenheid geldt dat de keuze voor een rotonde mede afhankelijk is van de capaciteit. Afhankelijk van de intensiteit steken fietsers ongelijk- of gelijkvloers over bij kruispunten of bij speciale oversteekvoorzieningen. Hierbij moet een eenduidige voorrangregeling worden ingesteld.

De wegen buiten de kom met een verblijfsfunctie vormen samen aaneengesloten gebieden, waar een maximumsnelheid geldt van 60 km/h. In de structuurfase zijn de 60 km/h-gebieden als volgt ontwikkeld, rekening houdend met een drietal criteria:

- Omvang van de inliggende kernen: kernen met minimaal 5.000 inwoners dienen op het hoofdwegennet aangesloten te zijn door middel van een ontsluitingsweg en niet door een erftoegangsweg.
- De omvang van een gebied met een snelheidsbeperking is in zekere mate gebaseerd

op de maximaal acceptabele *doorrijtijd* van drie minuten (bron: Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid). Omgerekend naar afstand betekent dit voor een 60 km/h-gebied maximaal 3.000 m. Wanneer deze afstanden overschreden worden, kan overwogen worden het hoofdwegennet plaatselijk fijnmaziger te maken door toevoeging van een ontsluitingsweg.

- Met het voorgaande hangt de maximaal toelaatbare *omrijafstand* voor doorgaand autoverkeer ten gevolge van een 60 km/h-gebied samen. Hierbij wordt als uitgangspunt gesteld dat de omrijfactor in tijd maximaal 2 mag bedragen.

Bovengenoemde criteria zijn voorlopige richtlijnen; nader onderzoek (enquête, na-onderzoek maatregelen) moet uitwijzen in hoeverre deze reëel en geaccepteerd zijn. Het Rijk is hiervoor verantwoordelijk.

De intensiteiten op wegen in 60 km/h-gebieden komen (al dan niet na het nemen van maatregelen) niet boven de circa 5.000 mvt/etm. Om de intensiteit tot de genoemde lage niveaus te kunnen terugbrengen, kan het soms nodig zijn bepaalde hardnekkige sluiproutes voor doorgaand autoverkeer af te sluiten.

In een 60 km/h-gebied maakt alle verkeer, zowel snel- als langzaam verkeer, gebruik van de weg. Er zijn dus in principe geen gescheiden fietsvoorzieningen. Kruispunten van wegen binnen een 60 km/h-gebied zijn gelijkwaardig (geen voorrang) en worden indien noodzakelijk voorzien van een snelheidsremmer, bijvoorbeeld een plateau. Ook aanvullende snelheidsremmende voorzieningen kunnen nodig zijn om de snelheden op de wegvakken binnen de perken te houden. Toegangs- wegen van 60 km/h-gebieden worden nooit

rechtstreeks aangesloten op een stroomweg, maar bijvoorbeeld via een parallelweg. Eventuele kruispunten van een weg in een 60 km/h-gebied met een stroomweg worden dan ook ongelijkvloers zonder aansluitingen uitgevoerd.

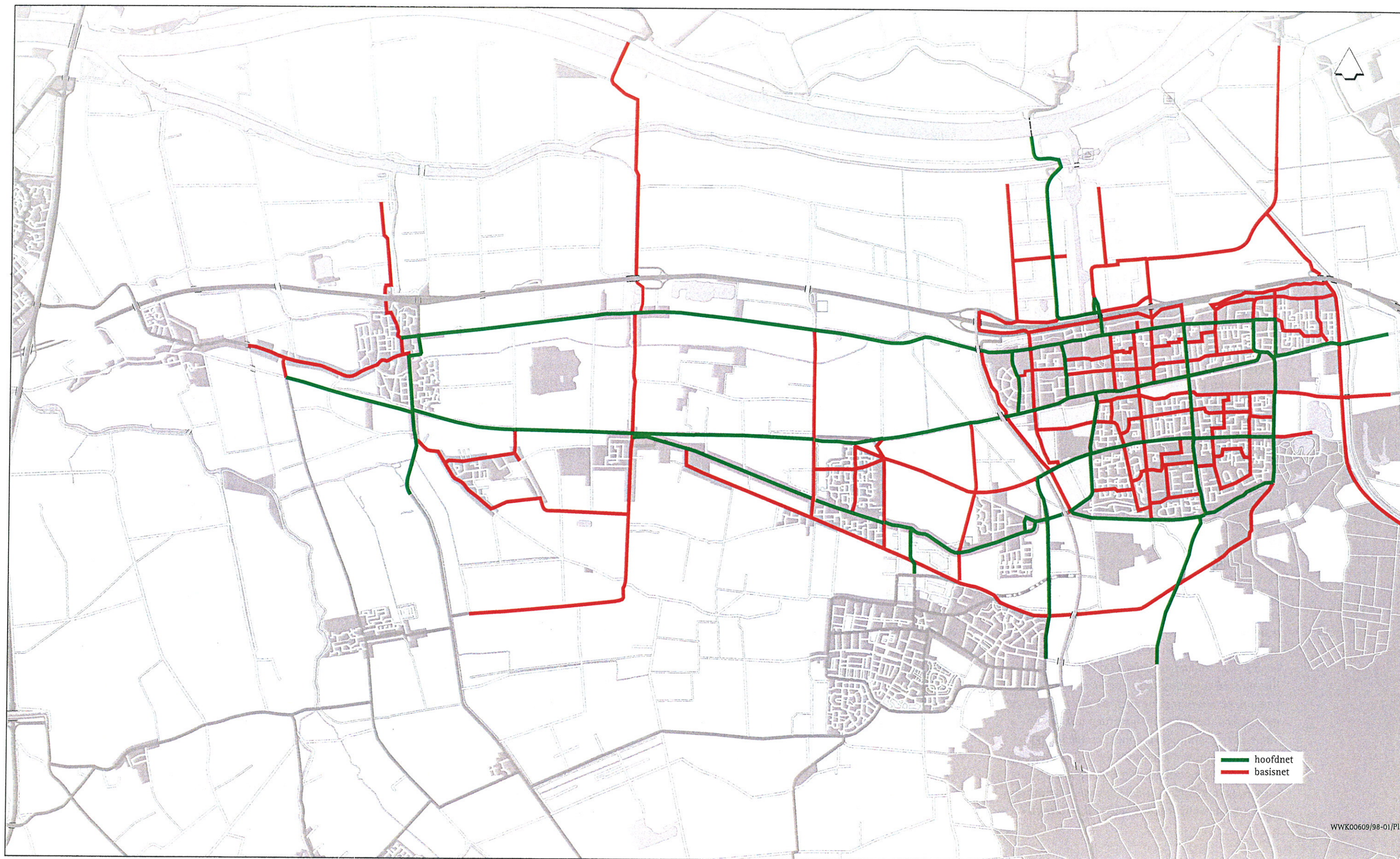
Binnen de bebouwde kom

In de Duurzaam Veilig-filosofie komen stroomwegen binnen de kom niet meer voor.

Gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom kennen drie verschijningsvormen. Bij type 1 is de maximum toegestane snelheid 70 km/h. Op deze wegen is veel vrachtverkeer aanwezig. De intensiteiten liggen boven de 8.000 mvt/etm. De gebiedsontsluitingswegen van type 1 worden altijd uitgevoerd met gescheiden rijbanen en maximaal 2x2 rijstroken. Bij de typen 2 en 3 ligt de maximumsnelheid op 50 km/h. De gebiedsontsluitingswegen van type 2 hebben een overrijdbare rijbaanscheiding en vrijliggende fietspaden. Op de wegen van type 3 is geen rijbaanscheiding aanwezig. Op deze wegen wordt het fietsverkeer afgewikkeld op fietsstroken. Bij de typen 2 en 3 maken bromfietzers gebruik van de rijbaan.

Kruispunten tussen gebiedsontsluitingswegen onderling worden bij voorkeur uitgevoerd als rotonde of als voorrangskruispunt met een (fysieke) middengeleider. Erftoegangswegen worden bij de typen 2 en 3 middels een uitritconstructie of voorrangskruispunt aangesloten op ontsluitingswegen. Bij type 1 komen deze kruispunten niet voor. Fietsers steken over bij kruispunten of bij speciale oversteekvoorzieningen.

De straten en erven binnen de woonwijk of het dorp vormen samen een 30 km/h-zone. De intensiteit komt idealiter niet boven de circa 3.000 mvt/etm. Hogere intensiteiten zijn mogelijk; dit hangt nauw samen met de aard van het verkeer



Figuur 3.7: Toekomstig fietsnetwerk

(geen sluipverkeer/weinig vrachtverkeer). De rijbaanbreedte en inrichtingsvorm is afhankelijk van de verkeersintensiteit, de parkeersituatie en de aanwezigheid van een fiets- of busroute. Zowel gemotoriseerd als fietsverkeer maakt gebruik van de weg. Kruispunten binnen de zone zijn, indien noodzakelijk, uitgevoerd als een plateau. Aanvullende snelheidsremmende voorzieningen kunnen nodig zijn om de snelheden op de wegvakken laag te houden. Aansluitingen op de gebiedsontsluitingswegen worden uitgevoerd als uitritconstructie of als voorrangskruispunt (met fysieke middengeleider). Verblijfsgebieden worden nooit rechtstreeks aangesloten op een stroomweg. De verblijfsgebieden hebben een dominante woonfunctie. Voor 30 km/h-gebieden geldt een maximale doorrijtijd van 3 minuten. Dit betekent een maximale omvang van 1.500 bij 1.500 m. Voor het centrumgebied zijn iets hogere verkeersintensiteiten aanvaardbaar. Dit heeft te maken met de aanwezige functies (horeca, winkels) en de gebruiksintensiteit (drukke middagperiode, 's avonds rustig).

3.6 Planontwikkeling

3.6.1 Fietsverkeer

De fiets is op de kleinere verplaatsingsafstanden een prima alternatief voor het autoverkeer. In combinatie met het openbaar vervoer is de fiets ook voor de langere afstanden een volwaardig alternatief voor de auto. Ook in Waalwijk liggen goede mogelijkheden om het fietsgebruik te stimuleren. Met name vele interne autoritten vinden plaats over geringe afstanden, vaak slechts enkele kilometers, zo blijkt uit berekeningen met het verkeersmodel. In de Noord-Brabantse nota 'Brabant Fietst!' is aangetoond dat met een goede mix van maatregelen (fietspaden, fietsenstallingen en communicatie) het fietsgebruik aanzienlijk kan

toenemen. Met het navolgende maatregelenpakket wordt circa 8% van de interne autoverplaatsingen in Waalwijk vervangen door fietsverplaatsingen, zo is gebleken uit berekeningen met het verkeersmodel. Overigens in combinatie met het te categoriseren wegennet (verkeersaders en verblijfsgebieden).

Fietspadenstructuur

Om het gebruik van de fiets te bevorderen, is een kwalitatief hoogwaardig fietsroutenet een uitstekend middel. De aspecten waaraan het ideale fietsroutenet moet voldoen, hebben betrekking op de volgende punten:

- *samenhang*: de fietsinfrastructuur vormt een samenhangend geheel en sluit aan op de herkomsten en bestemmingen;
- *directheid*: de fietsroutes dienen zo direct mogelijk te zijn;
- *aantrekkelijkheid*: de vormgeving van de infrastructuur voor de fiets is goed in de omgeving ingepast, zodat het aantrekkelijk is om te fietsen;
- *veerkeersveiligheid*: de fietsinfrastructuur is veilig voor alle weggebruikers;
- *comfort*: de fietsinfrastructuur maakt een vlotte en comfortabele doorstroming voor de fietser mogelijk.

Om het fietsroutenet goed op de voorgaande eisen te laten aansluiten, is inzicht in de bestemmingen voor het fietsverkeer van belang. Als belangrijkste bestemmingspunten voor het fietsverkeer gelden onder andere scholen, bushaltes, sport- en recreatievoorzieningen, instellingen, winkels en bedrijven. Als al deze bestemmingen met elkaar verbonden worden, ontstaat het basisnet. Een aantal van deze verbindingen heeft een hoofdfunctie voor het fietsverkeer tussen de kernen en wijken. Deze routes vormen samen het hoofdnet. Dit hoofdnet dient ook een kwalitatief hoogwaardige vormgeving te krijgen, om het gebruik van de

fiets (ten koste van de auto) te bevorderen. Als dit hoofdnet tezamen met goede stallingsvoorzieningen bij de bestemmingen gestalte heeft gekregen, kan de eerder in deze paragraaf genoemde afname (van de groei) van het interne autoverkeer gerealiseerd worden. Het toekomstige fietsnet is in figuur 3.7 opgenomen.

Fietsparkeren

Een belangrijk voordeel van de fiets is dat deze in alle gevallen vervoer biedt van 'deur tot deur', dan wel van 'deur tot halte'. Dit betekent dat ook de stallingen direct bij de ingangen van de bestemmingen moeten worden gesitueerd. Onvoldoende stallingen leiden tot veel overlast van losstaande (en vaak losliggende) fietsen. De eisen die aan de verschillende stallingen ten aanzien van comfort en veiligheid/diefstal worden gesteld, zijn afhankelijk van het gebruik van de stallingen:

- Staan fietsen *lang* in bepaalde stallingen met weinig toezicht (bijvoorbeeld bij een hoogwaardig openbaar-vervoerhalte of carpoolplaats), dan is de kans op diefstal groot. Op dergelijke locaties zijn minimaal overdekte stallingen met aanbindmogelijkheden nodig. Fietskluizen zijn echter gewenst.
- Bij *middellange* stallingstijden op drukke locaties (zoals in het centrum van Waalwijk) zijn overdekte en bewaakte stallingen gewenst. Dicht bij de winkels kunnen losse stallingen met een goede aanbindmogelijkheid worden geplaatst. Op rustiger plaatsen (sportvelden en dergelijke) kunnen stallingen met een aanbindmogelijkheid worden geplaatst.
- Als de fiets *kort* wordt gestald (bijvoorbeeld bij de bakker), is het van belang dat het stalen snel kan gebeuren. Er kan met eenvoudige stallingen met een goede aanbindmogelijkheid worden volstaan.

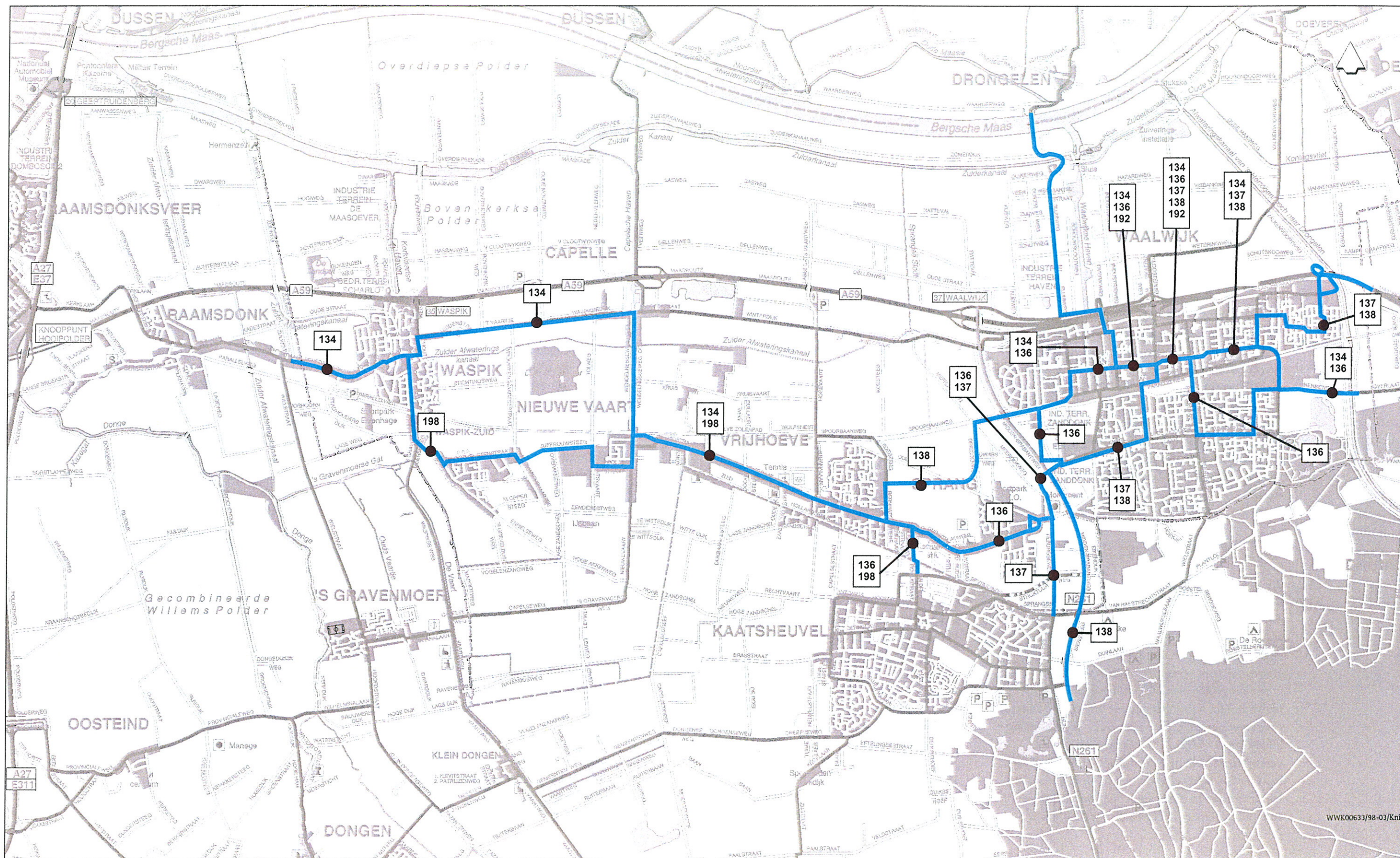
In het Fietsparkeerplan Waalwijk-centrum is het onderwerp fietsparkeren verder uitgewerkt.

3.6.2 Openbaar vervoer

Bij de inventarisatie is reeds gebleken dat met betrekking tot het openbaar vervoer tegenstrijdige ontwikkelingen gaande zijn. Dit betreft de daling van het aantal reizigers enerzijds en de noodzaak van het verbeteren van de kostendekkingsgraad anderzijds.

De gemeente Waalwijk wordt momenteel ontsloten door een viertal buslijnen. Om na de realisatie van de woonwijk Landgoed Driessen ook daar in voldoende mate ontsluiting per openbaar vervoer te bieden, moet bekeken worden of met een andere inzet van de huidige middelen toch een kwaliteitsverbetering gerealiseerd kan worden. In figuur 3.8 is de toekomstige gewenste openbaarvervoerstructuur weergegeven. Deze gaat voor een belangrijk deel uit van de bestaande kwaliteiten. Immers dit netwerk levert, gegeven de beschikbare middelen, het optimale bedieningsniveau. In de nieuwe structuur is de route van buslijn 134 zo gelegd dat deze nu ook door Landgoed Driessen loopt. Hierdoor stijgt het aantal potentiële reizigers van deze lijn, wat de kostendekkingsgraad ten goede kan komen. Ook bij de toekomstige aansluitingen op de A59 blijft de bus door de woonwijk 'De Hoef' lopen. Ten aanzien van de discussie over de vormgeving van de A59 (aansluitingen/traceringen) geldt dat de bus ter hoogte van de huidige aansluiting Waalwijk-oost de A59 moet kunnen kruisen.

Naast het reguliere openbaar vervoer is de gemeente ook bezig met het opzetten van een collectief-vervoersysteem. Dit systeem moet als aanvulling op het reguliere openbaar vervoer binnenkort operationeel worden. De in de inven-



Figuur 3.8: Gewenste toekomstige openbaar vervoerstructuur

tarisatie geconstateerde blinde vlekken worden tevens door dit systeem ontsloten.

3.6.3 Centrumontwikkeling

In het centrum van Waalwijk bevindt zich een groot aantal winkels in een gevarieerde samenstelling en vermengd met een veelheid aan overige functies. Zoals in ieder centrum is ook hier het detailhandelsapparaat voortdurend in beweging. Het zal duidelijk zijn dat dit GVVP daar op in zal moeten spelen vanuit verkeerskundige optiek. De nota 'Positie en perspectief winkelconcentraties' van BRO is in conceptvorm verschenen in mei 1998. In het plan na inspraak is gebruikgemaakt van een aantal bevindingen uit genoemde nota. De volgende punten zijn genoteerd op grond van onder meer een passantenenquête:

- er is sprake van een grote auto-doorrijdbaarheid van het centrum;
- er zijn te weinig parkeerplaatsen;
- er is sprake van een onevenwichtig gebruik van de parkeervoorzieningen;
- 67% van de centrumbezoekers komt per auto (voor de regiobezoekers bedraagt dit percentage 93%, voor de Waalwijkers 49%);
- van de invalsroute (per auto) wordt de Mr. Van Coothstraat het meest gebruikt; ook de Taxandriaweg is belangrijk (regiobezoekers met name) evenals de Wilhelminastraat en de Stationsstraat.

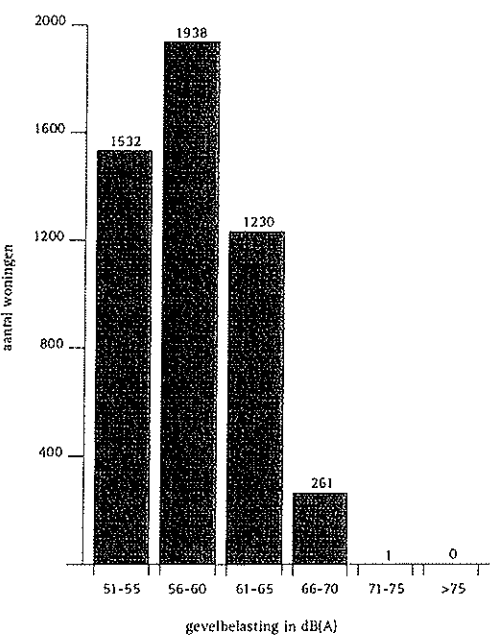
Aanbevolen in de nota 'Positie en perspectief winkelconcentraties' ten aanzien van Waalwijk-centrum zijn het optimaliseren van de bereikbaarheid en het parkeren en het inrichten van het hoofdwinkelcircuit als winkelpromenade/-erf.

3.6.4 Verkeersontwikkeling

Met behulp van het geactualiseerde verkeersmodel is de toekomstige verkeersdruk in Waalwijk, in het geval er lokaal geen maatregelen worden getroffen, in beeld gebracht. In totaal neemt het

aantal autoritten in 2010 ten opzichte van 1997 toe met 38%. Deze toename wordt veroorzaakt door de woningbouw (onder andere Landgoed Driessen), uitbreiding van de werkgelegenheid (Haven) en de autonome groei van het gemotoriseerde verkeer. Figuur 3.9 laat de verkeersdruk in 2010 zien, indien er tussen 1997 en 2010 geen extra maatregelen worden genomen (de zogenaamde doe-nietsvariant, de 1997 situatie met autonome groei).

Uit het opgestelde milieumodel blijkt dat bij ongewijzigd beleid het aantal gehinderde woningen stijgt, maar dat de ernst van de hinder afneemt, doordat een aantal hoofdwegen in 2010 voorzien zal zijn van asfaltverharding in plaats van klinkerverharding. In figuur 3.10 zijn de aantallen woningen per geluidsklasse aangegeven. Figuur 3.11 geeft aan waar de gehinderde woningen zich bevinden.



Figuur 3.10: Overzicht berekeningsresultaten maatgevende geluidsbelasting 2010

3.6.5 Autoverkeer

Het is nog niet bekend wanneer en hoe de huidige aansluitingen Waalwijk-centrum en Waalwijk-oost op de A59 vervangen zullen worden door een nieuwe aansluiting aan de oostkant van Waalwijk. Het is daardoor belangrijk de wegenstructuur in Waalwijk zo op te zetten dat deze zowel bij de huidige als de toekomstige aansluitingen optimaal functioneert. Ook is het van belang dat de categorisering bij de huidige aansluitingen zo soepel mogelijk kan overgaan in een categorisering behorend bij de toekomstige aansluitingsstrategie.

In paragraaf 3.5 is ingegaan op Duurzaam Veilig. Ook het wegennet van Waalwijk zal aan de hand van deze strategie vormgegeven worden. De keuze om een weg een bepaalde functie toe te kennen, is onder andere gebaseerd op de resultaten van de beginspraak, de resultaten uit de werkbijeenkomst/ideeënavond (zowel vanuit de groep bereikbaarheid als uit de groep leefbaarheid), de MSS, het Verkeersplan Sprang, het ontwikkelingsplan Landgoed Driessen en het PVVP.

Uiteraard spelen ook een belangrijke rol de met behulp van het verkeersmodel te prognosticeren verkeersintensiteiten, de huidige functie en de fysieke mogelijkheden (ruimte).

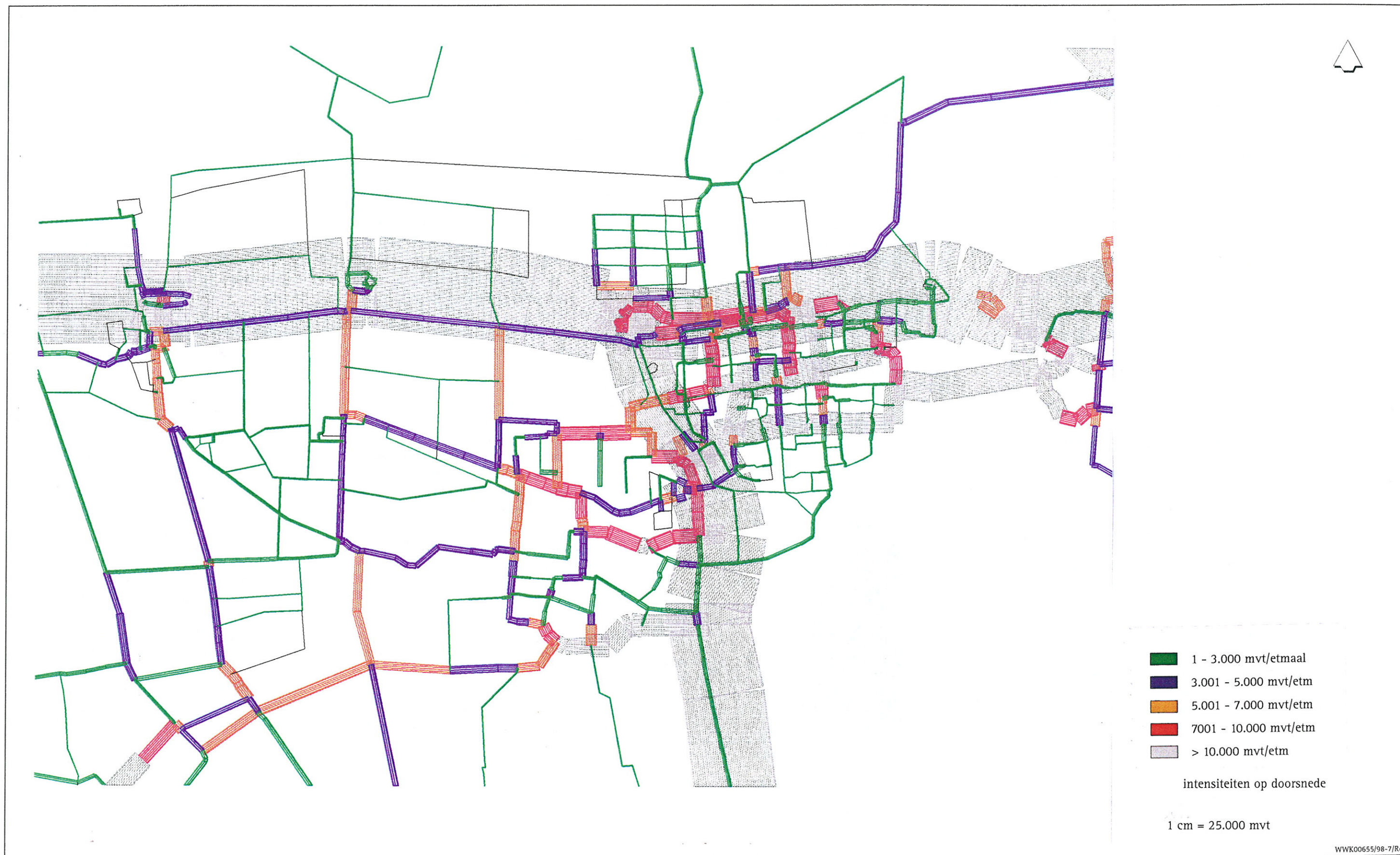
Structuur

De basis voor het wegennet van Waalwijk wordt gevormd door de A59 en de N261. Deze wegen functioneren als kapstok waar het Waalwijkse wegennet is aangehangen. De A59 en de N261 vervullen een belangrijke functie bij het verwerken van het doorgaande verkeer en het zo lang mogelijk geleiden van het voor de gemeente Waalwijk externe verkeer.

Voor de kern Waspik wordt bij de basiscategorisering het verkeer vanaf de A59 via een gebiedsontsluitingsweg naar het industrieterrein Scharlo/Maasoever en naar de kern Waspik geleid. Op deze weg geldt een maximumsnelheid van 50 km/h. In de kern zelf loopt de gebiedsontsluitingsweg via de Nieuwe Provincieweg, de Schoutstraat en de Schoolstraat tot aan het kruispunt met de Stationslaan. Alle erftoegangswegen (met een maximumsnelheid van 30 km/h) sluiten op deze route aan, waardoor het verkeer vanuit de woongebieden snel naar de A59 geleid kan worden. In deze nieuwe structuur zal het verkeer van Waspik naar Waalwijk niet meer via 't Vaartje en de Waspiksedijk afgewikkeld worden.

Het autoverkeer vanuit Nieuwe Vaart en Capelle naar Waalwijk wordt via de oostelijke Wendelnesseweg, de Hoofdstraat en de Veerweg naar de autosnelweg geleid. Verkeer van en naar Sprang, Vrijhoeve en Landgoed Driessen kan gebruikmaken van de Heistraat. Deze straat is als gebiedsontsluitingsweg binnen bebouwde kom (50 km/h) opgenomen in de toekomstige autostructuur.

Deze woongebieden Vrijhoeve, Sprang en Landgoed Driessen worden ontsloten door de Weg om de Noord, de Raadhuisstraat en de Bevrijdingsweg. De Weg om de Noord zal aangelegd worden voor de ontwikkeling van Landgoed Driessen. De Weg om de Noord is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 50 km/h. 'Het Lint' krijgt tussen de Torrenstraat en de Dick Flemmingstraat gedeeltelijk een lagere functie (van 50 naar 30 km/h). Hierdoor blijven de winkels en bedrijven bereikbaar, terwijl het verkeer dat hier geen bestemming heeft een andere route kiest.



Figuur 3.9: Intensiteiten Waalwijk 2010, doe niets variant

Door de (volledige) realisatie van de Cartografenweg in de kern Waalwijk kan in vergelijking met de 'oude' plannen de Burg. Verwielstraat als verblijfsgebied worden ingericht. Wel blijft het zuidelijk deel van de Burg. Verwielstraat als gebiedsontsluitingsweg ingericht om een goede bereikbaarheid van het Tweestedenziekenhuis te kunnen garanderen. Om de wijken Zanddonk en Meerdijk voldoende te kunnen ontsluiten is de Reigerbosweg (tot aan de Prof. Keesomweg) opgenomen als gebiedsontsluitingsweg.¹

In het centrum van Waalwijk is een goede categorisering van het wegennet belangrijk om alle verkeersdeelnemers een plek te geven. Daarnaast heeft het centrum ook een verblijfsfunctie (wonen, winkelen etc). De netwerken van het auto- en fietsverkeer moeten zo in elkaar gepast worden, dat én het fietsverkeer én het autoverkeer op een hoog niveau afgewikkeld kunnen worden. Daarbij is het zaak de verkeersveiligheid en de leefbaarheid op een voldoende hoog niveau te houden.

Bij de basiscategorisering wordt het (externe) autoverkeer met als bestemming Waalwijk-centrum, via de centrumontsluiting (Taxandriaweg, Mr. Van Coothstraat, Burg. Van der Klokkenlaan, Wilhelminastraat) geleid. In figuur 3.12 is de indeling in verkeers- en verblijfsgebieden bij de huidige aansluitingen aan de A59 op een kaart afgebeeld.¹

Zodra de sanering van de aansluitingen aan de A59 gereed is, moet ook het wegennet van Waalwijk aansluiten op die nieuwe situatie, zodat ook dan het verkeer snel en veilig afgewikkeld kan worden. Het is daarbij belangrijk om nu al reke-

ning te houden met die nieuwe situatie bij het categoriseren van het wegennet. Met het realiseren van de nieuwe aansluiting hebben de Loeffstraat en het Hoogeinde geen functie meer voor het doorgaande verkeer door het afsluiten van de aansluiting Waalwijk-oost. Daar de aansluiting Waalwijk-centrum ook opgeheven zal worden, hebben ook de Putstraat en de Groenstraat geen functie meer voor het externe verkeer in de nieuwe situatie. Het is daarom niet nodig deze wegen als gebiedsontsluitingsweg op te nemen. Op figuur 3.12 is de categorisering te zien zoals die bij het realiseren van de nieuwe aansluiting op de A59 tot uiting zal komen. In figuur 3.13 zijn de intensiteiten op het wegennet van Waalwijk weergegeven voor de situatie met de toekomstige aansluitingen op de A59. Opgemerkt dient te worden dat ten gevolge van de inspraak de categorisering is aangepast; dit is beschreven in hoofdstuk 5.

Centrum

De autobereikbaarheid van het centrum van Waalwijk enerzijds en de beperking van de automobilitéit anderzijds hebben geleid tot een parkeersituatie, zoals die zich nu manifesteert. Voor bezoekers van het centrum van Waalwijk dienen juist voldoende en goed bereikbare parkeerplaatsen beschikbaar te zijn.

De aanwezigheid van voldoende parkeerplaatsen in het centrum van Waalwijk is een voorwaarde voor een goede autobereikbaarheid van het centrum. Daarnaast moet het centrum natuurlijk ook voor de werkenden en bewoners bereikbaar blijven. Door het gebruik van de parkeerplaatsen te sturen, kan de bereikbaarheid voor de verschillende gebruikerscategorieën worden gegarandeerd:

- bewoners parkeren dicht bij de woningen;
- bezoekers parkeren dicht bij de winkels;
- werkers parkeren op de overige plaatsen.

Om een dergelijk gebruik van de parkeerplaatsen te bereiken, is *parkeerregulering* essentieel. Door de beperkte parkeerduur in het centrum heeft een deel van de autogebruikers voor een andere vervoerswijze gekozen of zal dat in de toekomst doen, waardoor het gebruik van met name de fiets naar het centrum toeneemt.

Door de centrumontsluiting duidelijk vorm te geven en op een aantal plaatsen aan de centrumontsluiting parkeervoorzieningen te realiseren kan (ook door een goede bebording) een duidelijk parkeersysteem gerealiseerd worden, wat de hoeveelheid 'zoekverkeer' minimaliseert. In samenhang met de centrumvisie zal het nodig zijn allereerst het parkeren te evalueren en op basis daarvan zonodig onderbouwde aanpassingen voor te stellen.

3.6.6 Voetgangers en gehandicapten

De in het verkeer kwetsbare voetganger en gehandicapte wordt op twee manieren bescherming geboden:

- Daar waar de route van de voetganger een belangrijke weg voor de auto kruist zijn goede oversteekvoorzieningen nodig.
- Voor het overige bevindt de voetganger zich in verblijfsgebieden. Naast minimale voorzieningen (trottoir of loopstrook) zijn daar in principe géén afzonderlijke voorzieningen nodig. Immers, kenmerk van het verblijfsgebied is de lage rijsnelheid van de auto, waarmee het conflict auto - voetganger wezenlijk in ernst afneemt.

Hier wordt vooral ingegaan op de eisen die aan de routevoorzieningen worden gesteld in een optimale situatie. Het realiseren van grote verblijfsruimten voor de voetganger is in de voorgaande paragrafen reeds aan de orde gekomen.

Uitgangspunten looproutes

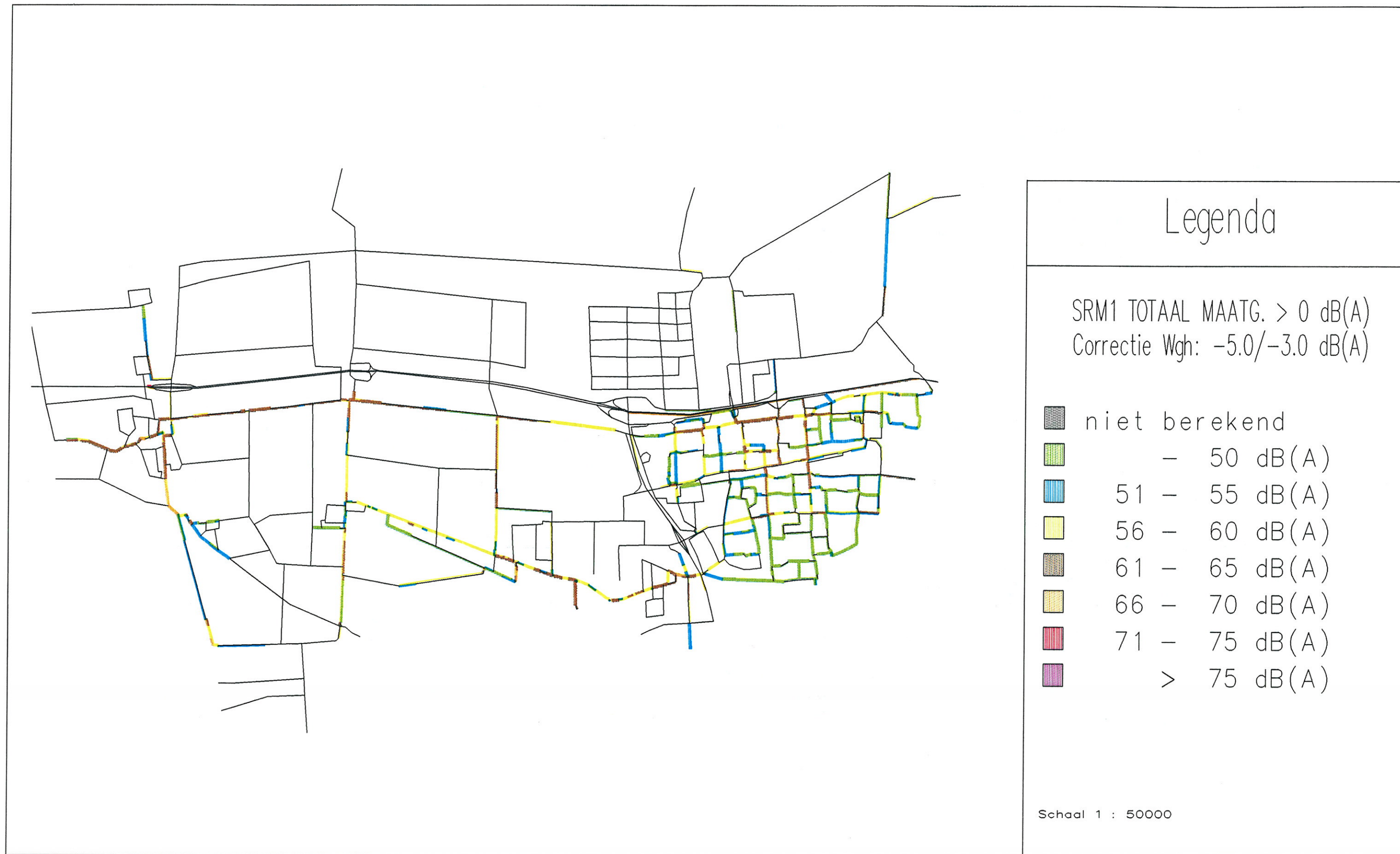
Voor looproutes zijn de volgende uitgangspunten voor de routevorming te formuleren:

- Naar voorzieningen als scholen, (wijk)winkelcentrum, bushaltes, bejaardencentra etc. dienen directe en logische verbindingen te lopen. De rechtstreeksheid van een looproute is afhankelijk van de soort voorziening. Met name het openbaar vervoer is sterk afhankelijk van de directheid van de routes naar de haltes. Met goede looproutes is het 'invloedsgebied' van een halte te vergroten. In nieuwbouwsituaties kunnen 40% méér bewoners binnen loopafstand van een halte wonen door uitgekende looproutes.
- Belangrijke looproutes dienen zo weinig mogelijk hoofdwegen (en ontsluitingswegen) te kruisen.
- Oversteekvoorzieningen worden afgestemd op de gebruikersgroepen. Met name basisschoolkinderen, ouderen en gehandicapten vragen om een op hun kunnen afgestemde oversteekvoorziening.
- Routes dienen sociaal veilig te zijn.

Hierbij zijn de volgende inrichtingseisen te formuleren:

- Routes dienen te worden voorzien van een eigen, afgescheiden en duidelijk herkenbare ruimte voor de voetganger.
- Op routes voor basisschoolkinderen en ouderen (route tussen woonvoorziening en halte en winkels) dienen oversteeken op hoofdwegen te worden beveiligd (door middel van bijvoorbeeld een voetgangersoversteekplaats, al dan niet gecombineerd met een plateau).
- Routes voor deze kwetsbare groepen vallen verder zo veel mogelijk buiten de hoofdwegenstructuur.
- Trottoirs bij oversteekplaatsen en wegaansluitingen dienen goed toegankelijk te zijn

¹ De inhoud van de gerasterde blokken is naar aanleiding van de inspraakprocedure gewijzigd. In de hoofdstukken 5 en 6 heeft dit vorm gekregen.



Figuur 3.11: Geluidsbelasting 2010, doe niets variant

voor onder andere rolstoelgebruikers door een plaatselijk verlaagde trottoirband.

- Routes dienen verhard, vlak, voldoende breed (minimaal 1,5 m) en obstakelvrij (geen bloembakken, verkeersborden, parkeermeters of iets dergelijks midden op het trottoir) uitgevoerd te worden.
- Routes dienen aantrekkelijk, voldoende verlicht en indien mogelijk beschut te zijn.

Omdat de looproutes binnen de verblijfsgebieden vallen, wordt daar in het kader van het GVVP niet nader op ingegaan. De maatregelen voor de voetganger die in dit plan zijn opgenomen, hebben betrekking op de oversteekbaarheid van de ontsluitingswegen in Waalwijk.

3.6.7 Mensgerichte maatregelen

De infrastructuur in de gemeente Waalwijk zal de komende jaren principieel gaan veranderen. De huidige en toekomstige gebruikers moeten hierop voorbereid worden. Tevens zal hen moeten worden geleerd hoe zij met deze veranderingen in hun omgeving moeten omgaan. Deze veranderingen vragen om een doordacht pakket van mensgerichte maatregelen. In algemene zin zal aandacht moeten worden besteed aan de diverse vormen van vervoer, aan de te onderscheiden leeftijdscategorieën en de risicogroepen. Het bereiken van het gewenste verkeersgedrag door de weggebruikers is niet alleen een taak van de overheid. Zij kan hiervoor een beroep doen op een aantal organisaties die opereren op diverse niveaus. De maatregelen vinden plaats op landelijk, regionaal en gemeentelijk niveau.

Landelijke en regionale acties

De landelijke en regionale acties zijn gericht op diverse speerpunten. Het betreft hier alcohol, snelheid, beveiligingsmiddelen (onder andere verlichting en gordels), aanpakken gevaarlijke situaties, de problematiek van het zwaar verkeer en het

(brom)fietsverkeer. Het POV-Brabant speelt hier jaarlijks op in door het opstellen van een werkplan, waarin verschillende acties en projecten worden geprogrammeerd. Voorbeelden zijn het maken van doelgroepenfolders (bromfietzers, fietsers, ouderen), verhogen betrokkenheid bewoners, adviseren wegbeheerders, verkeerseducatie, stimuleren gemeentelijk fietsbeleid, stimuleren veilig fietsen etc.

Op basis van het speerpunt 'snelheid' heeft de provincie voor het provinciale wegennet een rij-snelhedenbeleid geformuleerd. De kern van dit beleid kan als volgt worden beschreven. Vooruitlopend op een duurzaam veilige inrichting van het provinciale wegennet en inspeland op een zeer belangrijke oorzaak van verkeersonveiligheid, namelijk de te hoge rij-snelheden, wil de provincie Gericht Verkeerstoezicht (GVT) projecten uitvoeren. Hierdoor kan een reductie van circa 30% van het aantal ongevallen plaatsvinden. Deze projecten, waarbij naast politiecontroles en verbalisering ook elektronische controle aan de orde komt, zijn ook in Midden-Brabant gestart, bijvoorbeeld tussen Tilburg en Reusel en tussen Gilze en Baarle-Nassau. Inmiddels zijn ook GVT-projecten gestart tussen Goirle en de Belgische grens en tussen Loon op Zand en Waalwijk (N261).

Lokale acties

Op lokaal niveau kan worden gedacht aan acties als educatieprojecten, het schoolverkeersexamen in het lager en voortgezet onderwijs, een caravancontrole, een BROEM-dag (voor oudere verkeersdeelnemers), een cursus voor oudere rijbewijshouders, het ophangen van spandoeken 'de scholen zijn weer begonnen', een bromfietscursus, beheersing rij-snelheden en een verkeersspreekuur. Een aantal van deze projecten is momenteel in Waalwijk al opgezet. Bij de uitvoering wordt samen-

werking gezocht met het Provinciaal Orgaan Verkeersveiligheid, de politie, Veilig Verkeer Nederland en de scholen in Waalwijk. Achtereenvolgens worden de acties nader uitgewerkt.

Educatieprojecten

Op basisscholen bestaat de wettelijke plicht verkeersonderwijs te geven. De opzet van het verkeersonderwijs verschilt. Het opzetten van een educatieproject kan bestaan uit het aanbieden van goed lesmateriaal. Veilig Verkeer Nederland (VVN) heeft lespakketten die zowel voor het basis- als voortgezet onderwijs geschikt zijn. Verkeerslessen voor het voortgezet onderwijs worden reeds in regionaal verband gegeven. De scholen in het basis- en voortgezet onderwijs kunnen meedoen aan het project 'zelf kiezen voor kwaliteit'. Zij krijgen dan het Brabant Verkeersveiligheidslabel. Structurele onderdelen van dit project zijn:

- het instructiesysteem;
- verkeerseducatieprojecten;
- het praktische verkeersexamen;
- verkeersveilige schoolomgeving en schoolroutes;
- verkeersouders.

Caravan- en aanhangwagencursus

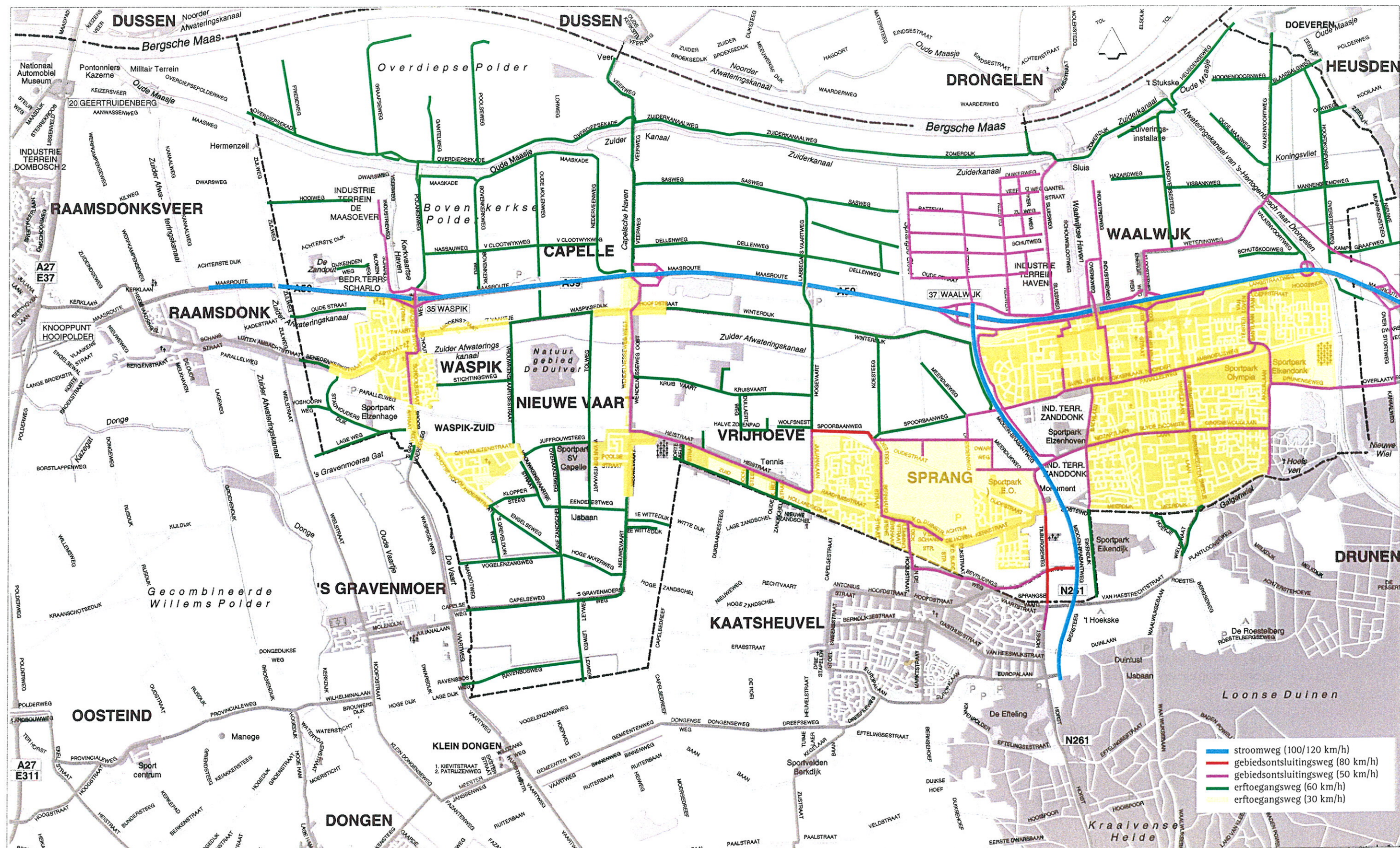
De organisatie van deze cursus kan in handen zijn van VVN en de politie, wellicht in samenwerking met het regionale energiebedrijf. De caravans worden op een centrale locatie gecontroleerd op de documenten, de technische zaken en de veiligheidseisen van elektriciteit- en gasaansluitingen. In samenspraak met rijsschoolhouders kan een korte rij-instructie met caravans worden gehouden.

BROEM-dag (Breed overleg Ouderen En Mobiliteit)
In samenwerking met VVN kan door op diverse locaties voorlichtingsavonden/-middagen te houden (bijvoorbeeld bejaardencentra, wijk- en buurthuizen, ouderensociëteit en ouderenverenigingen) worden ingegaan op de mogelijkheden en beperkingen van oudere verkeersdeelnemers. Ook kan aandacht worden besteed aan het gebruik van medicijnen, alcohol en veranderingen in verkeersregels. In regionaal verband wordt getracht in 1999 per gemeente een praktische dag te organiseren. Op deze dag worden in samenwerking met de rijsscholen oudere rijbewijshouders in staat gesteld hun kennis met betrekking tot het verkeer op te frissen en met een instructeur een autorit te maken. Ook is er gelegenheid de ogen te laten testen.

De scholen zijn weer begonnen
Jaarlijks gaan kinderen, na het verlaten van het basisonderwijs, naar een andere school. Omdat zij onbekend zijn met de route, is het van belang andere verkeersdeelnemers te wijzen op onzeker gedrag en het beïnvloeden van het gedrag van de jonge fietsers. Het ophangen van spandoeken door VVN biedt hiertoe een mogelijkheid. Daarnaast kunnen alle basisscholen knelpunten in de school-thuisroute inventariseren. De school, leerlingen en ouders kunnen mogelijke oplossingen aandragen voor de gesignaleerde problemen en deze voorleggen aan de instantie die de oplossing(en) zou kunnen realiseren. Op een aantal basisscholen in Waalwijk gebeurt dit al.

Bromfietscursus

Bij steeds meer ongevallen zijn bromfietzers betrokken. Als voorbereiding voor het bromfietsexamen kunnen door VVN, in samenwerking met gemeente, politie en rijsschoolhouders, cursussen bromfietsrijden worden gehouden. Hierbij ligt



Figuur 3.12: Basiscategorisering

speciale nadruk op de theoretische kennis (verkeerskennis, verkeersgedrag, voertuigbeheersing en hulpverlening). Deelnemers die de toets met goed gevolg afleggen, krijgen het (verplichte) theoriecertificaat. De cursus kan uitgebreid worden met een praktische toets die door de provincie gedeeltelijk gesubsidieerd wordt.

Snelheidscontroles

Nu reeds worden met een zekere regelmaat politiecontroles betreffende de naleving van de snelheidslimieten uitgevoerd. Daarbij blijkt dat op veel wegen binnen en buiten de bebouwde kom vaak te hard wordt gereden. Zeker in de periode dat het duurzaam veilige verkeerssysteem nog niet is gerealiseerd, blijft het nodig om te controleren op de naleving van de snelheidslimieten. Met ingang van september 1998 start een project van de gemeente waarbij voor een periode van 2 jaar meer gecontroleerd gaat worden.

3.7 Maatregelen

In de voorgaande paragraaf is het beeld van de toekomstige verkeersstructuur in Waalwijk geschetst. Ter concretisering hiervan is in deze paragraaf aangegeven welke maatregelen moeten worden genomen om tot deze structuur te komen. De maatregelen die bij de hoofdwegenstructuur, de langzaam-verkeersstructuur en de verblijfsgebieden horen, zijn in deze paragraaf opgenomen. Er is hierbij specifiek aandacht gegeven aan de bij de inventarisatie geformuleerde knelpunten. Naast deze infrastructurele maatregelen wordt ook nader ingegaan op mensgerichte maatregelen. Omdat met de uitvoering van de maatregelen veel geld is gemoeid, is volledige uitvoering ervan op korte en middellange termijn niet haalbaar. In deze paragraaf is van alle maatregelen aangegeven wat de globale kosten van realisatie zijn.

3.7.1 Infrastructurele maatregelen buiten de bebouwde kom

Omdat de maatregelen voor de verschillende vervoerswijzen een integraal pakket vormen, zijn deze samen opgenomen en beschreven per weg of per gebied.

Kruispunt N261 - Prof. Kamerlingh Onnesweg

In de huidige situatie is op dit kruispunt soms al sprake van filevorming doordat de verkeersregelinstallatie het verkeer niet snel genoeg kan afwikkelen. Dit probleem zal in de toekomst waarschijnlijk alleen maar erger worden door het toenemende autoverkeer. Het aanpassen van de verkeersregelinstallatie kan op korte termijn de problemen waarschijnlijk beperkt houden. Voor de lange termijn is echter een structurele oplossing noodzakelijk. Om de juiste maatregelen voor dit kruispunt te bepalen moet in samenwerking met de provincie een planstudie gedaan worden.

Aansluitingen A59

Als in de toekomst de huidige aansluitingen Waalwijk-centrum en Waalwijk-oost op de A59 vervangen worden door de nieuwe aansluiting Waalwijk/Drunen, dan zullen ook andere aan- en afvoerroutes nodig zijn om het autoverkeer snel en veilig naar de A59 te leiden. Aan de noordkant van de A59 moet een verbinding komen tussen het industrieterrein Haven en de nieuwe aansluiting, terwijl aan de zuidkant een verbinding gewenst is tussen de nieuwe aansluiting en de Drunenseweg. Om de juiste plaats en vorm van de verbindingen te kunnen bepalen wordt in samenwerking met Rijkswaterstaat Noord-Brabant en de gemeente Heusden een studie verricht.

Verblijfsgebieden

De wegen in de verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom vormen een zone met een maximum toegestane snelheid van 60 km/h. Dit betekent dat er in situaties waar deze snelheid niet door de

weg of omgeving wordt afgedwongen, sprake zal moeten zijn van fysieke snelheidsremmers in het wegprofiel.

3.7.2 Infrastructurele maatregelen binnen de bebouwde kom

Op sommige gebiedsontsluitingswegen is nu sprake van gemengd verkeer, andere wegen beschikken over parallelwegen, fietspaden of fiets(suggestie)stroken. Zonder maatregelen zal de duidelijkheid voor de verkeersdeelnemer te wensen over laten, waardoor verkeersonveilige situaties blijven bestaan. In het Duurzaam Veilig-concept wordt dan ook gestreefd naar een uniforme uitvoering van de gebiedsontsluitingswegen. Zo worden gebiedsontsluitingswegen (type 2) binnen de bebouwde kom voorzien van fietspaden, tenzij er te weinig ruimte is. In dat geval moet volstaan worden met de aanleg van fietsstroken.

Bij het nemen van maatregelen en het treffen van voorzieningen in verblijfsgebieden bestaan er veel graden van vrijheid. Toch moeten ook hier enkele uitgangspunten in acht worden genomen:

- Het zonder meer toepassen van maatregelen die beperkingen aan het verkeer opleggen is niet gewenst. De maatregelen moeten functioneel zijn en begrijpelijk voor de weggebruiker; met andere woorden, het gedrag van de weggebruiker moet een logische reactie zijn op de inrichting van de weg.
- Het woongebied moet goed bereikbaar blijven. Snelheidsverlaging binnen het gebied is geen probleem (mits de maatregelen in de juiste vorm en op de juiste plaats gerealiseerd zijn), forse omrijbewegingen binnen het gebied zijn dat wel! Dat betekent dat afsluitingen spaarzaam toegepast worden. Dit punt geeft ook aan dat een verblijfsgebied een bepaalde omvang niet te boven mag gaan, omdat te lange rijafstanden met

30 km/h bij automobilisten leiden tot irritatie (zie ook pagina 8).

Hier kan nog aan toegevoegd worden dat het Startprogramma Duurzaam Veilig (1998) een sobere inzet van snelheidsremmers binnen een 30 km/h-zone voorstaat.

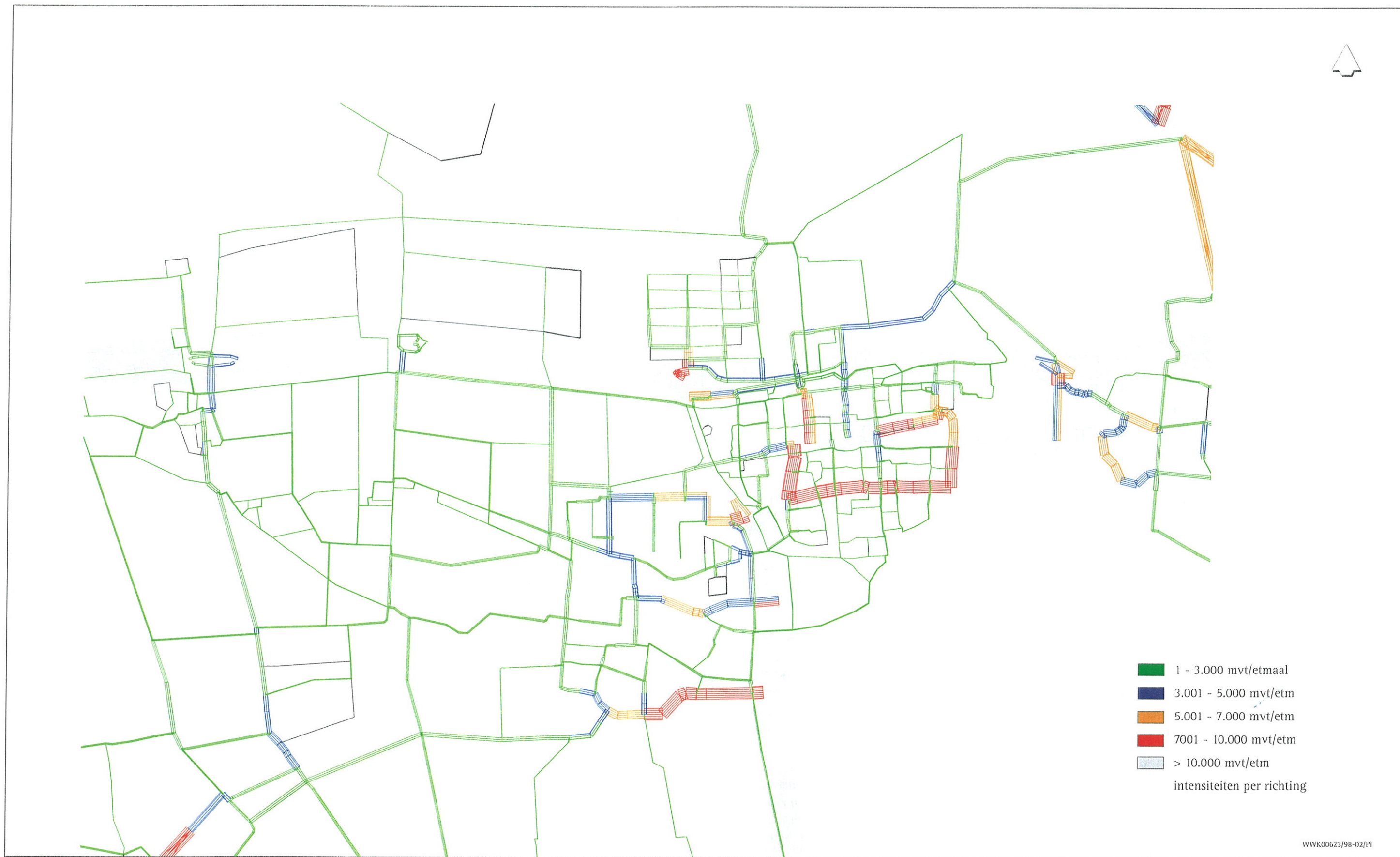
Omdat voor Waalwijk wordt gekozen voor een herkenbaar primair fietsnet, worden fietsvoorzieningen ook voortgezet in de verblijfsgebieden.

Routes uit het primaire fietsnet worden in principe als vrijliggende fietspaden aangelegd. Bij ruimtegebrek kan gekozen worden voor fietsstroken. Ook in verblijfsgebieden worden de fietsvoorzieningen doorgezet. Het is uit het oogpunt van comfort wenselijk om primaire fietsroutes binnen de verblijfsgebieden voorrang te geven op zijwegen. Ook binnen de verblijfsgebieden moeten de primaire fietsroutes herkenbaar worden vormgegeven. Dit kan gebeuren door de fietsvoorzieningen ook in 30 km/h-gebieden de rode kleur te geven en, indien genoeg ruimte aanwezig is, de fietsvoorziening verhoogd aan te leggen. Straten met gemengd verkeer krijgen, afhankelijk van de beoogde plaats van de fietsers, een rode (asfalt-) strook midden (de zogenaamde fietsstraat) op of aan de zijkant van de weg.

Voor een aantal straten dient de vormgeving structureel te worden gewijzigd. De wijzigingen worden hierna behandeld.

Burg. Verwielstraat (Waalwijk)

De Burg. Verwielstraat heeft gedeeltelijk een ontsluitingsfunctie om het verkeer van en naar het ziekenhuis snel en veilig af te kunnen wikkelen. Op dit weggedeelte zijn daarvoor enkele aanpassingen nodig. Tussen de Floris V-laan en de Kasteellaan dient het profiel zodanig aangepast te



Figuur 3.13: Intensiteiten Waalwijk 2010 variant Basiscategorisering

worden dat de snelheid verlaagd wordt, maar dat de bereikbaarheid van het ziekenhuis optimaal is².

Mr. Van Coothstraat (Waalwijk)

Om het verkeer op de Mr. Van Coothstraat te kunnen verwerken, is een reconstructie van deze straat nodig om alle functies op deze weg te kunnen inpassen. Daarbij moet het wegdek voorzien worden van asfaltverharding. Ook fietsvoorzieningen moeten hun plaats krijgen in het profiel. Voor het langzaam verkeer worden op twee plaatsen oversteekvoorzieningen gerealiseerd. Daarnaast zijn snelheidsremmers gewenst, ter verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Wilhelminastraat (Waalwijk)

De Wilhelminastraat heeft bij de gekozen structuur net als de Mr. Van Coothstraat een ontsluitingsfunctie. Om de vorm van deze straat op de functie af te stemmen, moet de Wilhelminastraat voorzien worden van een asfaltverharding en fietsvoorzieningen. Op het gedeelte ten zuiden van het Vredesplein is de weg momenteel te smal. Om hier de gewenste breedte te kunnen krijgen, is verbreden van het profiel wenselijk. Ter verbetering van de oversteekbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid moeten er in de Wilhelminastraat ook snelheidsremmende maatregelen worden gerealiseerd. Het kruispunt met de Grotestraat is momenteel met betrekking tot de afwikkeling en de verkeersveiligheid een knelpunt. Om dit op te lossen is een reconstructie noodzakelijk. Een structurele aanpak op deze plek is gewenst om niet alleen verkeerskundig een en ander op te lossen maar ook om ruimtelijk deze plek te kunnen markeren.

² De inhoud van de gerasterde blokken is naar aanleiding van de inspraakprocedure gewijzigd. In de hoofdstukken 5 en 6 heeft dit vorm gekregen.

Hertog Janstraat (Waalwijk)

Om het fietsverkeer hier veilig af te kunnen wikkelen, is het gewenst de fietsvoorzieningen op de Hertog Janstraat door te trekken vanaf de rotonde naar het kruispunt met de Grotestraat.

Spoortracé (N261 tot Akkerlaan Waalwijk)

Het spoortracé heeft in de huidige en toekomstige situatie een belangrijke functie voor zowel het fiets- als het autoverkeer. De huidige inrichting van deze route voldoet niet aan de eisen die het Duurzaam Veilig-concept aan een gebiedsontsluitingsweg stelt. Om al het verkeer in de toekomst te kunnen verwerken, zal het spoortracé aangepast moeten worden. Belangrijk daarbij zijn de realisatie van de fietsvoorzieningen en het zorgen voor een goede doorstroming van het autoverkeer. Om de juiste inrichting van het spoortracé tussen de N261 en de Akkerlaan te kunnen bepalen, is een planstudie noodzakelijk.

Putstraat (Waalwijk)

De Putstraat is bij de voorkeursstructuur opgenomen als verblijfsgebied. Tot de aansluiting Waalwijk-centrum afgesloten is, zal er echter te veel verkeer van de Putstraat gebruik moeten maken om deze straat op te nemen in het verblijfsgebied. Er zullen tot die tijd aanvullende voorzieningen voor fietsers genomen moeten worden. Ook is voor de veiligheid van de voetgangers de realisatie van snelheidsremmende voorzieningen gewenst, waardoor de oversteekbaarheid verbetert.

Burg. Smeelelaan (Waalwijk)

Het noordelijk deel van de Burg. Smeelelaan wordt door fietsers en voetgangers als onveilig ervaren. Om de onveiligheid op te heffen, is de realisatie van fietsvoorzieningen op dit wegvak noodzakelijk, met daarbij snelheidsremmende voorzieningen voor het autoverkeer.

Akkerlaan, Van der Merwedelaan, Teisterbantlaan (Waalwijk)

Zodra de nieuwe aansluiting Waalwijk/Drunen gereed is, krijgt de Akkerlaan een belangrijke functie voor de externe ontsluiting van Waalwijk. Om het verkeer veilig af te kunnen wikkelen, is verbetering van de fietsvoorzieningen aan de westzijde van de Akkerlaan gewenst. De fietsstroken op de Van der Merwedelaan dienen vervangen te worden door fietspaden en ook op de Teisterbantlaan zijn fietspaden gewenst.

Mozartlaan, Blyde Incomstelaan, Groenewoudlaan (Waalwijk)

Naast het spoortracé heeft ook deze route een belangrijke functie voor het verkeer in oost-westelijke richting. Realisatie van fietsvoorzieningen zijn noodzakelijk om de verkeersveiligheid ook in de toekomst te kunnen waarborgen.

Schoutstraat (Waspik)

Op de Schoutstraat moeten de fietssuggestiestroken vervangen worden door fietsstroken. Tevens is het wenselijk de klinkerverharding te vervangen door asfaltverharding.

Wendelnesseweg (Sprang-Capelle)

De Wendelnesseweg is momenteel (gedeeltelijk) voorzien van een parallelweg. Deze parallelweg heeft naast de functie voor het langzaam verkeer ook een functie voor het bestemmingsverkeer (onder andere bewoners- en bezoekersparkeren). Hierdoor ontstaan er voor het fietsverkeer soms onoverzichtelijke situaties. Het fietsvriendelijker uitvoeren van de parallelweg kan deze problemen minimaliseren.

Heistraat (Sprang-Capelle)

De Heistraat heeft voor zowel het fietsverkeer als het autoverkeer een ontsluitende functie. Daarnaast wordt aan beide zijden langs de weg gepar-

keerd. Om de veiligheid van de fietsers te kunnen waarborgen, is de realisatie van fietsstroken gewenst.

Woongebieden

De verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom worden als 30 km/h-zones ingericht. Dit betekent dat in een aantal gevallen snelheidsremmers gerealiseerd dienen te worden. De toegangen van de gebiedsontsluitingswegen tot de verblijfsgebieden worden op goed herkenbare wijze vormgegeven. Met name het autoverkeer is zich hierdoor bewust van de functie-overgang: in de 30 km/h-zones en 60 km/h-zones staat het verblijven centraal. De aanwezigheid van de speciale constructie bij de overgang heeft daarnaast een sterk snelheidsremmend effect, waardoor het afslaande verkeer meer rekening kan houden met het rechtdoorgaande (langzaam) verkeer. Als snelheidsremmende maatregelen in het verblijfsgebied kan bijvoorbeeld worden gedacht aan plateaus, asverspringingen en wegversmallingen.

In verblijfsgebieden is het gemotoriseerde verkeer ondergeschikt aan het woon- en leefmilieu. Door de keuze van de ontsluitingsstructuur wordt bereikt dat alleen bestemmingsverkeer (auto) in deze gebieden komt. Daarnaast zal de snelheid van dit verkeer zich dienen aan te passen aan de woon-omgeving. Het zal de gemotoriseerde weggebruiker fysiek duidelijk c.q. onmogelijk moeten worden gemaakt, sneller te rijden dan is toegestaan. Om dit te bereiken zal een veelheid aan maatregelen en voorzieningen nodig zijn, vooral aan de randen van de verblijfsgebieden.

3.7.3 Kosten van maatregelen

Met de beschreven maatregelen is een globale kostenraming gemaakt. Op basis van de prijzen per kruispunt, weglengte e.d. zoals beschreven in de 'Maatregelen catalogus Duurzaam Veilig' zijn

de kosten geraamd zoals opgenomen in tabel 3.4. Met nadruk wordt erop gewezen dat later bij de uitwerking per onderdeel andere bedragen naar voren kunnen komen; om te komen tot een meer-jareninvesteringsprogramma is dit een geëigende methode. De kosten per maatregel zijn gebaseerd op algemene prijzen per eenheid. De kosten zijn exclusief BTW, eventuele grondaankopen en het (ver)leggen van kabels en leidingen, voorzieningen in het kader van de Wet geluidhinder etc.

maatregel	kosten	
hoofdwegenstructuur auto	f	16.200.000,-
fietsvoorzieningen	f	7.300.000,-
30 km/h-gebieden	f	3.500.000,-
60 km/h-gebieden	f	1.000.000,-
mensgerichte maatregelen	f	1.000.000,-
totaal	f	29.000.000,-

Tabel 3.4: Kostenoverzicht totaal maatregelenpakket

De in tabel 3.4 opgenomen gelden worden als volgt besteed:

Mr. Van Coothstraat	f	2.200.000,-	
- kruispuntaanpassingen			
- fietsvoorzieningen			
Wilhelminastraat	f	2.200.000,-	
- kruispuntaanpassingen			
- fietsvoorzieningen			
Centrum	f	1.000.000,-	
- parkeervoorzieningen			
Putstraat	f	1.000.000,-	
- fietsvoorzieningen			
- oversteekplaats voetgangers			
Prof. Kamerlingh Onnesweg			PM
- kruispunt met N261			
- wegvak N261 - Bachlaan			
Spoortracé			PM
- reconstructie			
Mozartlaan/Blyde Incomstelaan/ Groenewoudlaan	f	9.600.000,-	
- parkeervoorzieningen			
- fietsvoorziening			
- kruispuntaanpassingen			
Akkerlaan/Van der Merwedelaan/ Teisterbantlaan	f	2.500.000,-	
- fietsvoorzieningen			
Smeelelaan-noord	f	700.000,-	
- fietsvoorziening			
Kloosterheulweg	f	600.000,-	
- fietsvoorziening			
Hertog Janstraat	f	250.000,-	
- fietsvoorziening			
Schoutstraat	f	2.200.000,-	
- verbeteren fietsvoorziening			
- verharding aanpassen			
Wendelnesseweg	f	500.000,-	
- fietsvoorzieningen			
Heistraat	f	750.000,-	
- fietsvoorzieningen			
30 km/h-gebieden	f	3.500.000,-	
60 km/h-gebieden	f	1.000.000,-	
mensgerichte maatregelen	f	1.000.000,-	
totaal	PM + f	29.000.000,-	

Het plan heeft een looptijd van ruim twaalf jaar. Dit houdt een jaarlijkse investering van gemiddeld 2,3 miljoen gulden in. Opgemerkt moet worden dat er voor een deel van de maatregelen subsidiemogelijkheden zijn. Dit kan bijvoorbeeld gelden voor inrichting van verblijfsgebieden, voor fietsmaatregelen en verkeersveiligheidsmaatregelen. Ook voor planontwikkeling en voor activiteiten/projecten die op kennis en gedrag zijn

gericht, zijn financiële bijdragen van derden mogelijk. De mogelijkheden voor subsidie zijn zeer divers en sterk afhankelijk van de aard en omvang van de projecten. Het is daarom noodzakelijk om voor het uitwerken van elke maatregel bij de verschillende instanties (Rijk, provincie, POV etc.) na te gaan of voor dat specifieke project geld beschikbaar is. Gedacht kan worden aan de provinciale stimuleringsregeling verkeer en vervoer, de bijdrageregeling Stimulering lokaal verkeersveiligheidsbeleid, de gemeentelijke doeluitkering en de rijksbijdrageregeling Startprogramma Duurzaam Veilig.

De mogelijkheden om werk-met-werk te maken (bijvoorbeeld rioleringswerkzaamheden) zijn eveneens niet in de kostenraming verdisconteerd. Maatregelen die mogelijk vanuit andere planontwikkelingen (ontwikkeling nieuwe woonwijken) zullen worden bekostigd, zijn ook niet in de kostenraming opgenomen.

4 De reacties

Het concept GVVP is op 1 april 1998 in inspraak gegaan tot en met 15 mei 1998. Op 21 april 1998 is een informatieavond gehouden. Ook is de conceptrapportage aan een aantal organisaties gezonden met het verzoek om een reactie. Naar aanleiding van de inspraakprocedure zijn er schriftelijke reacties binnengekomen.

Alle (zowel mondelinge als schriftelijke) reacties zijn in paragraaf 4.1 gerubriceerd en samengevat. Daarbij is van de schriftelijke reacties aangegeven door wie de reactie is ingediend. Cijfers (geplaatst tussen haakjes achter de reactie) verwijzen naar schriftelijk ingediende reacties naar aanleiding van de inspraak. De op de informatieavond ingeleverde briefjes zijn gerubriceerd met letters. Indien een reactie mondeling is ingediend, is dit ook aangegeven. In bijlage 4 zijn de namen opgenomen van bewoners/belanghebbenden die schriftelijk door middel van een inspraakformulier of een brief hebben gereageerd.

4.1 Reacties

Alle reacties die bij de gemeente binnengekomen zijn, zijn ingedeeld in een viertal thema's. In deze paragraaf worden de reacties per thema behandeld.

4.1.1 Procedureel/beleidsmatig

Het eerste thema bevat de procedurele en algemene beleidsvragen. Uit een groot aantal reacties blijkt dat belanghebbenden nauwer betrokken wilden zijn bij het opstellen van het GVVP. Dit had volgens hen gekund aan de hand van de wijktafels of stadsgesprekken. Ook is bij de informatieavond de vraag naar voren gekomen of er na het wijzigen van het conceptplan opnieuw een

inspraakprocedure komt en vroegen bewoners wat de status van het GVVP is.

Er waren ook vragen over het beleid. Gemist werd vooral een gezamenlijk beleid met de omliggende gemeenten, alsmede een helder centrumbeleid en er is meer aandacht gewenst voor het formuleren van een (sturend) parkeerbeleid. In het uiteindelijke plan is ook aandacht gewenst voor de leefbaarheid. Wat zijn de consequenties van het beleid voor de geluidshinder, de luchtverontreiniging, de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid. (mondeling, D, I, R, S, T, U, Y, AA, LL, 1, 4, 8, 11, 12 en 15)

4.1.2 Landelijk gebied

Binnen Waalwijk zijn twee verschillende sferen te signaleren. Enerzijds speelt de stedelijke problematiek in de kern Waalwijk en anderzijds spelen in en rond Waspik en Sprang-Capelle vooral die aspecten behorend bij het landelijk gebied een rol. De in kaart gebrachte categorisering vraagt om nadere uitleg. In het buitengebied is het doorgaande (sluip)verkeer een belangrijk element. Vooral (vracht)verkeer vanuit de richting Kaatsheuvel en Dongen richting Rotterdam (A59) rijdt via Waspik, Capelle en Vrijhoeve en levert voor bewoners veel hinder op. Er bestaat twijfel of de voorgestelde maatregelen wel het beoogde effect zullen hebben.

De bewoners van de Hogevaart zien graag dat de Koesteeg openblijft en daarnaast de Meidoornweg als alternatieve ontsluiting van Sprang-Capelle naar Waalwijk. De landbouworganisatie vraagt om voldoende aandacht voor de agrarische sector bij het bereikbaar (c.q. berijdbaar) houden van de akkers en landerijen. Tevens waren er vragen over de fietsvoorzieningen in het buitengebied. Aanvullende

fietsvoorzieningen tussen Heusden en Waalwijk en over de Winterdijk zijn wenselijk. (mondeling, F, H, J, L, M, W, X, Y, 5, 9, 11, 12, 15, 26, 44, 87, 93, 94, 110 en 111)

4.1.3 Waalwijk-noord (tussen het Spoor-tracé en de A59)

De vragen en opmerkingen over Waalwijk-noord hadden vooral betrekking op de Mr. Van Coothstraat, de Wilhelminastraat, de Noorder Parallelweg en de Burg. Smeelelaan. In deze straten wil men meer aandacht voor de leefbaarheid en veiligheid en een verlaging van de (toekomstige) intensiteit. Oplossingen moeten volgens de belanghebbenden gezocht worden in de realisatie van een rondweg en het realiseren van voldoende parkeergelegenheden langs die rondweg.

De noord-zuidverbindingen kunnen dan een snelheid van 30 km/h krijgen. Een andere mogelijkheid is het realiseren van een rondweg via de N261, Groenewoudlaan, Akkerlaan en Drunenseweg. Vooral het (doorgaande) vrachtverkeer moet uit (het centrum van) Waalwijk geweerd worden. Tevens is duidelijkheid gewenst over de functie van het spoorwegtracé. Ook de plaats voor de fietsers op het spoortracé is ondanks een eerder besluit van de gemeenteraad nog onduidelijk.

Vragen zijn er ook over de functie van de Cartografenweg. Men wil graag uitleg over de uiteindelijke functie van deze weg en wanneer de doortrekking gerealiseerd wordt, maar er zijn ook mensen die de Cartografenweg niet willen doortrekken of er in ieder geval geen gebiedsontsluitingsweg van willen maken. Bewoners vragen zich tevens af hoe de fietsers het winkelgebied moeten bereiken als ze steeds een drukke weg moeten oversteken. Waarom lopen er over de gebiedsontsluitingswegen in Waalwijk-noord

geen fietsroutes hoewel daar toch veel voorzieningen zijn, is een andere vraag die door de belanghebbenden gesteld is. (mondeling, A, B, E, G, K, M, N, O, P, Q, R, U, W, Z, AA, BB, CC, DD, EE, FF, II, JJ, KK, 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 10, 12 t/m 25, 27 t/m 39, 41, 42, 43, 46, 48 t/m 64, 66 t/m 73, 75 t/m 84, 86, 88, 92, 95 t/m 109, 112 en 115)

4.1.4 Overig

Onder het thema overig vallen vele diverse opmerkingen. Uit alle reacties bleek dat veel mensen willen weten hoe hun straat er in de toekomst uit komt te zien. Ook is gevraagd of het niet zinvol is om supermarkten net als in het buitenland buiten de woongebieden te situeren in plaats van dicht bij de woningen, omdat veel mensen toch met de auto boodschappen doen. Tevens is er duidelijkheid gewenst, waarom er en hoe de gewijzigde situaties langs de A59 zijn en op welke termijn. Is het wel reëel het GVVP daarop af te stemmen? De ondernemers zien graag op alle bedrijventerreinen een maximumsnelheid van 50 km/h, evenals op 'Het Lint' in Sprang-Capelle in verband met de bereikbaarheid van de bedrijven. Tevens willen bewoners graag weten in hoeverre er aandacht is gegeven aan het vrachtverkeer, omdat er in het plan steeds gesproken wordt over motorvoertuigen. Bewoners van de R. Stolzsingel zien (sinds de reconstructie van de St. Antoniusstraat) de files op de Bachlaan steeds groter worden. Zij stellen eenrichtingsverkeer op de Bachlaan voor. Verkeer vanuit het centrum zou via de Elzenweg of de Taxandriaweg kunnen rijden.

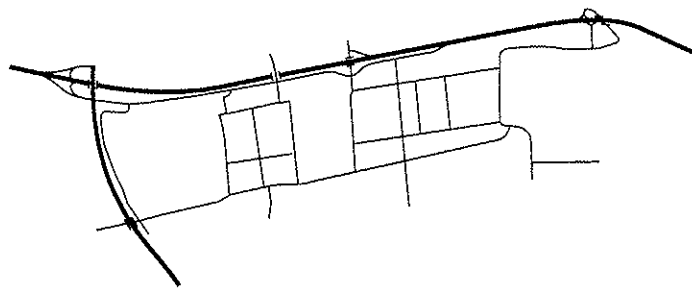
Een ander onderwerp dat bij veel mensen vragen oproept, is Landgoed Driessen. In hoeverre sluiten het verkeersbeleidsplan en de plannen voor Landgoed Driessen op elkaar aan en wat zijn de gevolgen van Landgoed Driessen voor de omgeving?

Meer aandacht zou er moeten zijn voor het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer over erftoegangswegen laten rijden gaat ten koste van de kwaliteit. Op het Oosteind ervaart men nu reeds veel overlast van sluipverkeer.

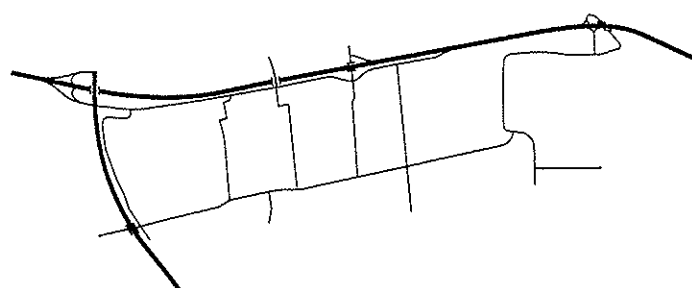
De provincie ziet het GVVP graag aangevuld met de onderwerpen vervoermanagement carpoolen/autodaten en goederenvervoer. Bij dat laatste zouden de kansen voor gecombineerd weg- en watervervoer ontwikkeld moeten worden.

De gemeente Heusden heeft in haar reactie aangegeven samen met de gemeente Waalwijk te willen overleggen over de toekomstige aansluiting op de A59.

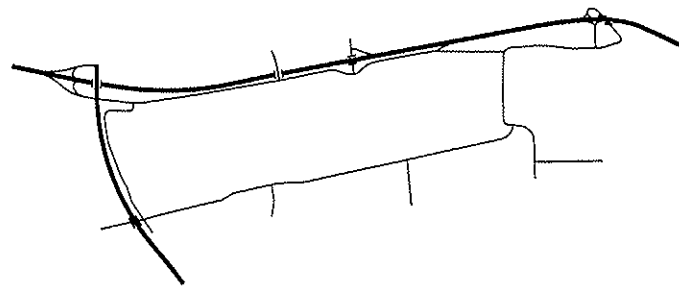
De brandweer van Waalwijk vraagt tot slot aandacht voor het bereikbaar houden van alle woningen en bedrijven bij het inrichten van de 30 km/h-gebieden. (mondeling, M, Q, R, X, GG, 5,12, 40, 47, 65, 74, 84, 86, 89, 91, 113 en 114)



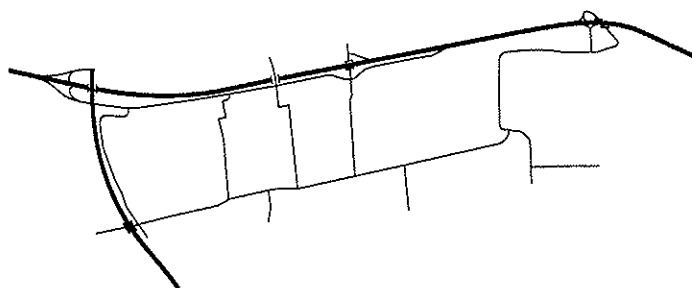
1 Huidige situatie



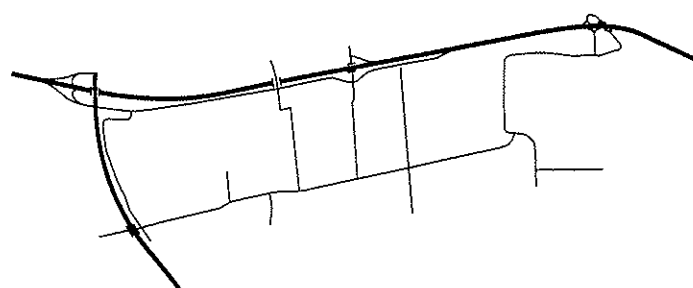
2 Verkeersruimten en verblijfsgebieden



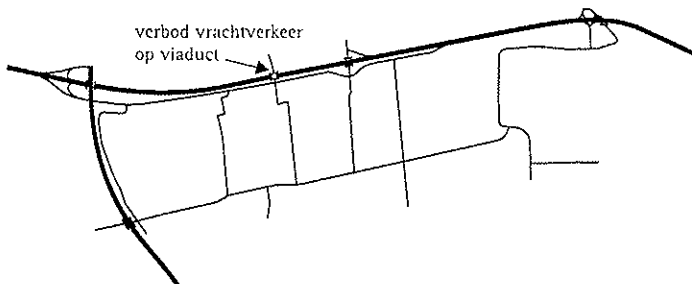
9 Rondweg



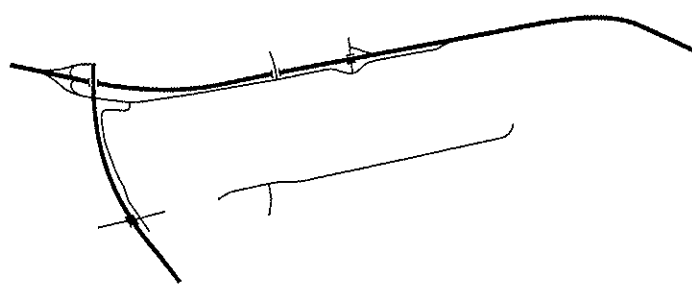
3 Hoofdstructuur zonder Putstraat/Groenstraat



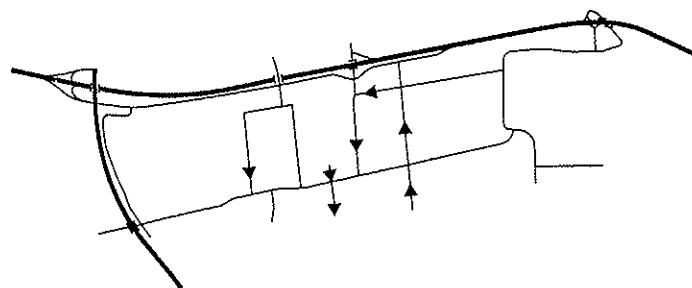
4 Categorisering volgens concept-plan



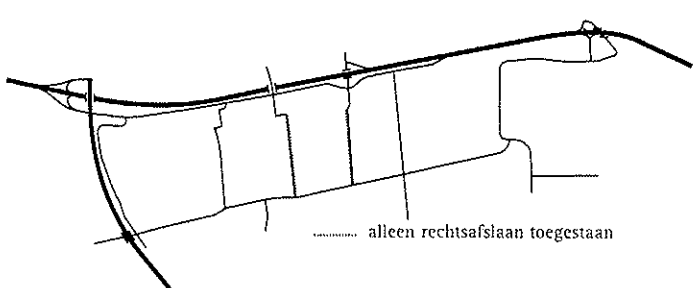
5 Hoofdstructuur met verbod vrachtverkeer op viaduct Emmikhovensestraat



6 Voorstel Putstraat



7 Voorstel Burg. Smeelelaan



8 Voorstel ondernemers

Figuur 5.1: Categoriseringsvarianten huidige aansluitingen A59

5 Nadere uitdieping

5.1 Algemeen

De in hoofdstuk 4 beschreven reacties geven aanleiding om op een drietal fronten in vergelijking met het conceptplan tot nadere uitdieping over te gaan.

1. Het betreft hier allereerst zaken die het gehele studiegebied aangeven: geluidsbelastingen, verkeersproductie-attractie, uitleg verkeersmodel, enz. Al deze aspecten zijn nader/uitgebreider behandeld in hoofdstuk 3, 'het plan tot zoverre'.
2. De centrumbereikbaarheid, de bereikbaarheid van de woongebieden gelegen aan de noordkant van de kern Waalwijk (Besoyen, Baardwijk en De Hoef) en van de industriegebieden (Haven, Cartografenweg en Taxandriaweg) hebben de nodige reacties opgeleverd. In dit hoofdstuk wordt dit nader uitgediept onder de noemer 'Waalwijk-noord'.
3. In samenhang met de realisatie van Landgoed Driessen zijn uitspraken gedaan over de functies van de wegen ten noorden van deze uitbreidingslocatie (o.a. Koesteeg en Hogevaart). In dit hoofdstuk wordt hierop nader ingegaan onder 'Landelijk gebied'.

5.2 Waalwijk-noord

Waalwijk-noord is verkeerskundig gezien een complex gebied. Op een beperkt gebied bevinden zich onder andere: het centrum van Waalwijk, woongebieden, industrieterreinen, tal van straten en wegen en een autosnelweg. Om met deze laatste te beginnen: de A59 bij Waalwijk was een provinciale weg, die later is omgebouwd tot (rijks)autosnelweg. Deze ombouw is (nog) niet volledig: de zuidbaan bij Waalwijk heeft geen

vluchtstrook, de aansluiting Waalwijk-centrum is slechts een halve aansluiting, de aansluiting Waalwijk-oost is veel te krap gedimensioneerd en de brug over het afwateringskanaal is te smal. De aansluitingen op de A59 aan de oostzijde van Waalwijk dienen op termijn gesaneerd te worden. In dit GVVP wordt ervan uitgegaan dat er op termijn (tien jaren?) sprake is van een gecombineerde aansluiting Waalwijk-oost - Drunen-west. In samenhang hiermee wordt dus een nieuwe weg aangelegd tussen het aansluitpunt aan de autosnelweg en de Drunenseweg. De aansluitingen Waalwijk-centrum en Waalwijk-oost vervallen bij de realisatie van de nieuwe aansluiting Waalwijk-oost - Drunen-west.

Op grond van het voorgaande zijn wegenstructuren voor dit gebied Waalwijk-noord bestudeerd met de nieuwe aansluitingen en met de huidige aansluitingen aan de A59. In de figuren 5.1 en 5.2 zijn voor beide situaties de mogelijkheden opgenomen.

Beschrijving wegenstructuurvarianten bij huidige aansluitingen A59 (zie figuur 5.1)

1. 'Huidige situatie'
De belangrijkste wegen wat betreft gebruiksintensiteit zijn aangegeven. Er bevinden zich in dit gebied echter nog andere wegen waar 50 km/h is toegestaan.
2. Verkeersruimte en verblijfsgebieden
In het studiegebied worden door de gebiedsontsluitingswegen Burg. Verwielstraat, Mr. Van Coothstraat, Wilhelminastraat, Putstraat - Groenstraat, Cartografenweg, Taxandriaweg, Burg. Van der Klokkenlaan, Noorder Parallelweg, Ambrosiusweg, Teisterbantlaan, Van Lovenlaan, Loeffstraat, Hoogeinde en Vooreinde verblijfsgebieden afgekaderd. Volgens de principes van Duurzaam Veilig worden deze gebiedsontslui-

tingswegen ingericht voor maximumrijnsnelheden van 50 km/h, voor de verblijfsgebieden bedraagt de maximumrijnsnelheid 30 km/h. Binnen de verblijfsgebieden komt in principe geen autoverkeer voor dat daar niets te zoeken heeft.

De varianten die hierna beschreven worden zijn zo veel mogelijk gebaseerd op de principes van Duurzaam Veilig.

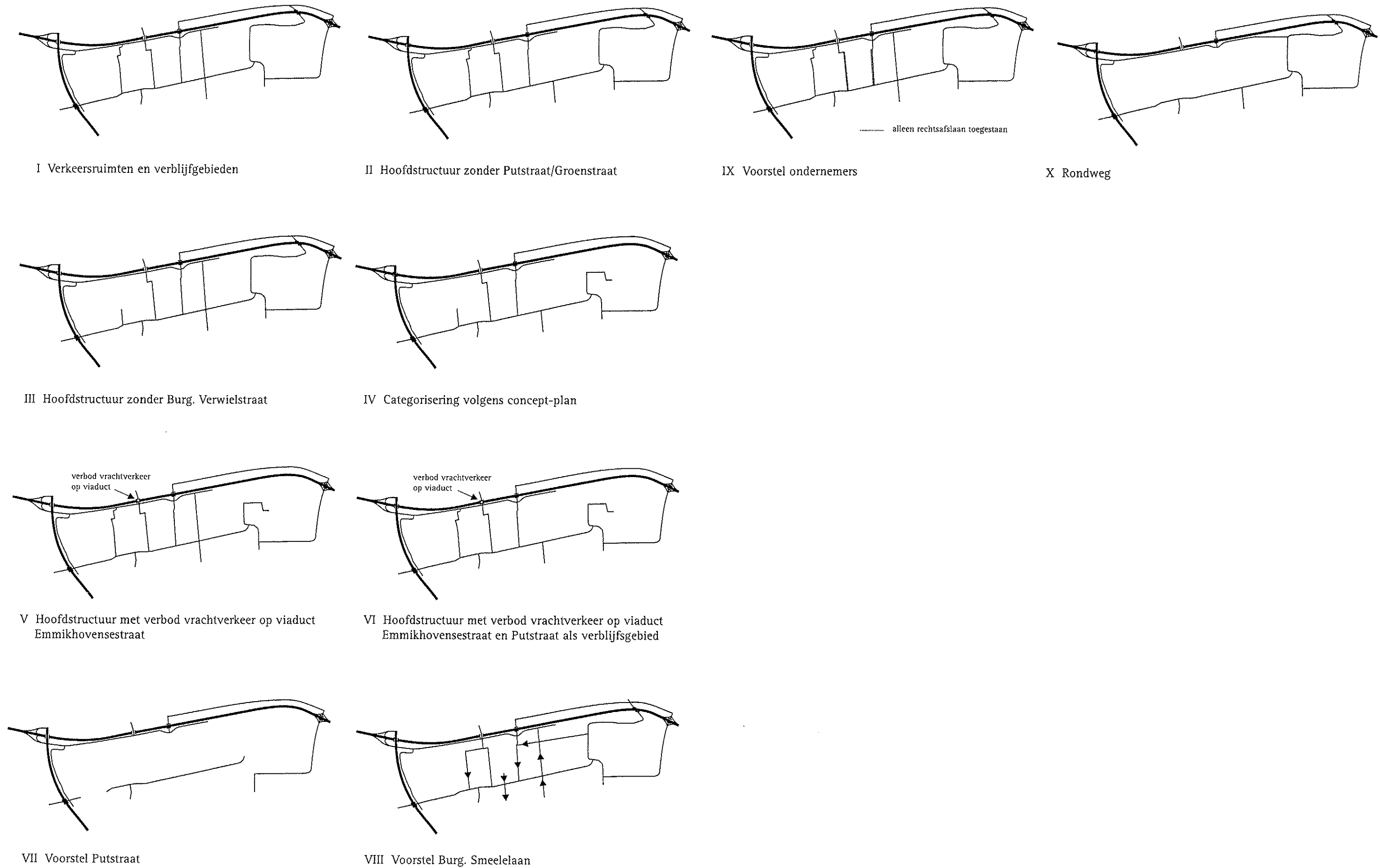
3. Putstraat - Groenstraat verblijfsgebied
Deze variant is gelijk aan variant 2, met dien verstande dat de Putstraat - Groenstraat onderdeel is geworden van het verblijfsgebied gelegen tussen de Wilhelminastraat en de Van Lovenlaan - Teisterbantlaan.
4. Categorisering volgens het conceptplan
In vergelijking met variant 3 is het noordelijk gedeelte van de Burg. Verwielstraat (inclusief de Zomerdijk - Tempelierstraat) bij het verblijfsgebied gelegen tussen de Cartografenweg en de Mr. Van Coothstraat getrokken.
5. Aanpassing viaduct Emmikhovensestraat
Deze variant is hetzelfde als variant 2, waarbij een maatregel is getroffen op het viaduct in de Emmikhovensestraat over de A59. Voor het profiel van dit viaduct is een zodanige inrichting gedacht, dat dit viaduct niet meer berijdbaar is voor vrachtverkeer; tevens is de aantrekkelijkheid van het fietsverkeer sterk vergroot. Voor het personenautoverkeer neemt de aantrekkelijkheid af, omdat men bij autoverkeer in twee richtingen ter hoogte van het viaduct op elkaar moet wachten.

In alle tot nu toe beschreven varianten (1 t/m 5) zijn de Wilhelminastraat en de Mr. Van Coothstraat opgenomen als gebiedsontsluitingswegen. Het centrum is een gebied dat onder meer door deze twee straten wordt

ontsloten. Dit is gezien de ruimtelijke structuur van het centrum en directe omgeving een logische en noodzakelijke keuze. De ontsluitingsfunctie van deze twee wegen voor het centrum is bestaand beleid en dit standpunt is bij de discussies over dit GVVP herbevestigd.

In de varianten 6 en 9 is de ontsluitingsfunctie van de Mr. Van Coothstraat en de Wilhelminastraat in meer of mindere mate achterwege gelaten.

6. Voorstel Putstraat
Dit voorstel behelst het kwaliteit bieden aan het autoverkeer in de spoorzone. Alle overige wegen en straten zijn als 30 km/h-gebied aangemerkt.
7. Voorstel Burg. Smeelelaan
Door het instellen van eenrichtingscircuits (zowel ten noorden als ten zuiden van de spoorzone) wordt in deze variant geprobeerd het autoverkeer te verminderen.
8. Voorstel ondernemers
Een idee van de ondernemers houdt in te werken met rechtsafbewegingen van het autoverkeer op de Wilhelminastraat en de Mr. Van Coothstraat. Dit om de doorstroming (lees de capaciteit) van die straten te verhogen. Linksaffers blokkeren immers zo nu en dan de doorgaande autostromen.
9. Rondweg
Het idee achter de rondwegvariant is dat er een zo groot mogelijk verblijfsgebied ontstaat in Waalwijk-noord. In de reacties, die beschreven zijn in hoofdstuk 4, is door meerdere mensen een rondweg voorgesteld. De meningen verschillen over hoe deze rondweg eruit zou moeten zien. Ook over het gesloten zijn van de rondweg bestaat verschil van inzicht.
In deze variant 9 is de 'grootste gemene de-ler' geformuleerd: de Taxandriaweg - Carto-



Figuur 5.2: Categoriseringsvarianten toekomstige aansluitingen A59

grafenweg - Burg. Van der Klokkenlaan - Noorder Parallelweg - Ambrosiusweg - Teisterbantlaan - 'doorsteek ter hoogte van de Winterdijk' vormen de rondweg.

Beschrijving wegenstructuurvarianten bij toekomstige aansluitingen A59 (figuur 5.2)

Tien wegenstructuurvarianten voor Waalwijk-noord zijn ontwikkeld in een situatie dat het nieuwe aansluitingsregime aan de A59 gerealiseerd is. De in de figuren aangegeven nieuwe infrastructuur is slechts een schematische weergave. De uiteindelijke plaats en vormgeving zijn nog niet bekend. De inpassing in het landschap zal later plaatsvinden. Daarbij zal ook rekening worden gehouden met de aanwezige bebouwing. De opbouw volgt in grote lijnen de opzet, zoals gehanteerd bij het huidige aansluitingsregime aan de A59, zodat de beschrijving beknopter kan plaatsvinden. Er is van uitgegaan dat de principes van Duurzaam Veilig gemeengoed zijn geworden; vandaar dat een 'huidige situatie' ontbreekt.

I. *Verkeersruimten en verblijfsgebieden*

Deze verschilt aan de oostzijde met variant 2 in die zin dat de route Teisterbantlaan - Van Lovenlaan - Loeffstraat geen ontsluitingsfunctie meer hoeft te vervullen door het vervallen van de aansluiting Waalwijk-oost.

II. Putstraat - Groenstraat verblijfsgebied.

III. Burg. Verwielstraat (noordelijk deel) verblijfsgebied.

IV. Categorisering volgens conceptplan; Putstraat - Groenstraat en noordelijk gedeelte Burg. Verwielstraat onderdeel verblijfsgebied.

V. Aanpassing viaduct Emmikhovensestraat; deze aanpassing vindt plaats binnen variant I.

VI. Putstraat - Groenstraat verblijfsgebied, viaduct Emmikhovensestraat afgesloten voor

vrachtverkeer (varianten II en V gecombineerd).

VII. Voorstel Putstraat. Zie voor omschrijving variant 6.

VIII. Voorstel Burg. Smeelelaan. Zie voor omschrijving variant 7.

IX. Voorstel ondernemers. Zie voor omschrijving variant 8.

X. Rondweg. Zie voor omschrijving variant 9.

Beoordeling varianten

De beoordeling van de varianten heeft plaatsgevonden op grond van een aantal criteria. De best scorende variant zal de basis zijn van hoofdstuk 6 'het plan'. Hierbij dient ten aanzien van de aansluitingsproblematiek aan de autosnelweg het volgende te worden opgemerkt. In dit GVVP wordt ervan uitgegaan dat begin volgende eeuw de nieuwe aansluitingsstructuur ontstaat. Met andere woorden: de voorkeursvariant bij de huidige aansluitingen zal moeten kunnen 'ingroeien' naar een situatie met toekomstige aansluitingen. De volgende criteria zijn gehanteerd bij het beoordelen van de varianten voor Waalwijk-noord.

- *Gebruik*

Met behulp van het verkeersmodel zijn de varianten doorgerekend op het gebruik in motorvoertuigen per etmaal in de toekomst.

- *Leefbaarheid*

De verblijfsgebieden, mits verschoond van sluipverkeer staan voor verkeersleefbaarheid. Op en langs de gebiedsontsluitingswegen is de leefbaarheid gerelateerd aan de verkeersintensiteiten: geluidshinder, verkeersveiligheid etc.

- *Inpassing fietsstructuur*

Het belang van een goede fietsstructuur, zeker in de buurt van het centrum en het busstation, zal duidelijk zijn. De groei van

het autoverkeer temperen biedt hier aanknopingspunten.

- *Bereikbaarheid*

Zowel per fiets, openbaar vervoer, te voet als per auto dienen de onderdelen waarin Waalwijk-noord is opgebouwd, bereikbaar te zijn. Met behulp van dit criterium wordt vooral gekeken naar de autobereikbaarheid. Hieronder wordt in dit verband verstaan het gemak waarmee men ergens kan komen.

- *Oriëntatie*

Het helder kunnen 'lezen' van de verkeersstructuur (waar ben ik?, hoe kom ik heen en hoe terug?) draagt bij aan het functioneren van het centrum.

- *Maakbaarheid*

Door middel van dit criterium wordt beschreven of (onderdelen van) een variant te maken zijn, planologisch dan wel fysiek gezien.

In het navolgende zullen per criterium de varianten 1 t/m 7 worden behandeld.

Gebruik

In de huidige situatie (met toekomstige intensiteiten) is de doorrijdbaarheid van Waalwijk-noord voor het autoverkeer groot. Dit resulteert niet alleen in verkeersonveiligheid, ook dalen de kansen voor de fiets als concurrent voor de auto. In variant 2 (verkeersruimten en verblijfsgebieden) is het autoverkeer geconcentreerd op een beperkt aantal gebiedsontsluitingswegen.

In variant 3 is de Putstraat - Groenstraat verblijfsgebied geworden. Doordat de Putstraat - Groenstraat leidt naar de oprit van de autosnelweg, blijft er te veel (oneigenlijk) autoverkeer door dit verblijfsgebied rijden. Op het moment dat deze oprit vervalt, in de varianten met Romeinse cijfers, wordt de Putstraat gebruikt door verkeer

behorend bij een verblijfsfunctie (naar aard en omvang).

Het noordelijk gedeelte van de Burg. Verwielstraat is in variant 4 verblijfsgebied geworden. De verkeersintensiteit daalt aldaar naar minder dan 3.000 mvt/etm; met name de Cartografenweg neemt verkeer over.

Door het viaduct Emmikhovensestraat in functie te verlagen voor het gemotoriseerde verkeer wordt autoverkeer tussen Waalwijk-zuid en industrieterrein Haven via de Mr. Van Coothstraat geweerd. De verkeersintensiteit op de Mr. Van Coothstraat loopt terug tot 8.300 mvt/etm in variant 5. De N261, de Cartografenweg en de Wilhelminastraat nemen autoritten over. In de varianten 7 en 8 wordt het autoverkeer dwingende rijbewegingen opgelegd. Uitgaande van de verkeersproductie van variant 5 (in deze variant is gebouwd aan een structuur rond het centrum naar een situatie met verkeer dat in die omgeving thuishoort) betekent een en ander meer autokilometers op het wegennet van het centrumgebied en omgeving. Immers voor talloze ritten moet omgereden worden in vergelijking met bijvoorbeeld variant 5.

Alle onderdelen van de rondweg functioneren goed met uitzondering van het nieuwe verbindingsgedeelte 'Winterdijk'. Van dit gedeelte maken in de toekomst circa 2.500 mvt/etm gebruik in variant 9 en 3.700 mvt/etm in variant X. Dit lage aantal wordt verklaard door de ligging van het wegvak ten opzichte van de aanliggende functies en het centrum. Bovendien zien we in deze variant dat 'verblijfsgebieden' als de Wilhelminastraat en de Mr. Van Coothstraat intensiteiten te verwerken krijgen die horen bij gebiedsontsluitingswegen (resp. 6.500 en 10.100 mvt/etm.) Ook treedt er sluipverkeer door het grote verblijfsgebied op door de gelijkwaardigheid van alle wegen en straten. Iets dergelijks doet zich voor bij

variant 6; talloze verblijfsstraten worden belast als gebiedsontsluitingsweg. Van deze wegfuncties zijn te weinig wegvakken opgenomen in relatie tot de productie-attractie aan autoverkeer van het gebied. In de varianten 7 en 8 krijgen de eenrichtingsstraten meer verkeer te verwerken dan wellicht verwacht zou worden. Dit heeft alles te maken met de te maken omrijbewegingen die resulteren in meer autokilometers op het wegennet.

Leefbaarheid

In variant 1 is de doorrijdbaarheid van het studiegebied groot. Dit betekent verkeersonveiligheid en geluidshinder. De bundeling van autoverkeer op een gebiedsontsluitingsweg resulteert in minder hinder (zie voor de kwantitatieve gegevens hoofdstuk 2). Het optimum ten aanzien van leefbaarheid voor Waalwijk-noord is gevonden in variant 5. Door het extra kilometrage in de varianten 7 en 8 is de leefbaarheidsscore voor deze variant lager dan die van de varianten 2 t/m 5. De varianten 6 en 9 (de rondweg) scoren wat leefbaarheid betreft slecht, aangezien door een verblijfsgebied geen hoge verkeersintensiteiten dienen te worden gestuurd.

Inpassing fietsstructuur

In de 'huidige situatie' is inpassing van de ontwikkelde fietsstructuur (zie figuur 3.7) een lastige opgave. Door het grote aantal 50 km/h-wegen is het lastig een doortastende keuze te maken voor een hoogwaardig fietsprofiel. Bij de 'verkeersruimten en verblijfsgebieden' gaat dit veel beter: de gebiedsontsluitingswegen dienen per definitie te zijn voorzien van goede fiets- en oversteekvoorzieningen; in de verblijfsgebieden is het traceren van fietsverbindingen goed mogelijk via de bestaande straten. Variant 5 scoort ook goed wegens de goede fietsverbinding die ontstaan is tussen industrieterrein Haven en de kern Waal-

wijk via het aangepaste viaduct Emmikhovensestraat. De hogere verkeersintensiteiten en gedwongen rijrichtingen in de varianten 7 en 8 maken het inpassen van de fietsstructuur moeilijk. Ditzelfde is het geval in de varianten 6 en 9 vanwege het vele sluipverkeer door de verblijfsgebieden.

Bereikbaarheid

Bereikbaarheid van Waalwijk-noord in al haar onderdelen is van wezenlijk belang. Eén van de economische motoren van de stad is het centrum. Dit gebied wordt bezocht door klanten die voor 67%³ met de auto komen en vanuit de regio bedraagt dit percentage zelfs 93. Een heldere, goed berijdbare autostructuur zorgt voor autobereikbaarheid, het fietsnetwerk voor de fietsbereikbaarheid. Voor de bereikbaarheid van het centrum zijn de Mr. Van Coothstraat en de Wilhelminastraat dan ook onmisbare schakels. Uit het BRO-onderzoek³ blijkt dat de Mr. Van Coothstraat de belangrijkste aanrijroute is voor het centrum (zie tabel).

aanrijroute	percentage
Mr. Van Coothstraat-zuid	24
Mr. Van Coothstraat-noord	18
Taxandriaweg	26
Wilhelminastraat-noord	13
Wilhelminastraat-zuid	7
Stationsstraat	12
totaal	100

Tabel 5.2: Verdeling autoverkeer over de aanrijroutes naar het centrum

De Taxandriaweg verzorgt een belangrijke functie voor de regiobezoekers. De overige gebiedsont-

sluitingswegen zoals Cartografenweg, Taxandriaweg en Burg. Van der Klokkenlaan zorgen voor de bereikbaarheid van de overige wijken en industriegebieden. De varianten 2, 4 en 5 scoren het beste wat betreft bereikbaarheid. Door de komende wijzigingen van de aansluiting van het industrieterrein Haven aan de knoop A59/N261 en de nieuwe structuur van de aansluiting Waalwijk-oost wordt de bereikbaarheid van dit gebied beter in variant VI in vergelijking met variant 5. Variant 3 scoort minder door het tegenstrijdige van de Putstraat als verblijfsgebied, maar met een aanzienlijke hoeveelheid autoverkeer. De varianten 1 en 7 scoren ook minder door de grote autodoorrijdbaarheid binnen deze varianten en hierdoor onvoldoende kwaliteit van de afwikkeling op zowel wegvakken als kruispunten. Een soortgelijke kwalificatie geldt voor variant 8; de mindere bereikbaarheid wordt in deze variant veroorzaakt door de beperkingen in bewegingsvrijheid van de auto binnen het netwerk. De mindere bereikbaarheidsscore voor de varianten 6 en 9 zou duidelijk zijn: er moet over te lange afstanden door het verblijfsgebied worden gereden.

Oriëntatie

Het wegennet van Waalwijk is enerzijds zeer helder door de vierkantige (orthogonale) structuur. Anderzijds is er een aantal knooppunten die complex zijn, zoals bijvoorbeeld het kruispunt Heulstraat - Emmikhovensestraat - Taxandriaweg en autosnelweg aansluiting Waalwijk-centrum. Door de kwaliteit uit te buiten, kunnen weggebruikers zich beter oriënteren; dit komt de verkeersveiligheid ten goede en is tevens klantvriendelijk. Voor het centrum is de tangentstructuur (Taxandriaweg, Wilhelminastraat, Burg. Van der Klokkenlaan, Noorder Parallelweg en Mr. Van Coothstraat) helder. Deze komt in de varianten 2, 4 en 5

het duidelijkst naar voren. In iets mindere mate is dat het geval in variant 1 (groter aantal 50 km/h-wegen) en variant 3 (verwarring over de Putstraat als verblijfsgebied). In de varianten 7 en 8 is in geval de verkeersbewegingen dwingend worden opgelegd, de oriëntatie niet goed. De oriëntatie in variant 9 is wegens duidelijkheid van het rondwegconcept en vervolgens het (grote) verblijfsgebied inprikken als goed aangemerkt. Wel dient hierbij een kritische kanttekening te worden geplaatst: de langere routes door verblijfsgebieden kunnen desoriënterend werken.

Maakbaarheid

De varianten 1 t/m 5 en I t/m VI zijn goed maakbaar. Bij de varianten 7 en VIII zijn door de af te dwingen rijbewegingen voor het autoverkeer de ontwerpogaven lastiger, ook al omdat de fiets aldaar alle vrijheidsgraden behoort te krijgen. Het gedeelte rondweg 'Winterdijk' is zeer lastig, zo niet onmogelijk te realiseren door de landschappelijke inpassing in een beschermd gebied. Overigens is door insprekers ingebracht dat de rondweg aldaar kan verlopen via de Groen van Prinstererlaan - Molenvlietstraat - Laageindse Stoep. Afgezien van inpassingsperikelen in deze straten scoort deze oplossing voor de overige aspecten hetzelfde.

Samenvatting scores van de varianten

De hiervoor beoordeelde varianten zijn ondergebracht in de schema's 1 en 2. Op de 'consumentenbondmethode' zijn de beoordelingen weergegeven. Dit is zowel voor de varianten 1 t/m 9 (huidige aansluitingsstructuur A59) als voor de varianten I t/m X (toekomstige aansluitingsstructuur A59) gedaan. De motivatie voor de varianten met Romeinse cijfers zijn voor een zeer groot deel overeenkomstig de varianten met numerieke cijfers.

³ Bron: BRO, gemeente Waalwijk; Positie en perspectief winkelconcentraties mei 1998 (concept).

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
gebruik	-	+	±	+	+	-	±	±	-
leefbaarheid	-	±	±	±	+	-	-	-	-
inpassing fiets	-	±	±	±	+	-	-	-	-
bereikbaarheid	±	+	±	+	+	±	±	±	±
oriëntatie	±	+	±	+	+	-	-	-	+
maakbaarheid	+	+	+	+	+	±	±	±	-

+ = goed, ± = matig, - = slecht

Tabel 5.3: Beoordeling varianten 1 t/m 9

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X
gebruik	±	±	±	±	+	+	-	±	±	-
leefbaarheid	±	±	±	±	±	±	-	-	-	-
inpassing fiets	±	±	±	±	+	+	-	-	-	-
bereikbaarheid	+	±	±	+	+	+	±	±	±	±
oriëntatie	+	±	±	+	+	+	-	-	-	+
maakbaarheid	+	+	+	+	+	+	±	±	±	-

+ = goed, ± = matig, - = slecht

Tabel 5.4: Beoordeling varianten I t/m X

Variant 5 en variant VI scoren het beste, indien aan de criteria eenzelfde gewicht wordt toegekend. Ook is het zo dat deze varianten goed in elkaar kunnen overgaan op het moment dat begin volgende eeuw sprake zal zijn van het wijzigen van de aansluitingen op de A59. Deze goede overgang is van groot belang: investeringen in gebiedsontsluitingswegen en verblijfsgebieden zijn van duurzame aard.

- Het verder verrijken van variant 5 met positieve elementen uit de overige varianten levert op, dat:
- De rondweggedachte verder in variant 5 wordt ingebracht door een uitbreiding van het parkeerareaal ten behoeve van het centrum, gekoppeld aan de Taxandriaweg. Zeker voor bezoekers uit de regio blijkt dit een uitstekende locatie.
 - De gebiedsontsluitingswegen worden zodanig ingericht dat hogere rijsnelheden dan 50

km/h niet worden opgeroepen. In de Putstraat - Groenstraat worden snelheidsremmende voorzieningen getroffen die al passen in de toekomstige functie van deze weg, namelijk een verblijfsgebied. In de Mr. Van Coothstraat worden eveneens maatregelen genomen, waardoor de snelheid getemperd zal worden.

- De rondweggedachte wordt verder ingevuld door het spoorwegtracé integraal te ontwikkelen: fietsstructuur, autostructuur en groen/landschap in een hoogwaardig ontwerp. Voor de geluidsbelasting aan de woningen aan de Burg. Van der Klokkenlaan, Noorder Parallelweg en de Ambrosiusweg zal dit een positief effect hebben.
- Een heroriëntatie van (regionaal) verkeer in relatie tot de in het centrum aanwezige parkeergelegenheid krijgt in de spoorzone ter hoogte van de Stationsstraat nadere invulling. De heroriëntatie vindt plaats doordat de aansluiting Waalwijk-oost - Drunen-west bezoekers aanvoert via de Drunenseweg - Akkerlaan - Ambrosiusweg - Noorder Parallelweg. Een nadeel is wel de grote loopafstand tot het kernwinkelgebied. Het aantrekkelijk (maken) zijn van de looproute doet het gebruik stijgen.

Ten slotte rijst de vraag hoe een en ander zich verhoudt tot de centrumstudie 'Positie en perspectief winkelconcentraties'. Deze nota noemt als minpunt van de huidige centrumfunctie de grote doorrijdbaarheid van het centrumgebied door de auto. Als oplossing wordt aangegeven het inrichten van het winkelgebied als winkelpromenade/-erf. Dit sluit naadloos aan bij de verblijfsfunctie van het centrum, zoals aangegeven in de meeste varianten (waaronder variant 5). Voorts wordt geconstateerd dat er een onevenwichtige druk op de parkeervoorzieningen is. Zo wordt het Unna-

plein naar verhouding niet efficiënt benut. De oplossing is, zo stelt de nota, het optimaliseren van bereikbaarheid en parkeren. Een instrument hierbij is de plaatsing van een parkeerverwijssysteem. Ook voor deze laatste punten dient gesteld te worden dat deze naadloos aansluiten bij de voorstellen in deze nota. Hetzelfde geldt ten slotte voor de Stationsstraat ('aanloopdeel' van het kernwinkelgebied volgens de centrumstudie) die aansluiting geeft met de nieuwe parkeergelegenheid voor het centrum.

5.3 Landelijk gebied

- Het landelijk gebied, gelegen in de driehoek Capelle - Vrijhoeve - N261, is belast met autoverkeer dat daar niets te zoeken heeft. Dit heeft te maken met:
- De wachttijden in de spitsuren bij de verkeersregelinstallatie aansluiting A59 - N261 - Taxandriaweg - Biesbosweg.
 - De ligging van de aansluitingen Waspik en Capelle aan de A59.
 - De rechtstreekse lijnen van het onderliggende wegennet (Winterdijk aansluitend op de Taxandriaweg, Winterdijk - Hogevaart aansluitend op de wegenstructuur in Vrijhoeve). Bovendien zijn deze wegen snel te berijden (voorrang, asphalt, geen bogen).
 - De specifieke kwaliteiten van 'Het Lint' (Heistraat, Raadhuisstraat, Van der Duinstraat, Kerkstraat).

De ontwikkeling van de woningbouwlocatie 'Landgoed Driessen' heeft in die zin iets met het bovenstaande te maken, dat:

- Er in het kader van Landgoed Driessen een noordelijke omleidingsroute voor 'Het Lint' ontstaat (kortsluiting tussen Prof. Kamer-

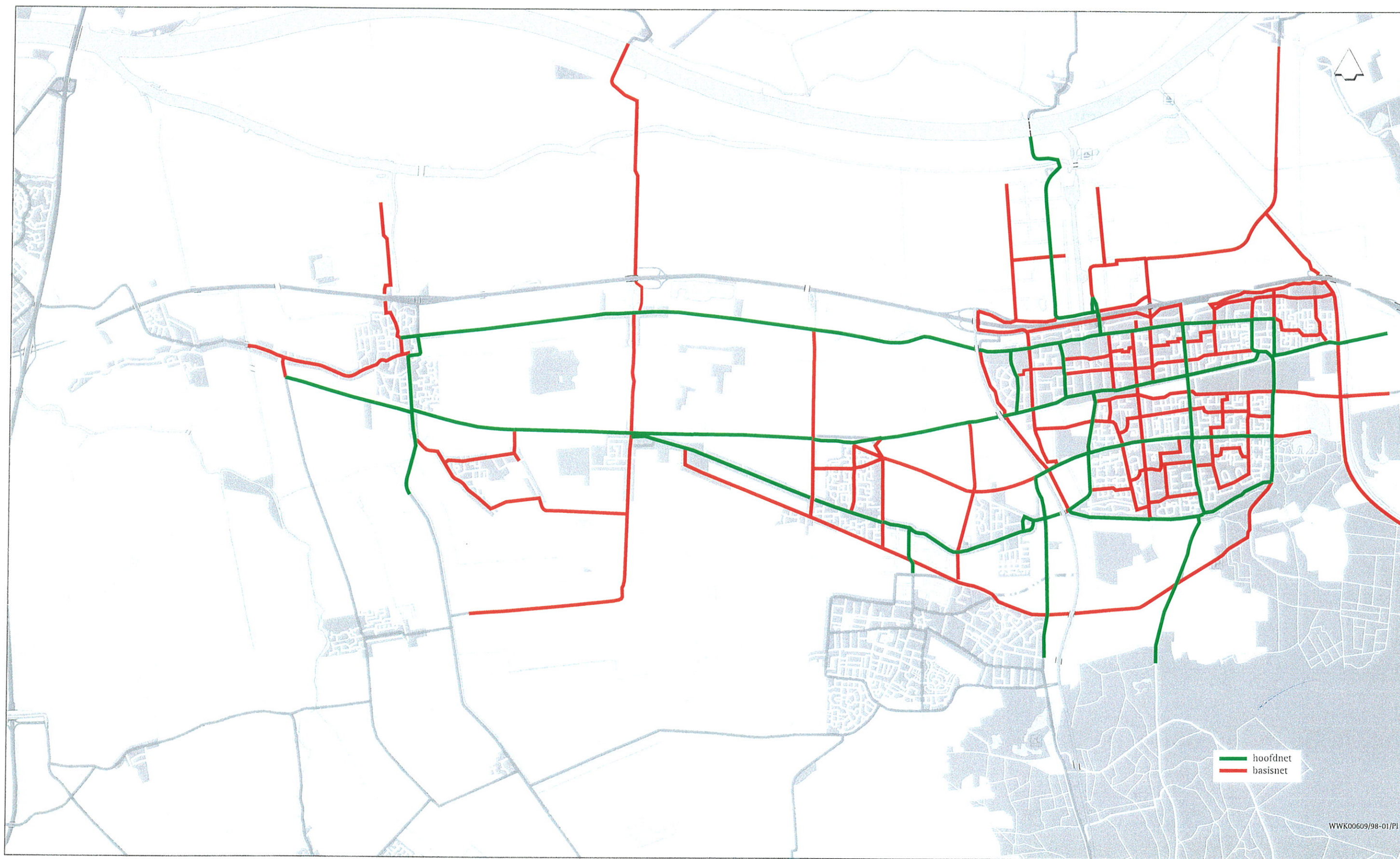
lingh Onnesweg en Spoorbaanweg - Bernhardstraat). Dit betekent dat voor veel autoritten die nu via de Winterdijk, de Hogevaart en de Koesteeg verlopen er alternatieve routes ontstaan.

- Uit natuur- en landschappelijke overwegingen de Koesteeg autovrij dient te worden.
- Landgoed Driessen autoverkeer zal gaan produceren; het is noodzakelijk dat het externe autoverkeer via de N261 en de tweede ontsluitingsroute ter hoogte van de Spoorbaanweg het gebied verlaat en dus *niet* via het landschappelijke gebied.

In het conceptplan is het landelijk gebied ingericht gedacht als verblijfsgebied buiten de bebouwde kom. Dit betekent dat dusdanige maatregelen worden genomen, zodat hogere rijsnelheden dan 60 km/h niet voorkomen. Een afsluiting voor het autoverkeer van de Koesteeg past in dit beeld, evenals het opheffen van de voorrang op de Winterdijk en het aanbrengen van snelheidsremmers op tal van plaatsen. Ook de inrichting van een deel van de kern Capelle tot 30 km/h-zone zal bijdragen aan het nodig geachte effect. Anders gezegd, er dient *gebiedsgewijs* gehandeld te worden en dit kan pas op een moment dat de noordelijke omleiding er is. Na realisatie van het beschrevene zal de concurrentie tussen de route buitenom (A59/N261) en binnendoor zodanig groot zijn dat autoverkeer dat niets in het landelijk gebied te zoeken heeft daar niet meer komt. Met dit laatste zij tevens aangegeven dat het gebied nog prima ontsloten is voor het autoverkeer dat daar wel iets te zoeken heeft. Dit verkeer heeft geen problemen met een lagere snelheid, omdat men bijna op de plaats van bestemming is. Een gevolg is uiteraard dat de verkeersintensiteiten dalen in vergelijking met een situatie, waarbij de huidige situatie gehandhaafd blijft. Op de Hogevaart bijvoorbeeld van 5.400

mvt/etm naar 4.300 mvt/etm, waarbij het effect van de afgesloten Koesteeg is verwerkt.

De problemen die op dit moment worden onder-
vonden op de Winterdijk, en met name op de
Hogevaart, kunnen structureel eerst opgelost wor-
den bij het gerealiseerd zijn van de 'Weg om de
Noord'. Maatregelen die genomen kunnen worden
op de Hogevaart en de Winterdijk zijn vooral
snelheidsremmend van aard. Er worden zoveel
mogelijk maatregelen genomen, die passen in het
eindbeeld van de 60 km/h-zone.



Figuur 6.1: Toekomstig fietsnetwerk

6 Het plan

6.1 Algemeen

De belangrijkste wijzigingen op het conceptplan zijn van toepassing op de categorisering in de kern Waalwijk; met andere woorden welke wegen zijn gebiedsontsluitingswegen en welke maken onderdeel uit van een verblijfsgebied. Op grond van de aantallen autoritten die in en van/naar Waalwijk worden geproduceerd, zal er altijd sprake zijn van een optimum en niet van een maximum. Het spanningsveld tussen 'leefbaarheid' en 'bereikbaarheid' komt hier in sterke mate naar voren. De overige onderdelen van het plan zijn te vinden in hoofdstuk 3, 'het plan tot zoverre'.

In dit hoofdstuk zal kort ingegaan worden op het fietsnetwerk en vervoermanagement. De categorisering van het overige gebied van de gemeente is niet wezenlijk veranderd. Wel is ten aanzien van het landelijk gebied een nadere argumentatie gegeven over de categorisering aldaar. Eenzelfde formulering is geldig van de mensgerichte maatregelen: deze hebben een nadere uitdieping en aanvulling gekregen in hoofdstuk 3. De items fietsverkeer, openbaar vervoer en voetgangers plus gehandicapten zijn onveranderd gebleven. In dit hoofdstuk wordt achtereenvolgens ingegaan op het fietsnetwerk, vervoermanagement categorisering, effecten, prioriteiten en kosten.

6.2 Fietsnetwerk

Het inzetten op fietsverkeer is één van de middelen om de groei van het autoverkeer te beperken. De kansen voor extra fietsgebruik liggen bij afstanden tot ongeveer 5 kilometer. Voor Waalwijk is met het verkeersmodel berekend dat het optimaliseren van de fietsvoorzieningen kan leiden

tot een afname van het aantal interne autoritten met 8%. Op basis van informatie uit de provinciale nota 'Brabant Fietst!', de beginspraak, de werk-bijeenkomst/ideeënavond en het vigerende gemeentelijke beleid is het fietsnetwerk opgesteld. In figuur 6.1 is het toekomstige fietsnetwerk weergegeven.

6.3 Vervoermanagement

Het stimuleren van vervoermanagement is naast het stimuleren van het fietsgebruik een ander middel om de groei van het autoverbruik te remmen. De provincie Noord-Brabant definieert vervoermanagement in het PVVP als 'alle inspanningen van bedrijven en instellingen die erop gericht zijn de negatieve effecten van het autogebruik in het woon-werkverkeer en het zakelijk verkeer te verminderen'. Het vervoerscoördinatiecentrum (VCC) in 's-Hertogenbosch is een in 1997 opgezette organisatie die het management van bedrijven en instellingen helpt bij vervoermanagement. Samen met het VCC streeft de provincie Noord-Brabant naar een stijging van het aantal deelnemende bedrijven (met meer dan 50 werknemers) van 20% tussen 1997 en 2010. Dit kan een gemiddelde reductie van 10% van het aantal (solistische) autoritten opleveren. In 1996 heeft de gemeente een vervoerplan woon-werkverkeer laten opstellen. Bedrijven en instellingen uit de gebieden Haven, Zanddonk en centrum hebben hierin geparticipeerd. In het licht van het GVVP is het zinvol hieraan een vervolg te geven.

6.4 Categorisering

Bij het categoriseren van het wegennet zijn telkens de volgende uitgangsprincipes gehanteerd:

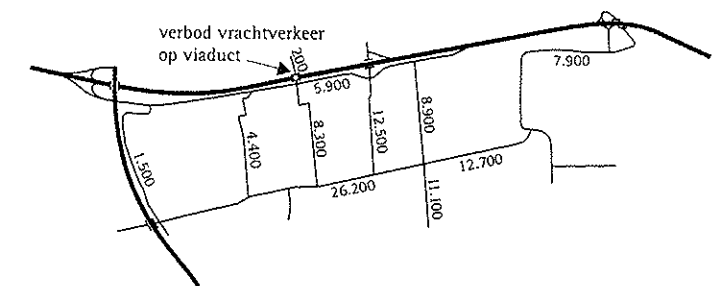
1. De groei van het aantal autoritten in en van/naar Waalwijk dient niet maximaal gefaciliteerd te worden. Dit is vertaald door 8% reductie van de interne autoritten te substitueren naar de vervoerswijze fiets.
2. Zo veel als mogelijk is, dienen autoritten te verlopen buiten de gevoelige verblijfsgebieden om. Allereerst dient hiertoe maximaal gebruik afgedwongen te worden van de 'kapstok' A59 en N261.
3. Vervolgens komen de gebiedsontsluitingen in beeld voor het verwerken van de grootste autostromen: Taxandriaweg, Bachlaan, Mozartlaan - Groenewoudlaan, Akkerlaan, aan te passen spoorzone en in het gebied ten westen van de N261 de Noorderallee en de zuidelijke verbindingsweg.
4. Ten slotte de gebiedsontsluitingswegen waar, ook in relatie tot het beschikbare dwarsprofiel, de verblijfsfunctie belangrijk is. Dit betreft onder andere de Mr. Van Coothstraat, de Wilhelminastraat, de Burg. Verwielstraat, de Burg. Smeelelaan, delen van 'Het Lint' in Sprang en Vrijhoeve, de Julianalaan, de Nieuwe Vaart en de Wendelnesseweg. Dit betekent dat autoverkeer dat van deze wegen gebruikmaakt in beginsel een herkomst of bestemming heeft in de directe omgeving. Analyses voor de Van Coothstraat en Wilhelminastraat leveren percentages 'eigen' verkeer op van 80% en hoger. De Putstraat vervult bij de huidige aansluitingen de functie van gebiedsontsluitingsweg.

In figuur 6.2 is het gecategoriseerde wegennet weergegeven, waarbij voor de kern Waalwijk ook

het ingroeien naar het nieuwe aansluitingsregime op de A59 in beeld is gebracht.

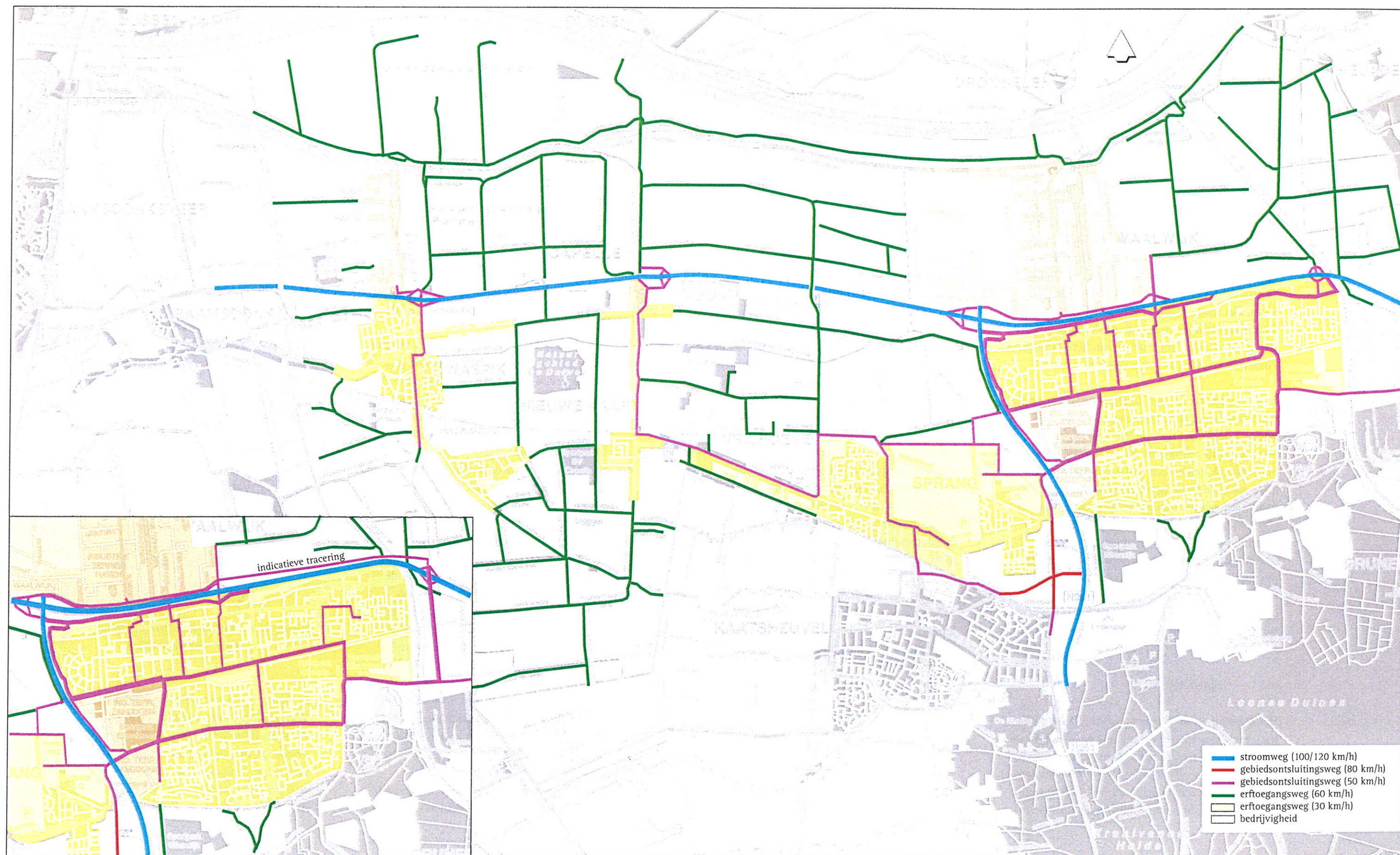
Allereerst valt de 'ontsluitingsstructuur' op in de kern van Waalwijk: in het noordelijk deel gevormd door onder andere Taxandriaweg - Cartografenweg - spoorzone en in het zuidelijk deel door spoorzone - Bachlaan - Mozartlaan - Groenewoudlaan - Akkerlaan. Vervolgens is afleesbaar dat bij de huidige aansluitingen de vier noord-zuidverbindingen in de buurt van het centrum als gebiedsontsluitingsweg gehandhaafd zijn. Belangrijk hierbij is het sterk verlagen van de functie voor het autoverkeer van het viaduct Emmikhovensestraat. Onnodig verkeer langs/door het centrumgebied (met name Mr. Van Coothstraat) wordt hiermee voorkomen.

Het intensiteitsbeeld (2010, motorvoertuigen per etmaal) dat hierbij hoort ziet er als volgt uit:



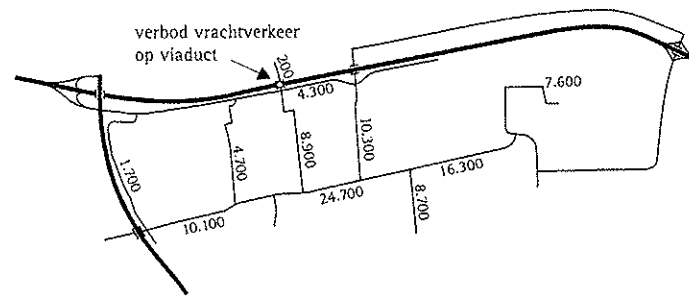
Figuur 6.3: Intensiteiten 2010 variant 5
(bron: verkeersmodel)

In figuur 6.4 is zijn de intensiteiten voor heel Waalwijk van deze variant opgenomen. De Wilhelminastraat vervult in deze structuur een driedelige functie: ontsluiten van het centrum en omgeving, koppeling met de aansluiting op de A59 en verbinding tussen de kern Waalwijk en het industrieterrein. De Putstraat - Groenstraat



Figuur 6.2: Wegenstructuur bij huidige en toekomstige aansluitingen A59

vervult naast de ontsluitingsfunctie voor de buurt een functie als toevoer naar de oprit van de A59. Met het verdwijnen van de autosnelwegaansluiting Waalwijk-centrum worden de Wilhelminastraat en de Putstraat - Groenstraat ontlast van autoverkeer naar de A59. De Putstraat - Groenstraat wordt onderdeel van het verblijfsgebied. Gezien de toekomstige verkeersintensiteiten kan dit nog juist, met name door het grote aandeel buurtgebonden verkeer. De Wilhelminastraat blijft gebiedsontsluitingsweg voor de resterende twee functies (centrum ontsluiten en verbinding Waalwijk - industrieterrein).



Figuur 6.5: Intensiteiten 2010 variant VI (bron: verkeersmodel)

Figuur 6.6 toont de intensiteiten voor heel Waalwijk bij het realiseren van variant VI.

6.5 Effecten

Aanpassing van de verkeersstructuur in Waalwijk heeft, in combinatie met de voorgestelde maatregelen, de nodige gevolgen voor onder andere de mobiliteit en verkeersveiligheid in Waalwijk. Ter verantwoording van het plan is het van belang inzicht te hebben in deze effecten.

Mobiliteit en bereikbaarheid

De voorgestelde hoofdwegenstructuur leidt tot een heldere verdeling van het autoverkeer over het wegennet (zie ook figuur 6.2). Op een aantal wegen zal de intensiteit ten opzichte van de situatie bij ongewijzigd beleid afnemen (bijvoorbeeld de Putstraat (Waalwijk), de Burg. Verwielstraat (Waalwijk) en de Raadhuisstraat (Vrijhoeve)), met als gevolg een toename op wegen die hiervoor bestemd zijn (bijvoorbeeld de Mr. Van Coothstraat (Waalwijk), de Wilhelminastraat (Waalwijk) en de Schoutstraat (Waspik)).

Het aandeel intern autoverkeer in Waalwijk is in de huidige situatie niet extreem hoog in vergelijking tot andere kernen van deze omvang (circa 50% van het totaal aan intern en extern verkeer in Waalwijk). Een deel van de interne ritten in Waalwijk wordt reeds afgelegd per fiets. Verwacht wordt echter dat door de voorgestelde verkeersstructuur met de daarbijbehorende maatregelen een groter deel van de (toekomstige) interne autoritten over korte afstand vervangen wordt door de fiets. Op grond van berekeningen met het verkeersmodel wordt verwacht dat met behulp van de voorgestelde maatregelen in dit plan 8% van de groei van de totale interne autoritten wordt vervangen door de fiets. Het totale aantal autoritten in Waalwijk zal als gevolg hiervan niet met 38% groeien, maar met 34%.

Onder meer het aanbieden van kwalitatief goede fietsroutes (naar met name Tilburg en 's-Hertogenbosch, maar ook naar Kaatsheuvel en Raamsdonk) zal een gunstig effect hebben op de tempering van de groei van het externe verkeer. De verwachting is dat aan de taakstelling, zoals in dit plan geformuleerd, kan worden voldaan, mits de voorgestelde maatregelen allemaal worden uitgevoerd.

Het op peil houden c.q. verbeteren van de kwaliteit van het openbaar vervoer is uiteraard van wezenlijk belang voor het beperken van de groei van het externe autoverkeer.

Veiligheid

De verdeling van Waalwijk in duidelijke verkeers- en verblijfsgebieden heeft, in combinatie met de infrastructurele en mensgerichte maatregelen, positieve effecten op de verkeersveiligheid. De meeste voorzieningen zoals scholen, winkels en dergelijke zijn veilig bereikbaar. Een groot aantal onveilige locaties die uit de geregistreerde ongevallen naar voren zijn gekomen, maar ook onveilige verkeerssituaties zoals genoemd in de beginspraak en workshop komen voor een groot deel binnen de verblijfsgebieden te liggen. Voor de hoofdwegenstructuur zijn diverse maatregelen voorgesteld die de verkeersveiligheid positief beïnvloeden. Daarnaast worden voor alle hoofdwegen fietsvoorzieningen in de vorm van fietsstroken of -paden voorgesteld. Hierdoor zullen de conflicten tussen langzaam en snelverkeer worden verminderd.

Om een indruk te krijgen van de effecten van de maatregelen op de verkeersveiligheid is op basis van ervaringscijfers een berekening gemaakt. Hierbij zijn de effecten van de afzonderlijke infrastructurele maatregelen als volgt ingeschat:

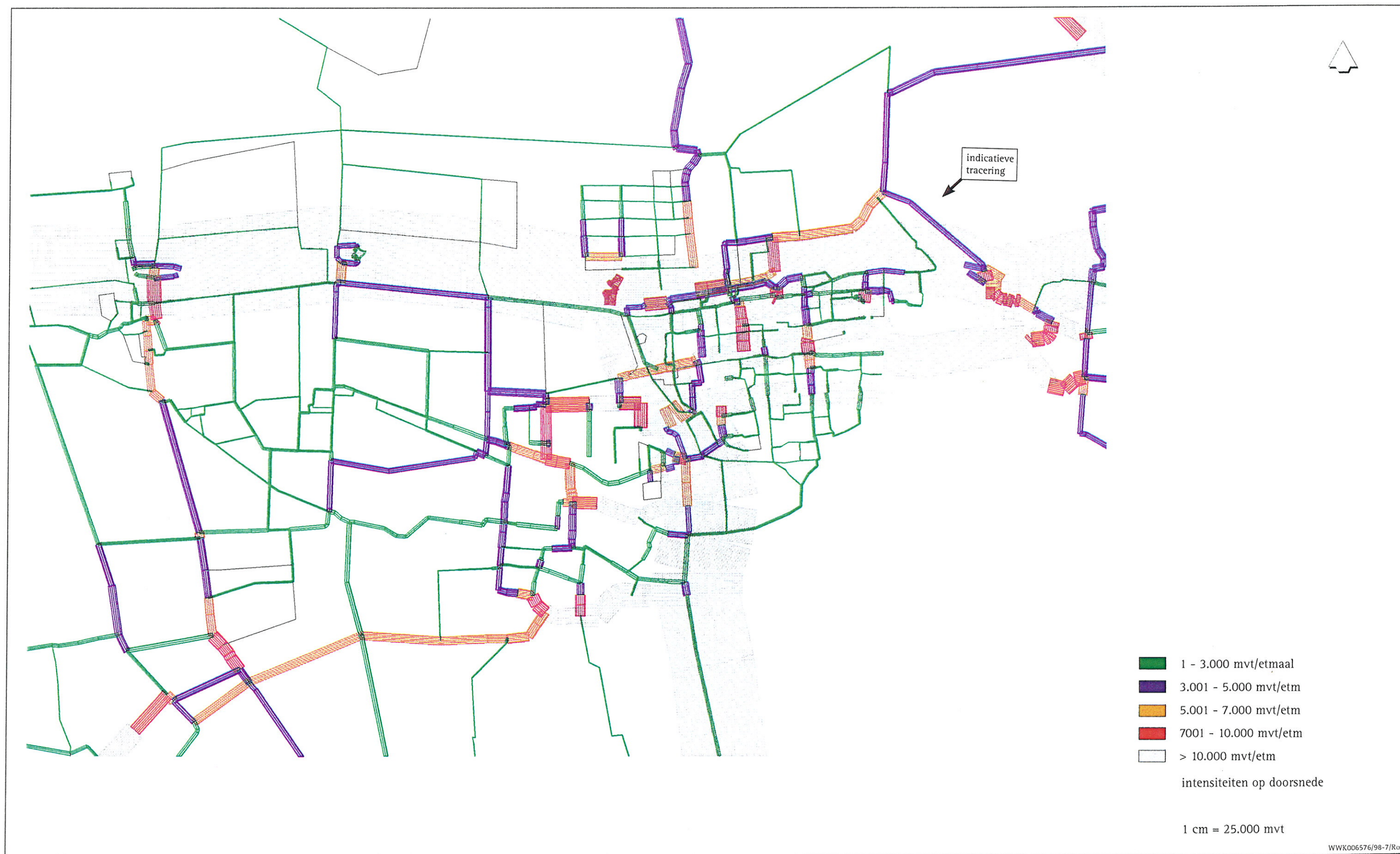
- inrichten verblijfsgebieden: afname slachtoffers 25%;
- kruispuntreconstructies (zoals rotonde, verkeersregelinstallatie) hoofdwegenstructuur: afname slachtoffers varieert van 50 tot 90%;
- wegvakreconstructies hoofdwegenstructuur: afname slachtoffers 25%.

Uit de berekening blijkt dat door middel van de voorgestelde infrastructurele maatregelen een reductie van het aantal slachtoffers van 25 à 35% haalbaar is. Gecombineerd met mensgerichte

maatregelen en de verwachting dat de passieve veiligheid van auto's (airbags, ABS) verder zal worden verhoogd, is de verwachting dat met deze maatregelen Waalwijk voldoet aan de taakstel-



Figuur 6.4: Intensiteiten Waalwijk 2010, variant 5



Figuur 6.6: Intensiteiten Waalwijk 2010, variant VI



Figuur 6.7: Geluidsbelasting 2010, variant 5



Figuur 6.8: Geluidsbelasting 2010, variant VI

lingen, zoals geformuleerd in het nationale verkeersveiligheidsplan. Het zal duidelijk zijn dat hiervoor een forse inspanning moet worden geleverd.

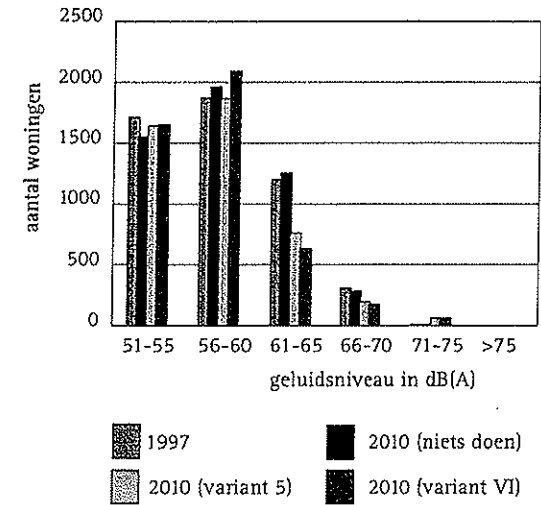
Leefbaarheid

De verandering in de verkeersstromen in Waalwijk heeft ook gevolgen voor de geluidsbelasting van de woningen. Uit tabel 6.1 wordt duidelijk dat de geluidshinder in 2010 zonder aanvullend verkeers- en vervoersbeleid ten opzichte van 1997 toeneemt: bij de doe-nietsvariant krijgen ten opzichte van 1997 circa 125 woningen meer te maken met een gevelbelasting van meer dan 55 dB(A). In het voorliggende plan wordt een afname tot circa 2.800 woningen bewerkstelligd. Door de toepassing van geluidsreducerend asfalt op straten die deel uitmaken van de hoofdwegenstructuur, kan dit aantal nog verder worden beperkt. Belangrijk is de constatering dat de aantallen woningen in de hogere belastingsklassen verschuiven naar lagere klassen. Dit gunstige effect doet zich in nog sterkere mate gelden bij de varianten 5 en VI. Met betrekking tot de 39 woningen in de klassen 71-75 dB(A) het volgende: 38 woningen betreffen gestapelde woningen langs de Taxandriaweg. Alhier worden in 1998 afscherpende voorzieningen getroffen waardoor de gevelbelasting sterk zal afnemen.

geluidsniveau per 5 dB(A)	1997	2010 (niets doen)	2010 (variant 5)	2010 (variant VI)
51-55 dB(A)	1.689	1.532	1.620	1.628
56-60 dB(A)	1.847	1.938	1.843	2.067
61-65 dB(A)	1.178	1.230	740	613
66-70 dB(A)	292	261	174	152
71-75 dB(A)	1	1	39	39
> 75 dB(A)	0	0	0	0

Tabel 6.1: Aantal woningen per geluidsklasse

In figuur 6.7 is de geluidsbelasting voor variant 5 opgenomen. Figuur 6.8 toont de geluidsbelasting voor variant VI. In figuur 6.9 zijn de woningaantallen per geluidsklasse voor de situatie in 1997, in 2010 bij de doe-nietsvariant, in 2010 bij variant 5 en in 2010 bij variant VI naast elkaar in een grafiek weergegeven.



Figuur 6.9: Vergelijking gevelbelasting

6.6 Prioriteiten

In hoofdstuk 3 zijn de maatregelen behorend bij het conceptplan begroot op 29 miljoen gulden, exclusief BTW, grondaankopen, het (ver)leggen van kabels/leidingen etc. Naast genoemde maatregelen set zijn nauw verweven met dit GVVP de volgende sleutelprojecten:

- integrale aanpak van de spoorzone met hierin opgenomen parkeervoorzieningen ten behoeve van het centrum;

- parkeervoorzieningen aan de noordzijde van het centrum uitbreiden, inclusief het verbeteren van de looproutes;
- aanleg van de verlengde Altenaweg;
- realisatie van de oostelijke ontsluitingsstructuur verband houdend met de nieuwe aansluiting Waalwijk-oost op de A59.

Deze vier projecten kosten tezamen vele tientallen miljoenen guldens. Wel is het zo dat deze projecten voor de langere termijn van wezenlijk belang zijn voor het doen welslagen van het in dit beleidsplan geformuleerde verkeers- en vervoersbeleid. Om die reden is in de prioriteitenlijst een 'spaarbedrag' opgenomen voor deze projecten. Niet alle maatregelen kunnen in korte tijd gerealiseerd worden. Voor de eerste vijf jaren is een pakket van maatregelen geformuleerd. Bij de samenstelling hebben de volgende overwegingen een rol gespeeld:

- maatregelen moeten de ontwikkelde structuren (voor voetganger, auto, fiets of openbaar vervoer) versterken;
- maatregelen moeten de verkeersveiligheid bevorderen;
- er moet sprake zijn van een balans tussen mensgerichte en infrastructurele maatregelen;
- er moet sprake zijn van een goede volgorde van werken: bijvoorbeeld eerst gebiedsontsluitingswegen op orde brengen en vervolgens de verblijfsgebieden (hetzij 30 km/h dan wel 60 km/h-zones) realiseren;
- er moet recht worden gedaan aan de beginspraakreacties, inbreng van de werkbijeenkomst/ideeënavond en de inspraakronde.

Op grond van het voorgaande is de volgende tabel ontstaan met prioriteiten voor de komende vijf jaren.

maatregel	kosten
mensgerichte maatregelen	f 400.000,-
30 km/h-gebieden - 150 km weglengte	f 1.500.000,-
60 km/h-maatregelen - landelijk gebied met onder andere Hogevaart, Koesteeg, Winterdijk, 160 ha	f 400.000,-
gebiedsontsluitingswegen:	
- Wilhelminastraat	f 2.200.000,-
- Burg. Verwielstraat	f 1.000.000,-
- Mr. Van Coothstraat	f 2.200.000,-
- Putstraat - Groenstraat	f 1.000.000,-
- Burg. Smeelalaan	f 1.000.000,-
- Schoutstraat	f 2.200.000,-
- Heistraat	f 750.000,-
- Dick Flemmingstraat	f 1.200.000,-
- Spoortracé	PM
fietsvoorzieningen	
- Kloosterheulweg (zie ook 30 km/h- en 60 km/h-gebieden, alsmede de gebiedsontsluitingswegen)	f 600.000,-
totaal	PM + f 14.450.000,-

Tabel 6.2: Prioriteiten voor de komende vijf jaren

Indien per jaar 1 miljoen gulden wordt gespaard voor de sleutelprojecten is voor de komende vijf jaren een bedrag nodig van circa 20 miljoen gulden. Op jaarbasis derhalve 4 miljoen gulden. In deze kostenopzet is geen rekening gehouden met eventuele subsidies die mede met behulp van dit GVVP kunnen worden verworven.



Figuur 7.1: Impressies maatregelen binnen de bebouwde kom

7 Impressies voor de nadere uitwerking

Op basis van de functietoekenning die voor iedere weg/straat van de gemeente is gemaakt in dit verkeersplan kunnen, daar waar aanpassingen nodig zijn, deze uitgewerkt worden. Op de figuren 7.1 en 7.2 is een aantal impressies weergegeven, zodat u een indruk krijgt hoe een en ander eruit kan gaan zien. Met nadruk wordt hier aangegeven dat het om impressies gaat. Bij de uitwerking kan, in samenspraak met bewoners en belanghebbenden besloten worden sommige onderdelen anders in te vullen. De functie staat echter vast. Ten aanzien van de gebiedsontsluitingswegen het volgende.

Alle gebiedsontsluitingswegen dienen in principe een asfaltverharding te hebben; dit uit het oogpunt van uniformiteit, maar uiteraard ook uit comfortoverwegingen: geluidshinderreductie en minder trillingen. Asfalt wordt zeker niet toegepast om de rijsnelheden van het autoverkeer op peil te houden. Integendeel, op de gebiedsontsluitingswegen waar de ontsluitingsfunctie het duidelijkst naar voren komt (de 'ontsluitingsstructuur' in de kern Waalwijk) worden de rijsnelheden in toom gehouden door de inrichting van de kruispunten en door handhaving. Op de andere gebiedsontsluitingswegen (Burg. Smeelelaan, Wilhelminastraat, Mr. Van Coothstraat, Burg. Verwielstraat, Putstraat, 'Het Lint' in Vrijhoeve - Sprang) kunnen op de kruispunten en bij de oversteekpunten snelheidsremmende voorzieningen worden aangebracht. Hiermee wordt tevens bereikt dat 'gebiedsvreemd' verkeer wordt geweerd.



Nieuwe vormgeving erftoegangsweg

*bron: Ideeënbundel Duurzaam Veilig in ontwikkeling
Ministerie van Verkeer en Waterstaat, mei 1998*

Begrippenlijst

Aanliggend fietspad

Fietspad dat door een zeer smalle tussenberm is gescheiden van de naastgelegen rijbaan, dan wel geheel verhoogd langs die rijbaan is uitgevoerd.

Autodaten

Systeem waarbij abonnementhouders tegen speciale tarieven op aanvraag kunnen beschikken over een door hen gewenst type auto.

Carpoolen

Het regelmatig gezamenlijk gebruiken van een auto, met name in het woon-werkverkeer.

Bereikbaarheid

Maat voor de toegankelijkheid van een bestemming uitgedrukt in tijd en/of kosten en/of moeite.

Doorgaand verkeer

Verkeer dat geen herkomst en geen bestemming heeft binnen het beschouwde gebied.

Duurzaam Veilig

Concept, waarbij een zodanige afstemming bestaat tussen mens, voertuig en infrastructuur, dat de kans op (letsel bij) een verkeersongeval minimaal is.

Duurzame samenleving

Situatie waarin wordt voorzien in de behoefte van de huidige generatie, zonder daarmee voor toekomstige generaties de mogelijkheden in gevaar te brengen om ook in hun behoefte te kunnen voorzien.

Erftoegangsweg

Weg die zorgt voor een veilige afwikkeling van het verkeer binnen een woongebied.

Extern verkeer

Verkeer dat of de herkomst of de bestemming heeft binnen het beschouwde gebied.

Fietsstrook

Door een doorgetrokken of onderbroken streep afgescheiden gedeelte van de rijbaan, waarop fietssymbolen zijn aangebracht en dat bestemd is voor fietsers.

Fietssuggestiestrook

Door wegmarkeringen en/of in kleur aangegeven niet verplichte rijstrook bestemd voor fietsers en ander langzaam verkeer.

Gebiedsontsluitingswegen

Wegen die primair zorgen voor een vlotte en veilige afwikkeling van het verkeer.

Gevelbelasting

Geluidsbelasting veroorzaakt door het wegverkeer gemeten aan de gevel van een woning.

Grenswaarde

Een kwaliteitsniveau van de buitenlucht dat ten minste moet worden bereikt of gehandhaafd.

Infrastructurele maatregelen

Maatregelen aan wegen die gericht zijn op een betere doorstroming van de bus (verkeerslichtenbeïnvloeding, eigen rijstroken en dergelijke).

Intern verkeer

Verkeer dat zowel de herkomst als de bestemming heeft binnen het beschouwde gebied.

(Verkeers)leefbaarheid

De kwaliteit van de verblijfsomgeving. Het verkeer beïnvloedt de leefbaarheid in de vorm van verkeersonveiligheid, geluid, luchtverontreiniging en barrièrewerking.

Letselongevallen

Ongevallen waarbij doden en/of gewonden zijn gevallen.

Mobiliteit

De potentie om in een verplaatsing van A van B te kunnen voorzien.

Modal split

Verdeling van zich verplaatsende personen of van verplaatste goederen over de gebruikte vervoerswijzen.

Sluipverkeer

Verkeer dat van een weg van een lagere categorie gebruikmaakt, terwijl een weg van een hogere categorie beschikbaar is voor de betreffende verplaatsing.

Verblijfsfunctie

Dienstbaarheid van een weg aan sociale en recreatieve activiteiten van omwonenden.

VERDI

Verkeer En Vervoer, Regionaal Decentraal Integraal

Verkeersgebied

Verzameling van plaatsen van herkomst en bestemming van (auto)verkeer.

Vrijliggend fietspad

Fietspad dat hetzij parallel loopt met een naast gelegen rijbaan en daarvan door een tussenberm wordt gescheiden, hetzij geheel een eigen tracé volgt.

Literatuur

AGV (1992). *Mobiliteitsstructuurschets Waalwijk*. Nieuwegein: AGV.

Buys & van der Vliet (1996). *Sprang-noord, Sprang-Capelle; Inrichtingsplan openbare ruimte*. 's-Hertogenbosch: Buys & van der Vliet

BRO (1998). *Positie en perspectief winkel concentraties, concept*. Vught, BRO.

Diepens en Okkema (1998). *Fietsparkeerplan Waalwijk-centrum*. Delft: Diepens en Okkema

Goudappel Coffeng BV (1998). *Technische beschrijving actualisering en uitbreiding verkeersmilieukaart*. Deventer: Goudappel Coffeng BV.

Grontmij. *Verkeersveiligheidsplan Waalwijk*. De Bilt: Grontmij

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1998). *Tweede Structuurschema verkeer en vervoer*. 's-Gravenhage Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Ministerie van Verkeer een Waterstaat, IPO, VNG, UvW (1997). *Startprogramma Duurzaam Veilig*. 's-Gravenhage: Ministerie van V&W, IPO, VNG, UvW.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Ministerie van Binnenlandse Zaken, IPO, VNG (1996). *VERDI-Convenant*. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Ministerie van Binnenlandse Zaken, IPO, VNG

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (1998). *Derde Nationale Milieubeleidsplan*. Den Haag: Ministerie van VROM.

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (1998). *Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra*. 's-Gravenhage: Ministerie van VROM.

Provincie Noord-Brabant (1996). *Brabant Fietst! Een stimuleringsplan voor het fietsgebruik in Noord-Brabant*. Tilburg: Provincie Noord-Brabant.

Provincie Noord-Brabant (1990). *Kruispunt van wegen. Beleidsnotitie verkeer en vervoer*. 's-Hertogenbosch: Provincie Noord-Brabant.

Provincie Noord-Brabant (1998). *Mobiel Blijven! Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan*. 's-Hertogenbosch: Provincie Noord-Brabant.

Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant en Provincie Noord-Brabant (1997). *Samen over wegen. Over de functies een de structuur van het Brabantse wegennet*. 's-Hertogenbosch: Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant en Provincie Noord-Brabant.

Vervoerregio Tilburg (1994). *Regionaal Verkeers- en Vervoerplan*. Tilburg: kerngroep Vervoerregio Tilburg.

VIA verkeersadvisering (1996): *Verkeersplan Sprang, kern Sprang*. Vught: VIA verkeersadvise-ring.

Werkgroep Putstraat (1997). *M.S.S. (deel II), (Met Snelheid Slow)*. Waalwijk, Werkgroep Putstraat.

Bijlagen

Bijlage 1: Reacties beginspraak

locatie	voor wie onveilig				oorzaken								opmerkingen	voorstel
	voetgangers	(brom)fietzers	automobilisten	kinderen	1	2	3	4	5	6	7	8		
A59				x									wegwijzer OP A59 naar 'HAVEN' voor vreemde chauffeurs	-
Akkerlaan	x	x								x	x			fietsvoorzieningen
Algemeen	x	x	x	x		x	x						openbaar vervoer niet frequent genoeg	fietsvoorzieningen
Algemeen	x	x	x	x						x			te veel straten worden tegelijk afgesloten voor werkzaamheden	fietsvoorzieningen
Alle beklinkerde straten met fietspad														
		x												onderhoud
Altenaweg	x	x	x			x				x	x	x	voorrangsregeling	-
Ambrosiusweg		x					x		x					reconstructie
Sint Antoniusstraat	x	x	x	x	x	x			x	x			slecht wegdek	30 km/h-gebied
Beethovenlaan tussen Bachlaan en Mozartlaan		x		x			x	x						30 km/h-gebied
Benedenkerkstraat	x	x	x	x		x	x		x					30 km/h-gebied
Binnenbijster (wijk)				x									woonerf aanleggen	30 km/h-gebied
Bloemenoordplein	x												veel (brom)fietzers rijden op trottoir	30 km/h-gebied
Max Bruchstraat				x		x	x		x		x			30 km/h-gebied
Carmelietenstraat		x	x						x					30 km/h-gebied
Centrum	x				x									30 km/h-gebied
Centrum	x	x	x	x						x			geheel gesloten voor gemotoriseerd verkeer	-
Meester Van Coothstraat	x	x	x		x	x	x	x		x				reconstructie
Meester Van Coothstraat (uitgang parkeerterrein)	x	x	x										fout gebruik in- en uitgangen	reconstructie
Drunenseweg (fietspad naar Spoorbrugweg)		x											geen verlichting	-
Van der Duinstraat	x	x	x	x		x	x	x	x					-
Eerste Zeine (nabij Ambrosiusweg)		x	x		x	x								30 km/h-gebied
Eerste Zeine oost	x	x					x		x					30 km/h-gebied
Eikendonklaan		x									x			30 km/h-gebied
Eikenlaan	x		x	x			x		x					30 km/h-gebied
Elzenervee (wijk)			x										ontbrekende ontsluiting noord- en westkant van de wijk	30 km/h-gebied
Emminkhovenstraat	x	x	x		x	x								fietsvoorzieningen
FlorisVlaan (ter hoogte van school)				x			x							reconstructie
Groenewoudlaan	x	x	x	x			x				x			reconstructie
Groenstraat	x	x	x			x							drempels komen op fietspad uit	30 km/h-gebied
Grotestraat	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x		te veel ruimte tussen tegels bij drempels, slecht wegdek	30 km/h-gebied
Grotestraat (ingang fietsenstalling)	x												door parkeren fiets op stoep; voetgangers op straat	30 km/h-gebied
Grotestraat tussen Hertog Janstraat en Wilhelminastraat	x	x	x	x	x				x				slecht wegdek	30 km/h-gebied
Grotestraat tussen Putstraat en Wilhelminastraat	x	x			x									30 km/h-gebied
Frans Halslaan	x	x		x			x							30 km/h-gebied
Halve Zolenpad		x								x	x	x	aanleg fietstunnel	onderhoud
Heistraat	x	x	x				x						slecht wegdek	onderhoud
Hogevaart	x	x		x		x	x	x		x				60 km/h-gebied
Hoofdstraat		x	x			x	x					x		30 km/h-gebied
Hoogeinde	x	x		x			x			x	x	x		30 km/h-gebied
Industrieweg			x										alle kruispunten voorrang	-
Dr. van Karnebeeklaan							x	x						30 km/h-gebied
Kasteellaan	x	x	x	x					x			x		30 km/h-gebied
Kerkstraat (Waspijk)	x	x	x			x	x		x					30 km/h-gebied
Kleiweg												x		60 km/h-gebied
Kloosterweg	x	x	x	x			x						slecht wegdek trottoir	30 km/h-gebied
Kruispunt Acaciastraat - Zonnedauwstraat		x											gevaarlijke obstakels in het wegdek	30 km/h-gebied
Kruispunt Akkerlaan - Drunenseweg	x	x	x	x		x	x			x			auto's versperren de weg	-
Kruispunt Akkerlaan - Olympiaweg	x	x					x					x		-
Kruispunt Altenaweg - Kloosterheulweg			x			x								-
Kruispunt Bachlaan - Burg. Van der Klokkenlaan	x	x	x										VRI hier overbodig	reconstructie
Kruispunt Beethovenlaan - Mozartlaan		x											voorsorteer mogelijkheden voor de fietsers gewenst	reconstructie
Kruispunt Bernhardstraat - Raadhuisstraat	x	x			x	x	x				x	x		-
Kruispunt Besoijenstraat - Tolstraat	x	x					x							30 km/h-gebied
Kruispunt Max Bruchstraat - Mendelssohnstraat	x	x	x	x		x	x		x		x			30 km/h-gebied
Kruispunt Jeroen Boschstraat - Kerkstraat	x	x	x			x	x							30 km/h-gebied

- 1
- smal
- 2
- te druk
- 3
- hard rijden
- 4
- sluipverkeer
- 5
- parkeren
- 6
- slechte/ontbrekende fietsvoorzieningen
- 7
- oversteekvoorziening
- 8
- onoverzichtelijke/gevaarlijke situaties

locatie	voor wie onveilig				oorzaken								opmerkingen	voorstel
	voetgangers	(brom)fietsers	automobilisten	kinderen	1	2	3	4	5	6	7	8		
Kruispunt Meester Van Coothstraat - Burg. Van der Klokkenlaan	x	x	x		x	x	x					x		reconstructie
Kruispunt Meester Van Coothstraat - Julianastraat	x	x					x							reconstructie
Kruispunt Meester Van Coothstraat - Margrietstraat	x	x	x	x	x	x	x		x		x	x		reconstructie
Kruispunt Dijkstraat - Van der Duinstraat		x	x							x				30 km/h-gebied
Kruispunt Eerste Zeine - Burg. Smeelelaan	x	x	x			x								-
Kruispunt Eerste Zeine - Sint Antoniusstraat		x	x							x	x	x		30 km/h-gebied
Kruispunt Eikenlaan - Klaproosstraat		x	x										inritten en drempels te steil	30 km/h-gebied
Kruispunt Gemma Frisiusstraat - Van Berckenrodelaan			x									x	door fout geplaatste glasbak	30 km/h-gebied
Kruispunt Groenwoudlaan - Wederikstraat		x	x	x		x	x							reconstructie
Kruispunt Grotestraat - Besoyenstraat	x	x	x	x								x		30 km/h-gebied
Kruispunt Grotestraat - Burg. Verwielstraat		x	x									x		30 km/h-gebied
Kruispunt Grotestraat - Emminkhovensestraat	x	x	x	x								x	gebrek alternatieve routes Waalwijk zuid - Haven	30 km/h-gebied
Kruispunt Grotestraat - Hertog Janstraat	x	x	x	x		x	x		x		x	x		reconstructie
Kruispunt Grotestraat - Kloosterheulweg	x	x	x			x						x		-
Kruispunt Grotestraat - Molenvlietstraat	x	x	x			x	x					x		30 km/h-gebied
Kruispunt Grotestraat - Putstraat	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	voetganger belemmerd door (brom)fietsers en motoren, gedrag fietsers	30 km/h-gebied
Kruispunt Grotestraat - Stationsstraat	x					x							autovrij maken	30 km/h-gebied
Kruispunt Grotestraat - Wilhelminastraat	x	x	x	x		x						x		reconstructie
Kruispunt Halve Zolenpad (alle)		x					x			x	x			-
Kruispunt Heistraat - Nieuwe Vaart		x		x		x	x							-
Kruispunt Heistraat - Raadhuisstraat	x	x	x	x	x		x			x		x		-
Kruispunt Hokeinde - Laageinde	x	x		x			x	x						30 km/h-gebied
Kruispunt Hoofdstraat - Wendelnesseweg		x	x		x	x						x		-
Kruispunt Hoogeinde - Loefstraat	x	x	x	x	x	x	x		x			x	slecht wegdek	30 km/h-gebied
Kruispunt Hertog Janstraat - Grotestraat												x		reconstructie
Kruispunt Hertog Janstraat - Taxandriaweg	x	x	x							x	x	x	voorrangsregeling obstakel in de weg	-
Kruispunt Klaproosstraat - Valeriaanstraat		x												30 km/h-gebied
Kruispunt Burg. Van der Klokkenlaan - Sint Antoniusstraat	x	x	x	x	x	x				x	x		VRI slecht	reconstructie
Kruispunt Kloosterweg - Mozartlaan				x		x	x		x		x		geluidsoverlast	-
Kruispunt Lovenlaan - Groen van Prinsterenlaan	x	x	x	x		x	x							reconstructie
Kruispunt Margrietstraat - Stationsstraat		x			x					x				30 km/h-gebied
Kruispunt Marijkestraat - Wilhelminastraat		x	x						x					reconstructie
Kruispunt Mendelssohnstraat - Richard Wagnerstraat	x	x	x				x	x						30 km/h-gebied
Kruispunt Merwedelaan - Olympiaweg	x	x				x	x							-
Kruispunt Merwedelaan - Professor Nolenslaan		x					x					x	fietspad over spoortracé of tunnelbak	-
Kruispunt Mesdaglaan - Jeroen Boschstraat		x	x									x		30 km/h-gebied
Kruispunt Molenstraat - Kerkstraat												x		30 km/h-gebied
Kruispunt N 261 - Prof. Kamerlingh Onnesweg			x										slechte doorstroming	reconstructie
Kruispunt N 261 - Taxandriaweg west			x										lange wachttijden VRI in spits	reconstructie
Kruispunt Nieuwe vaart - Schrevelstraat		x	x			x								-
Kruispunt Noorder Parallelweg - Burg. Smeelelaan	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	werking VRI niet goed, fietser niet links voorsorteren, aparte lichten parallelweg	reconstructie
Kruispunt Noorder Parallelweg - Wilhelminastraat	x	x	x			x	x		x					reconstructie
Kruispunt Oudestraat - Torenstraat		x	x									x		30 km/h-gebied
Kruispunt Putstraat - Pieter Vredestraat	x	x		x	x	x	x		x					-
Kruispunt Putstraat - Victoriestraat	x	x	x	x	x	x	x		x				voetganger belemmerd door (brom)fietsers en motoren	-
Kruispunt Raadhuisstraat - Van der Duinstraat	x	x	x	x					x		x	x		-
Kruispunt Jan de Rooijstraat - Burg. Van der Klokkenlaan		x	x										slecht gedrag schoolkinderen	reconstructie
Kruispunt Burg. Smeelelaan - Olympiaweg		x	x									x		-
Kruispunt Spangenstraat - R.F. Wijffelsstraat		x	x										te hoog groen	-
Kruispunt Spoorbrugweg - Geerde	x	x	x	x									(brom)fietsers vanaf fietspad letten niet op	30 km/h-gebied
Kruispunt Tilburgseweg - Kerkstraat	x	x	x				x				x		deelconflict fiets-auto levert gevaar op	30 km/h-gebied
Kruispunt Tilburgseweg - N 261			x										verkeerde afstelling VRI (rechtsaf vanuit Noorden)	reconstructie
Kruispunt Valkenvoortweg - Weteringweg		x			x		x							-
Kruispunt Van Assendelftstraat - Kasteellaan	x	x	x				x		x					30 km/h-gebied

- 1 smal
- 2 te druk
- 3 hard rijden
- 4 sluipverkeer
- 5 parkeren
- 6 slechte/ontbrekende fietsvoorzieningen
- 7 oversteekvoorzieningen
- 8 onoverzichtelijke/gevaarlijke situatie

locatie	voor wie onveilig				oorzaken								opmerkingen	voorstel
	voetgangers	(brom)fietsers	automobilisten	kinderen	1	2	3	4	5	6	7	8		
Kruispunt Mgr. Zwijssenstraat - Thorbeckelaan	x	x	x	x			x					x		30 km/h-gebied
Kruispunten Burg. Smeelelaan		x	x			x							problemen bij linksaf slaan	-
Gustav Mahlerstraat	x	x		x				x						30 km/h-gebied
Marijkestraat bij uitrit Antoniushof	x			x					x	x				30 km/h-gebied
Meerdijk	x	x	x					x						30 km/h-gebied
Mendelssohnstraat	x	x	x	x	x	x	x		x		x	x		30 km/h-gebied
Van der Merwedelaan		x					x			x				fietsvoorzieningen
Molenstraat							x		x					30 km/h-gebied
Burg. Moonenlaan	x	x	x						x					30 km/h-gebied
Mozartlaan	x	x	x				x							reconstructie
Nieuwe Vaart	x	x					x	x		x				fietsvoorzieningen
Noorder Parallelweg	x	x	x			x	x		x				oversteken naar woningen ondoenlijk	reconstructie
Prof. Kamerlingh Onnesweg	x	x	x				x						kleur lichten VRI slecht zichtbaar door zon	-
Oosteind						x	x	x		x				30 km/h-gebied
Oosteind (viaduct t/m Gamma)		x	x						x	x				30 km/h-gebied
Oudestraat		x	x							x			te hoge drempels	30 km/h-gebied
Putstraat	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x		slecht wegdek door te veel vrachtverkeer, te weinig speelruimte, trottoir te smal	30 km/h-gebied
Raadhuistraat		x	x	x		x			x	x		x	te hoge drempels	30 km/h-gebied
Rembrandtpark	x	x		x			x							30 km/h-gebied
Schoolstraat (bij oversteekplaats)	x			x							x			-
Schoutstraat							x					x		fietsvoorzieningen
Burg. Smeelelaan	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	te veel straten worden regelmatig afgesloten voor werkzaamheden, lawaai	overlast fietsvoorzieningen
Spangenstraat	x	x	x			x	x			x				30 km/h-gebied
Spoorbrugweg		x												-
Spoorbrugweg richting centrum	x	x					x							-
Spoortracé		x											fietspad over spoortracé	reconstructie
Stationsstraat	x	x	x									x	lange wachttijden door deelconflicten, te veel ruimte tussen tegels bij drempels	30 km/h-gebied
Talmastraat	x	x					x		x					30 km/h-gebied
Taxandriaweg	x	x		x						x				-
Teisterbantlaan			x		x		x							fietsvoorzieningen
Thorbeckelaan						x	x							30 km/h-gebied
Tilburgseweg	x	x	x							x				-
Valkenvoortweg		x			x					x				60 km/h-gebied
Veerweg		x	x										slecht wegdek	60 km/h-gebied
Verdistraat	x	x	x	x		x	x	x						30 km/h-gebied
Verdistraat (tussen Beethovenlaan en Kloosterweg)	x	x	x	x			x	x	x	x				30 km/h-gebied
Burg. Vervielstraat	x	x	x	x							x		te recht, te breed, menging van functies	reconstructie/30 km/h-gebied
't Vaartje		x	x		x				x				hoogteverschil in wegdek t.h.v. versmallingen, te hoge drempels	60 km/h-gebied
Vondelstraat				x			x	x						30 km/h-gebied
Vrouwenvaartsestraat	x	x		x			x							60 km/h-gebied
Wendelnesseweg			x						x				fietsers parallelweg	
Westeinde	x	x				x	x		x				slecht wegdek	30 km/h-gebied
Wilhelminastraat	x	x		x	x	x	x		x		x	x	slecht wegdek	reconstructie
Winterdijk	x	x	x						x			x	slecht wegdek	60 km/h-gebied
Zanddonkstraat (fietsdoorgang Beethovenlaan)	x	x											hek met stoep en zand	-

- 1
- smal
- 2
- te druk
- 3
- hard rijden
- 4
- sluipverkeer
- 5
- parkeren
- 6
- slechte/ontbrekende fietsvoorzieningen
- 7
- oversteekvoorzieningen
- 8
- onoverzichtelijke/gevaarlijke situatie

Bijlage 2: Beschrijving verkeers- model

1 Algemeen

Voor het opstellen van een verkeersmodel zijn nodig een beschrijving van het wegennet en een tabel (matrix) met het aantal autoritten tussen plaatsen van herkomst en bestemming binnen de gemeente Waalwijk.

Om modeltechnische redenen is het niet mogelijk elke rit tussen afzonderlijke plaatsen van herkomst en bestemming (adressen) te beschouwen. Daarom worden verzamelingen van adressen gecombineerd en ontstaan zogenaamde verkeersgebieden. Deze gebieden worden door middel van zogenaamde voedingslinks aangesloten op het wegennet. Het aantal autoritten tussen de gebieden vormt de zogenaamde Herkomst-Bestemmingsmatrix (HB-matrix).

Het wegennet wordt in het verkeersmodel beschreven door verbindingen tussen de knooppunten, zogenoemde wegvakken. Aan elk wegvak wordt een weerstand toegekend. In dit geval is dat de reistijd, een combinatie van afstand en snelheid. Van herkomst naar bestemming wordt het verkeer aan de snelste route toegedeeld met als resultaat de belasting (intensiteit) per wegvak.

Om met een verkeersmodel zo betrouwbaar mogelijke uitspraken te kunnen doen, is het noodzakelijk eerst de modelparameters te kalibreren, hetgeen gebeurt door het opstellen van een model voor de huidige situatie. De uitkomsten van dit model worden vergeleken met de huidige, waargenomen intensiteiten (tellingen). Op basis van deze vergelijking worden tijdens het modelproces de parameters van het model zodanig bijgesteld dat de uitkomsten van het model een

realistische weergave vormen van de werkelijkheid. Met de gevonden parameters wordt op basis van de toekomstige sociaal-economische inhoud van de gebieden de toekomstige verkeersproductie en -attractie per gebied berekend. Hiermee wordt inhoud gegeven aan de HB-matrix voor de toekomst. Tevens vormen de in het model voor de huidige situatie naar voren gekomen weerstanden in het wegennet de basis voor de te hanteren weerstanden in het wegennet voor de toekomst.

Het verkeersmodel van de gemeente Waalwijk is opgenomen in het verkeersmodel van de regio Tilburg. Daarmee is het mogelijk een prognose te ontwikkelen, die consistent is met de prognose zoals die voor de regio Tilburg is opgesteld.

2 Verkeersmodel huidige situatie 1997

Het wegennet en de gebiedsindeling

De kaart van het wegennet voor de gemeente Waalwijk is door Goudappel Coffeng in samenwerking met de gemeente opgezet. Per wegvak is door de gemeente een schatting van de gemiddelde snelheid gegeven. Het totale wegennet is in eerste instantie door middel van zogenaamde routebomen getoetst op routes tussen de onderscheiden gebieden, zoals die in werkelijkheid worden gereden. Op basis hiervan en tijdens het verdere modelproces bleken enige wijzigingen in de geschatte snelheden noodzakelijk te zijn om tot goede toedelingsresultaten te komen.

De sociaal-economische inhoud

Bij het opstellen van het model is gebruikgemaakt van het aantal woningen en arbeidsplaatsen per gebied in Waalwijk. Daarbij zijn de arbeidsplaatsen onderverdeeld in verschillende sectoren, onder andere: detailhandel-food en non-food, kantoren en industrie. Het aantal autoritten dat, naar aanleiding van deze sociaal-economische inhoud,

geproduceerd zal worden is berekend met behulp van productie/attractie-formules.

De HB-matrix 1997

De HB-matrix 1997 is opgesteld op grond van een door Goudappel Coffeng gehouden kentekenonderzoek. De HB-matrix 1997 is opgebouwd uit drie soorten verkeer:

- doorgaand verkeer: verkeer dat geen herkomst en geen bestemming heeft binnen het onderzoeksgebied;
- extern verkeer: verkeer dat een herkomst of een bestemming heeft binnen het onderzoeksgebied;
- intern verkeer: verkeer dat zowel een herkomst als een bestemming heeft binnen het onderzoeksgebied.

Deze verkeerssoorten zijn elk afzonderlijk in de HB-matrix ingebracht. Daar in het kentekenonderzoek alle ingaande wegen van het onderzoeksgebied zijn opgenomen, is het doorgaande verkeer rechtstreeks overgenomen in de HB-matrix. Het externe verkeer is per kentekendistrict in de matrix overgenomen en vervolgens op grond van de berekende productie/attractie verdeeld over de verkeersgebieden. Als laatste is het interne verkeer in de matrix opgenomen. Het interne verkeer is, evenals het externe verkeer, naar verhouding van berekende productie/attractie verdeeld over de verkeersgebieden.

Toedeling 1997 en toetsing

De matrix wordt volgens de alles-of-nietsmethode aan het netwerk toegedeeld. Om de toedeling te toetsen zijn van de wegvakken uit het kentekenonderzoek en de externe wegvakken de waargenomen en berekende intensiteiten met elkaar vergeleken.

3 Verkeersmodel toekomstige situatie 2010

Algemeen

Het toekomstige gebruik van de wegen in Waalwijk is afhankelijk van:

- a. de toekomstige wegenstructuur in (en rond) Waalwijk;
- b. de verandering van de sociaal-economische inhoud en de daardoor veroorzaakte aantallen vertrekken en aankomsten per verkeersgebied;
- c. de mobiliteitsgroei van het interne, externe en doorgaand verkeer.

De onder punt a genoemde factor bepaalt de toekomstige routevorming van het verkeer, terwijl de onder punt b en c genoemde factoren het toekomstige aantal ritten tussen de onderscheiden verkeersgebieden, de HB-matrix, bepalen.

Het wegennet

De wijzigingen in de wegenstructuur zijn door de gemeente aangegeven.

De sociaal-economische inhoud

Een eerste factor die de matrix voor de toekomstige situatie (2010) bepaalt, is de toekomstige sociaal-economische inhoud van de verkeersgebieden. De veranderingen die ten opzichte van de huidige situatie zullen ontstaan betreffen nieuwe woon- en werkgebieden en uitbreiding van bestaande woon- en werkgebieden. De veranderingen van de sociaal-economische inhoud van de gebieden zijn geleverd door de gemeente.

3.1 De HB-matrix 2010

Distributie

Met behulp van de productie/attractieformules zijn de nieuwe randtotalen van de matrix wat betreft de sociaal-economische inhoud vastge-

steld. Indien de veranderingen van een randtotaal ten opzichte van de huidige situatie relatief groot zijn, dan zal de distributie van het voedingsgebied veranderen. Er zullen bijvoorbeeld autoritten gaan ontstaan naar gebieden waar voorheen geen autoritten naartoe gingen. Om dit in het model op te nemen wordt de distributie gehanteerd uit één of meerdere vergelijkbare voedingsgebieden. Op deze manier worden ook autoritten van/naar nieuwe gebieden in de matrix opgenomen.

Mobiliteitsgroei

Naast de veranderingen van de sociaal-economische inhoud van de gebieden binnen Waalwijk speelt tevens de mobiliteitsgroei een rol bij de toekomstige verkeerssituatie in Waalwijk. Deze groei is ontleend aan het verkeersmodel voor de regio Tilburg.

HB-matrix

De matrix van de toekomstige situatie is, naast gebruik van het vermelde aantal toekomstige ritten per verkeersgebied en de vermelde mobiliteitsgroefactoren, totstandgekomen op basis van de matrix voor de huidige situatie.

De toedeling 2010

De HB-matrix 2010 is volgens de alles-of-niets-methode toegedeeld aan het wegennet.

Bijlage 3: Tabellen kenmerken Duurzaam Veilig

Verkeers-, weg-, kruispunt- en inrichtings-/omgevingskenmerken per categorie
Essentiële kenmerken zijn met een * aangegeven, indicatieve kenmerken met een .

Categorie	Stroomweg		Gebiedsontsluitingsweg	Erftoegangsweg
type	autosnelweg	autoweg		
verkeerskenmerken				
- maximumsnelheid auto (km/h)	120	100	80	60
- intensiteit auto (etmaal)	> 15.000	7.000 - 20.000	3.000 - 15.000	< 5.000
- minimale binding	geen		regio	verblijfsgebied
wegindeling				
* scheiding rijrichtingen	ja		ja	nee
- effectieve rijbaanbreedte	2*(2*3,5) m	2*3,25 m	2*3,00 m	5,00 (3,5) m
- wegvaklengte	> 2.000 m	> 1.000 m	> 500 m	< 500 m
- inhalen	2e rijstrook	periodieke inhaalstrook	niet toegestaan	evt gebruik van berm (dragend/graskeien)
- positie (brom)fiets	verbod of op parallelweg		parallelweg	mengen of fietsstroken
- positie voetganger	verbod of langs parallelvoorziening		op of langs parallelweg	op of langs rijbaan
- positie gemot. langzaam verkeer	verbod of op parallelweg		verbod of op parallelweg	mengen
- halten openbaar vervoer	gescheiden		halte-havens	langs rijbaan
- parkeren	niet of op parallelweg		niet of op parallelweg	langs rijbaan
(*) pechvoorzieningen	vluchtstrook	vluchtstrook of brede redresseerstrook	pechhavens en dragende berm	geen
inrichtings- en omgevingskenmerken				
- verlichting	bij kruispunten		bij kruispunten	indien nodig
- obstakelvrije zone	10 m	6 m	3 m	2 m
* markering in langsrichting	ja		ja	indien nodig
- snelheidsbeperkende maatreg.	nee		nee	ja, indien nodig
- erfaansluitingen	nee		nee, in principe niet	ja
kruispuntprincipes				
* met autosnelweg	knooppunt		ongelijkvloerse aansluiting met voorrangsregeling	niet toegestaan
* met autoweg	knooppunt	knooppunt of grote rotonde		
* met gebiedsontsluitingsweg	ongelijkvloerse aansluiting met voorrangsregeling		gelijkvloers met snelh.bep. maatreg. en voorrangsregeling	gelijkvloers met snelh.bep. maatreg. en voorrangsregeling
* met erftoegangsweg	niet toegestaan		"	gelijkwaardig met snelheidsbeperkende maatregelen
* met fietspaden	ongelijkvloers		"	gelijkvloers met snelh.bep. maatreg. en voorrangsregeling
- met voetgangers	ongelijkvloers		"	gelijkvloers met snelheidsbeperkende maatregelen
* met openbaar-vervoerbanen	ongelijkvloers		ongelijkvloers of volledig bewaakte overgang	ongelijkvloers of bewaakte overgang

Tabel B3.1: Voorkeurskenmerken wegen buiten de bebouwde kom

Verkeers-, weg-, kruispunt- en inrichtings-/omgevingskenmerken per categorie

Essentiële kenmerken zijn met een * aangegeven, indicatieve kenmerken met een .

Categorie	Gebiedsontsluitingsweg			Erftoegangsweg
type	type 1	type 2	type 3	
verkeerskenmerken				
- max. snelheid auto (km/h)	70	50	50 (op termijn 30)	30
. ontwerpsnelheid	70	50	40	30
. intensiteit auto (etm)				
. stad	> 8.000	5.000-15.000	3.000-10.000	< 4.000
. dorp	> 10.000	5.000-10.000	3.000-6.000	< 3.000
. minimale binding	regio	lokaal	wijk	buurt
. vrachtverkeer	veel	matig		zeer weinig
wegindeling				
(*) scheiding rijrichtingen	ja	ja, overrijdbaar	nee	nee
- rijbaanindeling	2*1 of 2*2	2*1	1 rijbaan met fietsstroken	
. beschikbare breedte	2*3 m (hoofdrijbaan)	> 9 m (incl. fietsvoorz.)	> 6 m (incl. fietsstroken)	5 m (3 m)
. wegvaklengte	> 500 m	250-500 m	100-250 m	< 100 m
(*) positie fiets	verbod of gesch. voorz.	fietspaden	fietsstroken	mengen
- positie bromfiets	verbod of gesch. voorz.	rijbaan		rijbaan
- positie voetganger	verbod of langs gesch. voorz.	trottoir		trottoir
- positie openbaar vervoer	toegestaan, halten gesch.	toegestaan		niet toegestaan of op eigen (infra)structuur
- pos. gemot. langz. verkeer	verbod	mengen		mengen
- parkeren	verbod	in havens		in/op vakken
inrichtings- en omgevingskenmerken				
- verharding	gesloten		gesloten/open	open
. verlichting	hoog (8-10m)	middelhoog (6-8m)		laag (3-5m)
. bebouwing	op afstand (> 20m)	op afstand (10-20m), voordeuren aan de wegkant		dicht op de weg (< 10 m)
* markering in lengterich-ting	zonodig			nee
- erfaansluitingen	nee	beperkt	ja	ja
. max. lengte rechtstand	500 m	200 m		75 m
kruispuntprincipes				
* met gebiedsontsl.weg type 1	gelijkvloers met snelheidsbeperkende maatregelen en voorrangregeling			niet toegestaan
* met gebiedsontsl.weg type 2				gelijkvloers met snelheidsbeperkende maatregelen en voorrangregeling
* met gebiedsontsl.weg type 3				
* met erftoegangsweg	niet toegestaan	gelijkvloers met snelheidsbeperkende maatregelen en voorrangregeling		gelijkwaardig met snelheidsbeperkende maatregelen
* fietspaden	ongel.vl. of gelijkvl. met snelh.bep. maatr. en voorrangreg.	"		gelijkvloers met snelheidsbeperkende maatregelen en voorrangregeling
- voetgangers	ongelijkvl.of gelijkvl. met snelh.bep. maatr.	"		geen voorzieningen
* bus-/trambanen	gelijkvloers met snelheidsbeperkende maatregelen en voorrangregeling			gelijkvloers met snelheidsbeperkende maatregelen en voorrangregeling
* spoorlijnen	ongelijkvloers of volledig bewaakte overgang			ongelijkvloers of bewaakte overgang

Tabel B3.2: Voorkeurskenmerken wegen binnen de bebouwde kom

Bijlage 4: Reacties inspraak

**Inspraakformulieren informatie-
avond**

A.	M. de Bont Kerkstraat 56 5141 EC Waalwijk	I.	Mia van Gessel Patrijs 5 5161 SL Sprang-Capelle	S.	René de Bont Wijkcomité Waspik - Beneden p/a Den Bolder Schoolstraat 19 5165 TS Waspik	DD.	J. Claasen Debussystraat 39 5144 WJ Waalwijk
B.	Rick en Lenny Burg. Smeelelaan 7 5144 AP Waalwijk	J.	Kees Uittenhout Hogevaart 82 5161 PN Sprang-Capelle	T.	W. Hens Mr. van Coothstraat 76 5141 ET Waalwijk	EE.	C. van der Schee Mr. van Coothstraat 8 5141 ES Waalwijk
C.	Mariëlle Timmermans Burg. Smeelelaan 12 5144 AS Waalwijk	K.	Marijn Bergmans Burg. Smeelelaan 14 5144 AS Waalwijk	U.	Mr. van Coothstraat, Waalwijk	FF.	H. Appels Laageinde stoep 1 5142 EK Waalwijk
D.	Hartveld Mr. van Coothstraat 16 5141 ES Waalwijk	L.	M. van Prooijen Hobbemastraat 9 5161 VM Sprang-Capelle	V.	Mr. van Coothstraat, Waalwijk	GG.	Joep Appels Mr. van Coothstraat 60 5141 ET Waalwijk
E.	Entrecooth Groenendijk Mr. van Coothstraat 22 5141 ES Waalwijk	M.	Mevrouw Leenheers Groenstraat 2b 5142 EB Waalwijk	W.	Federatie Behoudt de Langstraatspoor- bruggen Dr. Donker Curtiusstraat 17 5142 BA Waalwijk	HH.	M. van Eeten Burg. Smeelelaan 28 5144 AS Waalwijk
F.	De heer en mevrouw Brouwer Oosteind 20a 5161 MJ Sprang-Capelle	N.	Jacques Steffens Mr. van Coothstraat 35 5141 EP Waalwijk	X.	G. Boudens-Timmermans Oosteind 72 5161 MK Sprang-Capelle	II.	Anton Kroot Spoorbrugweg 9 5142 WB Waalwijk
G.	F. van Reen Wilhelminastraat 22 5141 HK Waalwijk	O.	Nicole Steffens-en Horn Mr. van Coothstraat 35 5141 EP Waalwijk	Y.	H. v.d. Aker S. Dresdenstraat 18 5144 VJ Waalwijk	JJ.	De Rooij T. Pullens, Verdult, Duquesnoy Noorder Parallelweg 77 5142 GZ Waalwijk
H.	Drs. A. Dekkers Hogevaart 74 5161 PN Sprang-Capelle	P.	Kees Brands Mr. van Coothstraat 36 5141 ES Waalwijk	Z.	C. van Muilekom Burg. Smeelelaan 39 Waalwijk	KK.	Pustraat Waalwijk
		Q.	G. Barkey Mr. van Coothstraat 65 5141 ER Waalwijk	AA.	M. Bergmans Burg. Smeelelaan 14 5144 AS Waalwijk	LL.	L.J.M. van Son Drunenseweg 21a 5143 NE Waalwijk
		R.	Berry van der Meijs Mr. van Coothstraat 74 5141 ET Waalwijk	BB.	H. van der Horst A. van Dijkstraat 25 5143 JB Waalwijk		
				CC.	L. Aarts Wilhelminastraat 20 5141 HK Waalwijk		

Schriftelijke reacties

- | | | | |
|--|--|--|---|
| 1. Th. Verwiel
Wilhelminastraat 59
5141 HJ Waalwijk | 10. Federatie behoud de Langstraatspoorbruggen
Dr. Donker Curtiusstraat 17
5142 BA Waalwijk | 19. J. Hensen
Wilhelminastraat 7
5141 HJ Waalwijk | 29. M.A. van der Velden
Wilhelminastraat 47
5141 HJ Waalwijk |
| 2. Comité Groenstraat-Gr. Straat
Mevrouw E. Leenheers-Van Blijswijk
Groenstraat 2b
5142 EB Waalwijk | 11. LTO-raad Waalwijk
p/a Lijster 56
5161 ST Sprang-Capelle | 20. A.J.M. Hesselberth
Wilhelminastraat 67
5141 HJ Waalwijk | 30. Y. Vervloet
Burg. Smeelelaan 102
5144 AT Waalwijk |
| 3. Mr. H.W.A.A. de Jong
Mr. van Coothstraat 45
5141 EP Waalwijk | 12. OKL+WOF+KvK
p/a Kamer van Koophandel
Postbus 155
5140 AD Waalwijk | 21. Fam. M. Kitselaar
Wilhelminastraat 73
5141 HJ Waalwijk | 31. De heer/mevrouw Verwiel-Hoevenaars
Wilhelminastraat 59
5141 HJ Waalwijk |
| 4. L. van Son
Drunenseweg 21
5143 NE Waalwijk | 13. A. Bohnen-Hustinx
Wilhelminastraat 69
5141 HJ Waalwijk | 22. C.L. Klijn
Wilhelminastraat 22w
5141 NK Waalwijk | 32. J.M. de Vries
Wilhelminastraat 4s
5141 HK Waalwijk |
| 5. H.J.M. Appels
Appels' Autobedrijven B.V.
Postbus 29
5140 AA Waalwijk | 14. C.W. van Bladel
Wilhelminastraat 24k
5141 HK Waalwijk | 23. J.C. v.d. Meijdenberg
Wilhelminastraat 4j
5141 HK Waalwijk | 33. F.M.C. Verwiel v.d. Griendt
Wilhelminastraat 63
5141 HJ Waalwijk |
| 6. H. de Kort
Mr. van Coothstraat 78
5141 ET Waalwijk | 15. Klankbordgroep Herinrichting Capelle
A.G.M. Janssen
Hoofdstraat 36
5161 PG Sprang-Capelle | 24. G.A. Mulders-Leijtens
Wilhelminastraat 24x
5141 HK Waalwijk | 34. J. Wiggers v. Willigenburg
Wilhelminastraat 39
5141 HJ Waalwijk |
| 7. Belanghebbenden Noorder Parallelweg
p/a Noorder Parallelweg 43
5142 GZ Waalwijk | 16. A. Elbers-v.d. Lee
Wilhelminastraat 25
5144 HJ Waalwijk | 25. Fam. Nelisse
Wilhelminastraat 24g
5141 HK Waalwijk | 35. M.H. de Rooy
Wilhelminastraat 4v
5141 HK Waalwijk |
| 8. Werkgroep NZ verbindingen
p/a Wilhelminastraat 32
5141 HK Waalwijk | 17. J.M. van Heeswijk
Noorderparallelweg 27
5141 GA Waalwijk | 26. R.F.P. Quik
Wendelnesseweg Oost 106
5161 ZC Sprang-Capelle | 36. T.M.C. van Olphen
Wilhelminastraat 4e
5141 HK Waalwijk |
| 9. 41 bewoners Hogevaart
p/a J. Eisvogel
Hogevaart 62
5161 PN Sprang-Capelle | 18. J.J. v.d. Heijden
Wilhelminastraat 71
5141 HJ Waalwijk | 27. De heer/mevrouw Smelt
Wilhelminastraat 4p
5141 HK Waalwijk | 37. J.P.A. Verhoeven
Burg. Smeelelaan 3
5144 AP Waalwijk |
| | | 28. R.K. Basisschool Teresia
Wilhelminastraat 6
5141 HK Waalwijk | 38. H. Scholte en K. de Vries
Wilhelminastraat 13
5141 HJ Waalwijk |

- | | | | |
|--|---|---|---|
| 39. J. de Rooy
Noorder Parallelweg 77
5142 GZ Waalwijk | 49. B. Schuwer-De Bie
Burg. Smeelelaan 108
5144 AT Waalwijk | 59. P.W.J. Pullens
Wilhelminastraat 24f
5141 HK Waalwijk | 69. C. de Graauw
Burg. Smeelelaan 32
5144 AS Waalwijk |
| 40. Gemeente Heusden
College B&W
Postbus 41
5250 AA Vlijmen | 50. Th. Hamers en J. Hamers-Segers
Burg. Smeelelaan 18
5144 AS Waalwijk | 60. J. Dekkers
Wilhelminastraat 24m
5141 HK Waalwijk | 70. W. Dingemans
Burg. Smeelelaan 36
5144 AS Waalwijk |
| 41. J.M.Th. Mulders-Pulles
Wilhelminastraat 4b
5141 HK Waalwijk | 51. C. Dirks Timmerman
Burg. Smeelelaan 4
5144 AS Waalwijk | 61. Fam. F.M. van Reen
Wilhelminastraat 22
5141 HK Waalwijk | 71. L.C. Fransen
Burg. Smeelelaan 11
5144 AP Waalwijk |
| 42. A. Embrechts-Blokpoel
Wilhelminastraat 4d
5141 HK Waalwijk | 52. H. Schuurmans
Burg. Smeelelaan 4
5144 AP Waalwijk | 62. J.J.M.A. van Gastel
Wilhelminastraat 4w
5141 HK Waalwijk | 72. De heer J. Pullen
Burg. Smeelelaan 23
5144 AP Waalwijk |
| 43. A. Kleijngeld
Wilhelminastraat 4g
5141 HK Waalwijk | 53. M. Pulles
Burg. Smeelelaan 10
5144 AS Waalwijk | 63. A. v.d. Broek
Burg. Smeelelaan 9
5144 AP Waalwijk | 73. H. Stokwielder
Burg. Smeelelaan 65
5144 AR Waalwijk |
| 44. H.A. Boudens
Oosteind 72
5161 MK Sprang-Capelle | 54. J. Kleine
Burg. Smeelelaan 40
5144 AS Waalwijk | 64. Drs. E.M.J. Timmermans
Burg. Smeelelaan 12
5144 AS Waalwijk | 74. BBA
De heer B. Assendelft
Slingerweg 96
4814 AZ Waalwijk |
| 45. Straatcomité EntreCooth
Mr. van Coothstraat 8
5141 ES Waalwijk | 55. L.J. Kniesenburg
Burg. Smeelelaan 57
5144 AR Waalwijk | 65. De heer A.A.M. Timmermans
Oudestraat 31
5161 TA Sprang-Capelle | 75. A.C.J. Aarts
Wilhelminastraat 20
5141 HK Waalwijk |
| 46. F.J.G. Couwenbergh
Wilhelminastraat 81
5141 HJ Waalwijk | 56. W. Ketelaars
Burg. Smeelelaan 20
5144 AS Waalwijk | 66. Ing. J.A. Butter
Burg. Smeelelaan 12
5144 AS Waalwijk | 76. J.A.M. v.d. Gouw
Wilhelminastraat 20
5141 HK Waalwijk |
| 47. J.S.H. Benders
R. Stolzsingel 2
5144 TV Waalwijk | 57. P. de Cock
Burg. Smeelelaan 49
5144 AR Waalwijk | 67. Mevrouw P. Timmermans-Bijnen
Burg. Smeelelaan 52
5144 AT Waalwijk | 77. C.A.M.M. v.d. Gouw
Wilhelminastraat 20
5141 HK Waalwijk |
| 48. P.F. v. Son
Burg. Smeelelaan 67
5144 AR Waalwijk | 58. G.D. Boekema
Wilhelminastraat 16
5141 HK Waalwijk | 68. Ing. R.C. Koopman
Burg. Smeelelaan 66
5144 AT Waalwijk | 78. De heer L. Aarts
Wilhelminastraat 20
5141 HK Waalwijk |

- | | | | |
|---|---|---|---|
| 79. A. Gouda
Burg. v.d. Klokkenlaan 25a
5141 EE Waalwijk | 89. D.G. Vos
Kerkstraat 16
5161 ED Sprang-Capelle | 99. M. v.d. Broek-Kierkx
Burg. Smeelelaan 25
5144 AP Waalwijk | 109. A. Lodewijks
Burg. Smeelelaan 56
5144 AT Waalwijk |
| 80. A.T.J. Schuwer
Burg. Smeelelaan 55
5144 AR Waalwijk | 90. Burgemeester en Wethouders
Gemeente Loon op Zand
Postbus 7
5170 AA Kaatsheuvel | 100. G.A.M. Damen
Burg. Smeelelaan 106
5144 AT Waalwijk | 110. G.C.M. v. Gulik
Schoutstraat 6
5165 VT Waspik |
| 81. F. v. Daalen en A. v. Daalen-Donkers
Wilhelminastraat 37
5141 HJ Waalwijk | 91. Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch | 101. R. Couwenberg
Burg. Smeelelaan 69
5144 AR Waalwijk | 111. A.J.M. v.d. Vorst
Schoutstraat 7
5165 VT Waspik |
| 82. G.J. Schoemans
Wilhelminastraat 14
5141 HK Waalwijk | 92. W.J.C. de Munnik en A.C.H.M. van de Wiel
Beatrixstraat 2
5142 HZ Waalwijk | 102. Fam. Sleenhoff
Burg. Smeelelaan 35
5144 AR Waalwijk | 112. Apotheek De Langstraat
Drs. J.T.M. van den Heuy
Irenestraat 46
5141 GJ Waalwijk |
| 83. C. van der Heijden
Wilhelminastraat 33
5141 HJ Waalwijk | 93. Wijkcomité Waspik-Beneden
p/a Den Bolder
Schoolstraat 19
5165 TS Waspik | 103. A. Hoog Antink
Burg. Smeelelaan 43
5144 AR Waalwijk | 113. Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant
Postbus 90157
5200 MJ 's-Hertogenbosch |
| 84. ENFB
p/a J.H. Kessels
Mr. van Coothstraat 56
5141 ET Waalwijk | 94. H. van Dongen
Schoutstraat 9
5165 VT Waspik | 104. Fam. Hoog Antink-Koethout
Burg. Smeelelaan 58
5144 AT Waalwijk | 114. Brandweer Waalwijk
Hertog Janstraat 5
5141 KJ Waalwijk |
| 85. Werkgroep Toekomst Puststraat
p/a Putstraat 77
5142 RK Waalwijk | 95. J. Dijkmans
Groenstraat 4
5142 EB Waalwijk | 105. A.J. Koevoets
Burg. Smeelelaan 64
5144 AT Waalwijk | 115. J.J.A. Wilke
Mr. van Coothstraat 72
5141 ET Waalwijk |
| 86. Belanghebbenden Noorder Parallelweg
p/a Noorder Parallelweg 43
5142 GZ Waalwijk | 96. A.M. van der Kolk
Wilhelminastraat 32
5141 HK Waalwijk | 106. J. Hornes
Burg. Smeelelaan 31
5144 AP Waalwijk | 116. Waterschap Dongenstroom
Postbus 6
5109 ZG 's-Hertogenbosch |
| 87. Bewoners Comité
Ronde 't Vaartje
p/a 't Vaartje
5165 NB Waspik | 97. Mevrouw L. Kuijpers-v.d. Brandt
Dr v. Karnebeeklaan 16
5142 BE Waalwijk | 107. P. van Helvoirt
Burg. Smeelelaan 67a
5144 AR Waalwijk | |
| 88. Fam. Van den Aker
p/a Westeinde 64
5141 AD Waalwijk | 98. C. en W. v. Muilekom
Burg. Smeelelaan 39
5144 AR Waalwijk | 108. M. Timmermans de Laat
Burg. Smeelelaan 51
5144 AR Waalwijk | |

GEMEENTELIJK VERKEERS- EN VERVOERPLAN EVALUATIE EN ACTUALISATIE 2006

GEMEENTELIJK VERKEERS- EN VERVOERPLAN EVALUATIE EN ACTUALISATIE 2006

- 1.0. INLEIDING
- 2.0. BELEIDSMATIG
- 3.0. VERKEERSCIRCULATIEPLAN WAALWIJK-STAD
 - a. Mr. van Coothstraat en Putstraat
- 4.0. INRICHTINGSNIVEAU
 - a. Heermanslaan/Burgemeester Tijssenlaan
 - b. Van der Duinstraat
 - c. Tilburgseweg
 - d. Burgemeester Smeelelaan-Zuid
- 5.0. PLANNING
- 5.1. AFSLUITING
- 6.0. RESUMÉ
- 6.1. VOORGESTELDE WIJZIGINGEN

BIJLAGEN:

- a. uitgevoerde werken 1999-2006
- b. doorkijk 2006-2009 en op langere termijn
- c. ongevallen 1993 – 2004

1.0. INLEIDING

In de vergadering van 5 juli 2005 heeft de gemeenteraad unaniem een motie aangenomen waarmee het college wordt opgedragen te komen tot een voorstel tot evaluatie en eventuele bijstelling van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan. De raad heeft hier toe besloten omdat het GVVP reeds in 1998 is vastgesteld en dat hierin doelstellingen zijn opgenomen die onder andere zijn gebaseerd op destijds bekende verkeersprognoses en andere aannames. Bovendien is een deel van het GVVP reeds uitgevoerd. Uit de beraadslagingen blijkt "dat met de woorden evaluatie en eventuele bijstelling niet veel meer bedoeld is dan het komen tot een actualisatie" (citaat: raadslid de heer Van Dongen).

2.0. BELEIDSMATIG

In de vergadering van 17 december 1998 heeft de gemeenteraad het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) vastgesteld. Dit plan bevat een totaalvisie op het gebied van verkeer en vervoer om enerzijds lokale probleempunten ten aanzien van bijvoorbeeld de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid en fietsroutes op te lossen en anderzijds de positie ten opzichte van (boven)regionale verkeers- en vervoersontwikkelingen te bepalen. De nadruk ligt op het ontwikkelen van een evenwichtig verkeers- en vervoersysteem, waarin voorzieningen voor de auto, de fiets, de voetganger en het openbaar vervoer op elkaar worden afgestemd. Er is daarbij sprake van een integrale benadering van de verkeersproblematiek. Deze integrale aanpak is noodzakelijk om te voorkomen dat knelpunten of problemen worden verschoven door het nemen van facet- dan wel ad-hocmaatregelen.

De hoofddoelstellingen van het gemeentelijke verkeersbeleid zijn:

- het verbeteren van de verkeersleefbaarheid;
- het verzekeren van de bereikbaarheid van bestemmingen.

Verkeersleefbaarheid:

De kwaliteit van de verblijfsomgeving. Het verkeer beïnvloedt de leefbaarheid in de vorm van verkeersonveiligheid, geluid, luchtverontreiniging en barrièrewerking.

De hoofddoelstellingen zijn per verkeers- en vervoersaspect vertaald naar de volgende concrete taakstellingen:

- het verhogen van de verkeersveiligheid;
- het verbeteren van de verkeersleefbaarheid;
- het bevorderen van het fietsgebruik;
- het bevorderen van het openbaar vervoer;
- het verzekeren van de bereikbaarheid;
- het terugdringen van het vermijdbaar autogebruik.

Ten aanzien van *het terugdringen van het vermijdbaar autogebruik* het volgende. Het GVVP is opgesteld op een moment dat het beleid van de rijksoverheid onder andere was vastgelegd in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II). Daarin werd gestreefd naar een duurzame samenleving geoperationaliseerd in de begrippen bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Het SVV-II, geldig van 1990 tot 2004, werd hoog ingezet op het verminderen van de groei van de automobiliteit. Dit hield in dat in plaats van 72% als gemiddelde landelijke groei, 35% groei van het autokilometrage als landelijk gemiddelde voor de periode van 1986 tot 2010 werd nagestreefd.

De hoofdstrategieën zijn neergelegd in strategieën voor het personenvervoer en het goederenvervoer. Wanneer deze strategieën worden samengevat blijven de volgende punten over:

- prioriteit voor het zakelijke autoverkeer en het goederenverkeer;
- hoger aandeel openbaar vervoer, met name in de spitsuren in en om de stedelijke knooppunten;
- verbetering van de leefbaarheid;
- stringenter parkeerbeleid;
- bevordering van het fietsgebruik;
- autoverkeer concentreren op hoofdadrs.

Ten aanzien van de verkeersveiligheid werden de volgende doelstellingen gehanteerd:

- 25% minder verkeersslachtoffers in het jaar 2000 ten opzichte van het gemiddelde uit de periode 1984-1986
- 40% minder gewonden en 50% minder doden in het verkeer in 2010 ten opzichte van 1986.

De Nota Mobiliteit is de opvolger van het SVV-II. In deze nota schetst het kabinet het Nederlandse verkeers- en vervoersbeleid voor de periode 2002-2020. Afgezien van de formele eis voor een nieuw plan zijn er ook inhoudelijke redenen om het verkeers- en vervoersbeleid voor de lange termijn te actualiseren. Allereerst omdat alle toekomstverkenningen duiden op een verdere groei van het verkeer en vervoer. Bovendien blijkt uit de evaluatie van het SVV-II dat belangrijke doelstellingen met louter voortzetting van het SVV-II-beleid niet worden gehaald. Het SVV-II heeft nog onvoldoende voorzien in afstemming van instrumenten en doelen.

De doelstelling voor wat betreft het aantal verkeersslachtoffers afkomstig uit het SVV-II is dan ook bijgesteld:

- In 2010 mogen er nog maximaal 900 verkeersdoden zijn (dit is een daling van 15% t.o.v. 2002);
- In 2010 mogen er nog maar 17.000 ziekenhuisgewonden zijn (dit is een daling van 7,5% t.o.v. 2002).

Een ander verschil met het SVV-II is dat in de Nota Mobiliteit wordt aangegeven dat de groei van het verkeer en vervoer *mogelijk* gemaakt moet worden, terwijl in het SVV-II juist werd gesproken over het remmen van de groei van de automobiliteit. In de Nota Mobiliteit wordt dan ook aangegeven dat het belang van een groei van het verkeer en vervoer wordt ingezien en dat het verkeer ruimte moet krijgen. De mobiliteit wordt namelijk gezien als een zeer belangrijke drijfveer voor de economie.

Ten aanzien van *het verhogen van de verkeersveiligheid* het volgende. Het gemeentelijk verkeersveiligheid is gebaseerd op de filosofie Duurzaam Veilig. Deze filosofie kent een infrastructuur die qua vormgeving uitgaat van de beperkingen van de menselijke vermogens en van voertuigen die voorzien zijn van middelen om de (rij)taken van mensen te vereenvoudigen. De verkeersdeelnemers dienen uit hun omgeving op te kunnen maken welk verkeersgedrag van hen wordt verlangd.

De drie veiligheidsprincipes uit de eerste fase van Duurzaam Veilig, die ten tijde van de totstandkoming van het GVVP werden gehanteerd, zijn:

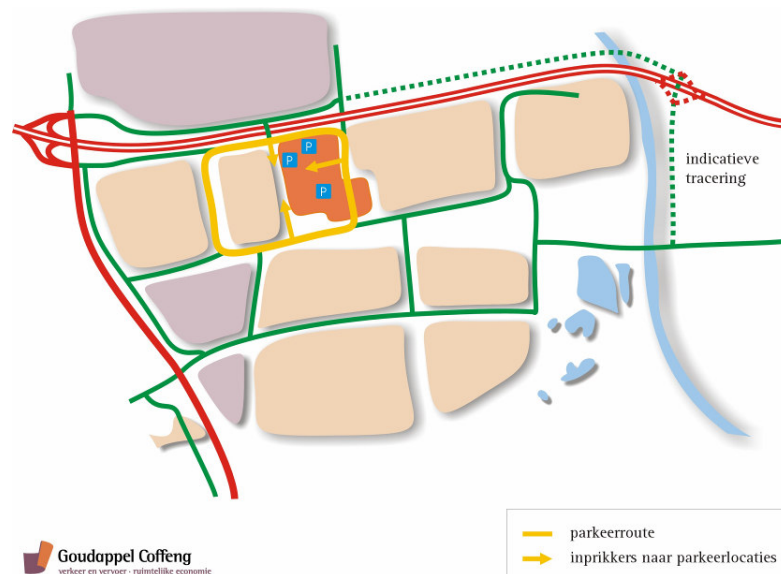
- functionaliteit van wegen: wegen hebben slechts een functie in een hiërarchisch opgebouwd wegennet door de indeling van stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen i.c. voorkom onbedoeld gebruik;
- homogeniteit van massa's en/of snelheid en richting: gelijkwaardigheid in snelheid, richting en massa bij matige en hoge snelheden i.c. voorkom ontmoetingen;
- herkenbaarheid van de vormgeving van de weg en voorspelbaarheid van gedrag van weggebruiker i.c. voorkom onzeker gedrag.

Omdat Duurzaam Veilig een volgende fase ingaat is deze visie geactualiseerd. Dit heeft geleid tot de toevoeging van een tweetal veiligheidsprincipes, te weten:

- vergevingsgezindheid van de omgeving en van weggebruikers onderling: het beperken van letsel door een vergevingsgezinde omgeving en anticipatie van weggebruikers op het gedrag van anderen;
- statusonderkenning door de verkeersdeelnemers: het vermogen om de eigen taakbekwaamheid te kunnen inschatten.

3.0. VERKEERSCIRCULATIEPLAN WAALWIJK-STAD

In de vergadering van 20 december 2004 heeft de gemeenteraad het verkeerscirculatieplan voor de Waalwijk-Stad vastgesteld als nadere uitwerking van het GVVP. Dat plan gaat uit van een stadsring en een centrumring.



Vanuit de centrumring wordt het verkeer verdeeld over de verschillende parkeervoorzieningen. Deze ring is vervolgens goed ontsloten op de, buiten het directe centrum gelegen, gebiedsontsluitingswegen en vervolgens via de stadsring op het hogere wegennet. Hierdoor worden woonstraten maximaal ontlast van buurtvreemd verkeer. Beide ringen zijn met elkaar verbonden middels zogenaamde radialen. De gehele verkeersstructuur moet zodanig worden vormgegeven dat het verkeer dat in het centrum, of in de stad Waalwijk moet zijn daar ook moet kunnen komen.

De centrumring bestaat uit:

- de Floris V-laan, Burgemeester Van der Klokkenlaan en een deel van de Noorder Parallelweg;
- de Wilhelminastraat;
- de Taxandriaweg (centrum) en
- de Burgemeester Verwielstraat.

Daarbuiten fungeert een stadsring, bestaande uit:

- de 'zuid-as',
- de Akkerlaan en de Drunensweg,
- de nieuw aan te leggen oosttangent,
- de A59 en de N261.

De stadsring en de centrumring zijn met elkaar verbonden middels radialen, zoals de Bachlaan, de Burgemeester Smeelelaan, de Ambrosiusweg en de Taxandriaweg-west.

a. Mr. van Coothstraat en Putstraat

In het huidige GVVP zijn de Mr. van Coothstraat en de Putstraat bestemd als gebiedsontsluitingswegen. Uit de studie op basis waarvan de gemeenteraad het Verkeerscirculatieplan voor Waalwijk-Stad heeft vastgesteld blijkt dat de intensiteiten in deze straten zodanig verminderen dat een inrichting als erftoegangsweg tot de mogelijkheden behoort. De vermindering in de Mr. van Coothstraat wordt veroorzaakt door het aanbrengen van een 'knip' ter hoogte van de parkeervoorziening De Els, waarmee doorgaand verkeer door deze straat wordt tegengegaan. In de Putstraat wordt de verlaging bereikt door het verwijderen van de toerit richting 's-Hertogenbosch op de A59, nadat de nieuwe aansluiting Waalwijk-Oost is gerealiseerd. Voorgesteld wordt de functie van deze straten te wijzigen in erftoegangsweg, welke deel uitmaken van een groter verblijfsgebied.

4.0. INRICHTINGSNIVEAU

Op dit moment voldoet de inrichting van een groot aantal wegen nog niet aan de functie die zij in het GVVP hebben gekregen. Op dit moment is ook nog niet bekend op welke wijze deze wegen heringericht zullen worden. Daarom kan ook nog niet worden vastgesteld in hoeverre in eventuele knelpunten, zoals ten aanzien van bijvoorbeeld barrièrewerking, voorzieningen voor langzaam verkeer, verkeersveiligheid en/of parkeren kan worden voorzien.

Wel is duidelijk dat herinrichtingsplannen zullen worden ontworpen in overleg en samenspraak met de bewoners en andere belanghebbenden. Dan pas zullen ook de consequenties duidelijk worden ten aanzien van de uitvoering van en het aantal snelheidsremmende maatregelen, het openbaar groen, de breedte van de trottoirs, fiets- en oversteekvoorzieningen en dergelijke. Op welk moment tot herinrichting van de betreffende wegen zal worden overgegaan is afhankelijk van de prioriteiten die de raad verbindt aan de uit het GVVP voortvloeiende maatregelen. Deze dienen te worden begrepen in het voortschrijdende Integrale Uitvoeringsprogramma Infrastructuur (IUP), dat tweejaarlijks door de gemeenteraad wordt vastgesteld.

a. Heermanslaan/Burgemeester Tijssenlaan

In het GVVP zijn, als de nieuwe aansluitingsstructuur op de A59 is gerealiseerd, de Heermanslaan en de Burgemeester Tijssenlaan, tussen Baardwijksestraat en Erve, bestemd als gebiedsontsluitingswegen. Het overige deel van de Burgemeester Tijssenlaan is bestemd als erftoegangsweg. De overgang van een gebiedsontsluitingsweg en een erftoegangsweg komt daarmee te liggen in de Burgemeester Tijssenlaan, ter hoogte van de Erve. De rotonde op de aansluiting van de Heermanslaan met de Van Lovenlaan, Teisterbantlaan en Groen van Prinstererlaan is een voor de weggebruikers veel logischere en daardoor meer acceptabelere plaats voor de overgang van een gebiedsontsluitingsweg naar een erftoegangsweg. Bovendien hebben omwonenden van de Heermanslaan in het kader van de daar te vestigen multifunctionele woon-, zorg-, onderwijs-, en welzijnsvoorziening (PlusPunt) de wens uitgesproken dat de Heermanslaan wordt heringericht als verblijfsgebied. Op het moment dat de voorbereiding van de herinrichting van de Heermanslaan ter hand wordt genomen zullen wij de gemeenteraad om bovenstaande redenen voorstellen het GVVP zodanig te wijzigen dat de Heermanslaan en de Burgemeester Tijssenlaan, tussen Baardwijksestraat en Erve worden bestemd als erftoegangswegen, welke deel uitmaken van het verblijfsgebied De Hoef.

b. Van der Duinstraat

Eenzelfde grens komt op basis van het huidige GVVP te liggen in de Van der Duinstraat, ter hoogte van de Dijkstraat. De rotonde op de aansluiting van de Van der Duinstraat met de Dick Flemmingstraat en de Raadhuisstraat is een voor de weggebruikers veel logischere en daardoor acceptabelere plaats voor de overgang van een gebiedsontsluitingsweg naar een erftoegangsweg. Bovendien komen in dat geval de in- en uitrit van de aan de Van der Duinstraat 110 gevestigde supermarkt te liggen aan een erftoegangsweg en niet meer aan een gebiedsontsluitingsweg. Gelet op de functies van dergelijke wegen ligt het meer voor de hand een parkeerterrein te laten uitwijken op een erftoegangsweg dan op een gebiedsontsluitingsweg. Om die reden stellen wij voor dat de Van der Duinstraat, tussen Dick Flemmingstraat en Dijkstraat wordt bestemd als erftoegangsweg, welke deel uitmaakt van een groter verblijfsgebied.

c. Tilburgseweg

De Tilburgseweg is ingevolge het huidige GVVP bestemd als gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. De maximaal toegestane snelheid op dergelijke wegen bedraagt 80 km per uur. Deze weg bestaat uit twee wegvakken. Het noordelijke deel is gelegen tussen het Piet Klerkxplein en de Bevrijdingsweg; het zuidelijke deel ligt tussen de Bevrijdingsweg en de kern Kaatsheuvel. Gelet op de ruimtelijke ontwikkelingen van de gebieden ter weerszijden van deze weg (hotel, carpoolplaats, motorbrandstoffenverkooppunt, uitbreiding Sprang-Zuid, politiekantoor, begraafplaats) is het gebruik van het noordelijke gedeelte van de Tilburgseweg als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom, met een snelheidsregime van 60 km per uur, wenselijker. Afhankelijk van de werkelijke te realiseren ontwikkelingen rondom deze weg valt niet uit te sluiten dat op termijn de noodzaak aanwezig is de grens van de bebouwde kom van Sprang-Capelle in zuidelijke richting te verleggen, waardoor de maximaal toegestane snelheid verder wordt verlaagd tot 50 km per uur.

Het zuidelijke deel van de Tilburgseweg sluit in Kaatsheuvel aan op een verblijfsgebied. Ter hoogte van de aansluiting met de Van Haestrechtstraat is een plateau aanwezig en moet voorrang worden verleend aan bestuurders van rechts. Een hoge snelheid van het autoverkeer is derhalve ongewenst. Ook de functie van dit wegvak, eveneens met een lengte van ca. 400 meter, komt in aanmerking om te worden gewijzigd in erftoegangsweg buiten de bebouwde kom.

d. Burgemeester Smeelelaan-Zuid

Het zuidelijke deel van de Burgemeester Smeelelaan, gelegen tussen de Groenwoudlaan en de Meerdijk, is in het huidige GVVP bestemd als erftoegangsweg. De huidige inrichting en het huidige gebruik van dit wegvak vertoont echter veel overeenkomsten met die van een gebiedsontsluitingsweg. Zo zijn er vrijliggende fietspaden aanwezig, wegen er geen percelen rechtstreeks op uit en bestaat het wegdek uit een gesloten verharding. Het wegvak vormt een verbinding tussen de Zuid-as en de Meerdijk en ontsluit het stadsdeel Meerdijk. Voorgesteld wordt dit wegvak te wijzigen in gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom.

Gebiedsontsluitingsweg:

bestemd voor een vlotte, doch veilige doorstroming van het verkeer.

De maximumsnelheid bedraagt 50-km per uur.

Het langzaam verkeer is idealiter gescheiden van het snelverkeer. Bestuurders op aansluitende erftoegangswegen moeten voorrang verlenen aan bestuurders op gebiedsontsluitingswegen.

Erftoegangsweg:

bestemd voor het ontsluiten van gebieden. Autoverplaatsingen zijn op dergelijke wegen niet uitgesloten, maar zijn ongeschikt. Van doorgaand verkeer is geen sprake. Wel is er sprake van gelijkwaardigheid van wegen, dat wil zeggen er zijn geen voorrangswegen en –kruisingen.

De maximumsnelheid bedraagt 30-km per uur. Dit wordt afgedwongen door de aanwezigheid van snelheidsremmende maatregelen.

De ontwikkeling van het verkeer in Waalwijk wordt niet stelselmatig gevolgd aan de hand van metingen en tellingen. In 2002 is gebleken, bij een update van het verkeersmodel ten behoeve van de centrumontwikkelingen, dat de in 1997 voorspelde groei van het autoverkeer voor het jaar 2010 in dat jaar al was bereikt. Het autoverkeer heeft derhalve een veel grotere groei doorgemaakt dan waar in 1997 ten tijde van het opstellen van het GVVP rekening mee werd gehouden. Dat betekent dat de noodzaak om voortvarend tot uitvoering van de uit het GVVP voortvloeiende maatregelen over te gaan de afgelopen jaren is toegenomen.

De enige gegevens die mogelijk een beeld geven van de effecten van de in het kader van het GVVP getroffen maatregelen komen voort uit de ongevallenregistratie van de Adviesdienst verkeer en vervoer van het Ministerie van verkeer en waterstaat. Uit de in bijlage 3 opgenomen tabellen blijkt dat noch uit het aantal slachtoffers nog uit het aantal ongevallen valt op te maken dat de in de afgelopen jaren genomen maatregelen op het gebied van de verkeersveiligheid voor Waalwijk als geheel geen merkbaar effect hebben gesorteerd.

Daarom is er ingezoomd op twee recentelijk uitgevoerde werken, te weten de realisatie van de eerste fase van de fietsroute-oost langs de Teisterbantlaan, Van der Merwedelaan en Akkerlaan-Noord en de herinrichting van de Burgemeester Smeelalaan-Noord. Het aantal letselongevallen op deze wegvakken is echter (gelukkig) zodanig gering van omvang dat niet kan worden geconstateerd of er sprake is van enig effect. Op deze wegvakken valt wel een afname van het totaal aantal ongevallen en van het aantal ongevallen met uitsluitend materiële schade te constateren. Dus van een gunstig effect bij deze categorieën is wel degelijk sprake.

Onlangs is het Verkeersmodel regio Midden-Brabant opgeleverd. Dit verkeersmodel is gemaakt in opdracht van de GebiedsGerichte Aanpak verkeer en vervoer Midden-Brabant, een samenwerkingsverband tussen alle gemeenten in deze regio, de provincie, rijkswaterstaat en de betrokken politieteams. Met dit rekenmodel kunnen, met gegevens uit 2004, met een zekere marge voorspellingen worden gedaan over (de omvang van) de verkeersstromen in de jaren 2015 en 2020.

5.0. PLANNING

Na 2010 ligt de prioriteit bij het opwaarderen van de N261 tot autoweg met ongelijkvloerse kruisingen. Hoewel de provincie Noord-Brabant de wegbeheerder is zullen ook van de aanliggende gemeentes, in het kader van flankerende maatregelen, de nodige financiële offers worden gevraagd. Eenzelfde situatie doet zich voor ten aanzien van de A59. Het ligt in de rede te veronderstellen dat na 2015 het verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid op deze rijksweg de nodige financiële middelen zal vergen.

Met deze verbeteringsmaatregelen dient, naast het verbeteren van de doorstroming op het hogere wegennet en het ontsluiten van Waalwijk-Stad, de ontsluiting van het Bedrijventerrein Haven voor de langere termijn te worden veilig gesteld. Dit bedrijventerrein is immers een van de belangrijke economische pijlers van de regio Waalwijk.

Het verdient derhalve aanbeveling, zowel om verkeerskundige als begrotingstechnische redenen, om rond 2010 tenminste het lokale hoofdwegennet i.c. de centrumring "op orde" te hebben:

- gebiedsontsluitingswegen dienen voor wat betreft de inrichting te worden afgestemd op te verwerken intensiteiten om zodoende congestie zoveel mogelijk te voorkomen;
- verblijfsgebieden zijn voor wat betreft de inrichting minder afhankelijk van de intensiteiten, maar dienen voldoende capaciteit te hebben om aan het stilstaande verkeer een plaats te bieden;
- meer en meer zal het gebruik van andere vervoersvormen dan de auto, ic de fiets en het openbaar vervoer, moeten worden gestimuleerd waardoor deze als volwaardig alternatief kunnen functioneren;
- (verbetering van) de verkeersveiligheid en de leefbaarheid dienen integraal onderdeel te blijven uitmaken van al het bovenstaande, waarbij ook aandacht dient te zijn van de mensgerichte maatregelen ic communicatie, informatie, educatie en handhaving.

5.1. RESUMÉ

Fase 1:	4 jaar bouwen aan Waalwijk, waaronder de centrumring (2007-2010) uitvoeringsgereed maken fase 2 planvorming fase 3
Fase 2:	4 jaar bouwen aan de N261, met delen van de stadsring (2010-2013) uitvoeringsgereed maken fase 3 bouwen aan het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan 2014-2024
Fase 3:	bouwen aan de A59, met voltooiën stadsring (2014-2018)

Op een groot aantal onderdelen kan slechts indirect invloed op worden uitgeoefend. Wij hechten er echter grote waarde aan dat bovengenoemde werkzaamheden met zo weinig mogelijk vertraging in elkaar zullen overlopen.

6.0. AFSLUITING

Naar de mening van het college blijft de noodzaak aanwezig om de maatregelen die voortvloeien uit het GVVP met voortvarendheid ten uitvoer te brengen. Dat kan door systematisch te blijven werken aan verbetering van de verkeersstructuur, de verkeerscirculatie en de verkeersveiligheid op alle wegen in Waspik, Sprang-Capelle en Waalwijk. Om de doelstellingen die in het GVVP zijn opgenomen te behalen dienen er de komende jaren voldoende financiële middelen beschikbaar gesteld te worden om deze te verwezenlijken.

6.1. VOORGESTELDE WIJZIGINGEN

Op grond van bovenstaande evaluatie ligt het in de rede te komen tot:

1. een aanpassing van het GVVP, in die zin dat:
 - a. de Mr. van Coothstraat en de Putstraat worden aangewezen als erftoegangswegen welke binnen de bebouwde kom zijn gelegen (30 km per uur);
 - b. de Heermanslaan en de Burgemeester Tijssenlaan, tussen Baardwijksestraat en Erve worden aangewezen als binnen de bebouwde kom gelegen erftoegangswegen (30 km per uur);
 - c. de Van der Duinstraat, tussen de Dick Flemmingstraat en de Dijkstraat eveneens wordt aangewezen als een binnen de bebouwde kom gelegen erftoegangsweg (30 km per uur);
 - d. de Tilburgseweg wordt aangewezen als een buiten de bebouwde kom gelegen erftoegangsweg (60 km per uur);
 - e. de Burgemeester Smeelelaan, tussen Groenewoudlaan en de Meerdijk, wordt aangewezen als gebiedsontsluitingsweg welke binnen de bebouwde is kom gelegen (50 km per uur).
2. het verlengen van de looptijd van het GVVP met vier jaar tot 2014.

BIJLAGE 1: **uitgevoerde werken 1999-2006**

zie bijgaande tekening

Na 17 december 1998 zijn in het kader van het GVVP de volgende werkzaamheden uitgevoerd, waarbij in- en uitbreidingsplannen niet zijn meegenomen:

Gebiedsontsluitingswegen:

- herinrichting Burgemeester Smeelelaan
- herinrichting Akkerlaan, Van der Merwedelaan, Teisterbantlaan

Erftoegangswegen:

- herinrichting Oosteind
- herinrichting Meerdijk-West
- herinrichting Beethovenlaan-Zuid
- herinrichting Margrietstraat, Irenestraat
- herinrichting Stationsstraat-Zuid
- herinrichting Julianastraat Sprang-Capelle
- herinrichting Mgr. Prinsenstraat

Verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom:

- Vrijhoeve-Zuid
- Elzenerven
- Sprang-Zuid
- Besoyen-West
- Nieuwe Vaart
- Waspik
- Kerkstraat-Noord
- Rode- en Witte Wijk
- De Hoef
- Antoniusparochie
- Guido Gezellestraat, Albrecht Rodenbachstraat

Verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom:

- Winterdijk,
- Buitengebieden Waalwijk-West en Waalwijk-Oost
- Hoge Vaart, Kruisvaart
- Zomerdijk
- Oudestraat Waspik

Fietsvoorzieningen:

- herinrichting Burgemeester Smeelelaan
- fietsroute-oost fase I en II (Akkerlaan, Van der Merwedelaan, Teisterbantlaan)
- vrijliggend fietspad Meerdijk fase I
- vrijliggend fietspad Julianastraat Sprang-Capelle
- vrijliggend fietspad Professor Asserweg

In voorbereiding zijn, op basis van het vastgestelde IUP 2006-2009:
zie bijgaande tekening

Gebiedsontsluitingswegen:

- herinrichting Schoolstraat Waspik
- herinrichting Burgemeester Verwielstraat
- doortrekken Cartografenweg

Erftoegangswegen:

- herinrichting Grotestraat tussen Emmikhovensestraat en Tempelierstraat
- herinrichting Pastoor Kuijperstraat
- herinrichting Kloosterweg

Fietsvoorzieningen:

- herinrichting voormalige spoortracé
- herinrichting Burgemeester Verwielstraat

BIJLAGE 2:

doorkijk 2006-2009 en op langere termijn

Als richtinggevend zijn in het IUP 2006-2009 de onderstaande projecten opgenomen. Het is gewenst dat de raad zich in het voorjaar van 2006 nader uitspreekt over een verdere detaillering van de planning. Daartoe zal ons college een voorstel aan de raad voorleggen.

Achterste Dijk (Waspik)
In het kader van het Programma onderhoud wegen komt de Achterste Dijk in 2009 in aanmerking voor groot onderhoud. Deze weg ligt op het Bedrijventerrein Maasoever. Nader uit te werken verkeersveiligheidsmaatregelen zullen meeliften met de werkzaamheden. De jaarschijf 2009, zoals opgenomen in het Integraal uitvoeringsprogramma 2005-2008 is slechts indicatief.
Blyde Incomstelaan (Waalwijk)
In het kader van het Programma onderhoud wegen komt de Blyde Incomstelaan in 2009 in aanmerking voor groot onderhoud. Deze straat is ingevolge het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan bestemd als gebiedsontsluitingsweg. Verkeersveiligheidsmaatregelen en nader uit te werken fietsvoorzieningen zullen meeliften met de werkzaamheden. De jaarschijf 2009, zoals opgenomen in het Integraal uitvoeringsprogramma 2005-2008 is slechts indicatief.
Bovenkerkweg (Waspik)
In het kader van het Programma onderhoud wegen komt de Bovenkerkweg in 2009 in aanmerking voor groot onderhoud. Deze straat is ingevolge het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan bestemd als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom, die deel uitmaakt van een groter verblijfsgebied. Nader uit te werken verkeersveiligheidsmaatregelen zullen meeliften met de werkzaamheden. De jaarschijf 2009, zoals opgenomen in het Integraal uitvoeringsprogramma 2005-2008 is slechts indicatief.
Burgemeester Moonenlaan (Waalwijk)
Het betreft de aanleg van een drietal nader vorm te geven snelheidsremmende maatregelen waardoor het gebied tussen de Mr. van Coothstraat en de Burgemeester Verwielstraat kan worden ingericht als verblijfsgebied. De maximumsnelheid wordt teruggebracht tot 30-km per uur. De geraamde investering, op basis van de te verwerken hoeveelheden, bedraagt € 75.000,-- welke in het Integrale Uitvoeringsprogramma 2005-2008 is voorzien in de periode 2007-2008.
Burgemeester Smeelelaan (Waalwijk)
Het betreft de aanleg van een voetgangersoversteekvoorziening ter hoogte van het Rembrandtpark. De geraamde investering, op basis van de te verwerken hoeveelheden, bedraagt € 16.000,-- welke in het Integrale Uitvoeringsprogramma 2005-2008 is voorzien in de periode 2007-2008.

Coubertinlaan (Waalwijk) Het betreft het verwijderen van een vijftal snelheidsremmende maatregelen die niet meer voldoen aan de huidige uitvoeringseisen. Deze worden vervangen door een tweetal nog nader vorm te geven snelheidsremmende maatregelen. De geraamde investering, op basis van de te verwerken hoeveelheden, bedraagt € 56.000,-- welke in het Integrale Uitvoeringsprogramma 2005-2008 is voorzien in de periode 2007-2008.
Da Costastraat (Waalwijk) In het kader van het Programma onderhoud wegen komt de Da Costastraat in 2009 in aanmerking voor groot onderhoud. Deze straat is ingevolge het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan bestemd als erftoegangsweg, die deel uitmaakt van een groter verblijfsgebied. Nader uit te werken verkeersveiligheidsmaatregelen zullen meeliften met de werkzaamheden. De jaarschijf 2009, zoals opgenomen in het Integraal uitvoeringsprogramma 2005-2008 is slechts indicatief.
Fietspad Meerdijk (Waalwijk) Het betreft de aanleg van een eenzijdig vrijliggend fietspad dat in twee richtingen mag worden bereden, tussen de Kloosterweg en de Burgemeester Smeelalaan. Het betreft de ontbrekende schakel in de zuidelijke fietsroute tussen het oosten van de stad Waalwijk en Sprang-Capelle. Tegelijkertijd wordt de rijbaan hergericht als erftoegangsweg, welke deel uitmaakt van een groter verblijfsgebied, dat daarmee wordt voltooid. Deze herinrichting bestaat uit de aanleg van een drietal snelheidsremmende maatregelen en het versmallen van de rijbaan met ca. 1,5 meter. De geraamde investering, op basis van de te verwerken hoeveelheden, bedraagt € 343.000,-- welke in het Integrale Uitvoeringsprogramma 2005-2008 is voorzien in de periode 2007-2008.
Groen van Prinstererlaan e.o. (Waalwijk) Door de aanleg van een twintigtal nader vorm te geven snelheidsremmende maatregelen wordt het gebied omsloten door het Laageinde, Teisterbantlaan, Van der Merwedelaan, Ambrosiusweg en Putstraat ingericht als verblijfsgebied, waarin de maximumsnelheid wordt teruggebracht naar 30-km per uur. De geraamde investering, op basis van de te verwerken hoeveelheden, bedraagt € 315.000,-- welke in het Integrale Uitvoeringsprogramma 2005-2008 is voorzien in de periode 2007-2008.
Hazardweg (Waalwijk) In het kader van het Programma onderhoud wegen komt de Hazardweg in 2009 in aanmerking voor groot onderhoud. Deze straat is ingevolge het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan bestemd als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom, die deel uitmaakt van een groter verblijfsgebied. Nader uit te werken verkeersveiligheidsmaatregelen zullen meeliften met de werkzaamheden. De jaarschijf 2009, zoals opgenomen in het Integraal uitvoeringsprogramma 2005-2008 is slechts indicatief.
Hoogendoornweg (Waalwijk) In het kader van het Programma onderhoud wegen komt de Hoogendoornweg in 2009 in aanmerking voor groot onderhoud. Deze straat is ingevolge het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan bestemd als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom, die deel uitmaakt van een groter verblijfsgebied. Nader uit te werken verkeersveiligheidsmaatregelen zullen meeliften met de werkzaamheden. De jaarschijf 2009, zoals opgenomen in het Integraal uitvoeringsprogramma 2005-2008 is slechts indicatief.

Hooiweg/Veerweg (Waspik)
In het kader van het Programma onderhoud wegen komen de Hooiweg en de Veerweg in 2009 in aanmerking voor groot onderhoud. Deze wegen liggen op het Bedrijventerrein Maasoever. Nader uit te werken verkeersveiligheidsmaatregelen zullen meeliften met de werkzaamheden. De jaarschijf 2009, zoals opgenomen in het Integraal uitvoeringsprogramma 2005-2008 is slechts indicatief.
Kerkstraat (Sprang-Capelle)
In het kader van het Programma onderhoud wegen komt de Kerkstraat in 2009 in aanmerking voor groot onderhoud. Deze straat is in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan bestemd als erftoegangsweg, welke deel uitmaakt van een groter verblijfsgebied. Nader uit te werken verkeersveiligheidsmaatregelen zullen meeliften met de werkzaamheden. De jaarschijf 2009, zoals opgenomen in het Integraal uitvoeringsprogramma 2005-2008 is slechts indicatief.
Leiweg (Waspik)
In het kader van het Programma onderhoud wegen komt de Leiweg in 2009 in aanmerking voor groot onderhoud. Deze straat is ingevolge het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan bestemd als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom, die deel uitmaakt van een groter verblijfsgebied. Nader uit te werken verkeersveiligheidsmaatregelen zullen meeliften met de werkzaamheden. De jaarschijf 2009, zoals opgenomen in het Integraal uitvoeringsprogramma 2005-2008 is slechts indicatief.
Middenstraat (Waspik)
In het kader van het Programma onderhoud wegen komt de Middenweg in 2009 in aanmerking voor groot onderhoud. Deze straat is ingevolge het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan bestemd als erftoegangsweg, die deel uitmaakt van een groter verblijfsgebied. Nader uit te werken verkeersveiligheidsmaatregelen zullen meeliften met de werkzaamheden. De jaarschijf 2009, zoals opgenomen in het Integraal uitvoeringsprogramma 2005-2008 is slechts indicatief.
Mr. Troelstrapark (Waalwijk)
In het kader van het Programma onderhoud wegen komt het Mr. Troelstrapark in 2009 in aanmerking voor groot onderhoud. Deze straat is ingevolge het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan bestemd als erftoegangsweg, die deel uitmaakt van een groter verblijfsgebied. Nader uit te werken verkeersveiligheidsmaatregelen zullen meeliften met de werkzaamheden. De jaarschijf 2009, zoals opgenomen in het Integraal uitvoeringsprogramma 2005-2008 is slechts indicatief.
Nieuwe Vaart (Sprang-Capelle)
In het kader van het Programma onderhoud wegen komt de Nieuwe Vaart in 2009 in aanmerking voor groot onderhoud. Deze straat is in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan bestemd als erftoegangsweg welke zowel binnen als buiten de kom is gelegen. Nader uit te werken verkeersveiligheidsmaatregelen zullen meeliften met de werkzaamheden. De jaarschijf 2009, zoals opgenomen in het Integraal uitvoeringsprogramma 2005-2008 is slechts indicatief.

Oisterwijkstraat (Waalwijk)
In het kader van het Programma onderhoud wegen komt de Oisterwijkstraat in 2009 in aanmerking voor groot onderhoud. Deze straat is ingevolge het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan bestemd als erftoegangsweg, die deel uitmaakt van een groter verblijfsgebied. Nader uit te werken verkeersveiligheidsmaatregelen zullen meeliften met de werkzaamheden. De jaarschijf 2009, zoals opgenomen in het Integraal uitvoeringsprogramma 2005-2008 is slechts indicatief.
Putstraat/Groenstraat
De Putstraat en de Groenstraat zijn ingevolge het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoerplan (1998) gebiedsontsluitingswegen. In het door de gemeenteraad in 2004 vastgestelde Verkeerscirculatieplan voor Waalwijk-Stad wordt de toerit Waalwijk-Centrum afgesloten waardoor de intensiteiten drastisch afnemen. Hierdoor ligt het voor de hand deze straten aan te wijzen als erftoegangswegen en als zodanig in te richten. De maximaal toegestane snelheid wordt in dat geval teruggebracht tot 30-km per uur. De geraamde investering, op basis van de te verwerken hoeveelheden, bedraagt € 2.008.500,-- welke in het Integrale Uitvoeringsprogramma 2005-2008 is voorzien in de periode 2007-2008. De kosten voor de aanleg van fietsvoorzieningen en nog nader vorm te geven verkeersveiligheidsmaatregelen worden geraamd op € 377.500,--. Bij de raming van de kosten is voorts nog, conform het bestaande beleid, uitgegaan van de inrichting van de Putstraat en de Groenstraat als gebiedsontsluitingswegen.
Schotse Hooglanderstraat (Waspik)
Het betreft de herinrichting van de Schotse Hooglanderstraat tussen Carmelietenstraat en Canadeseweg tot erftoegangsweg, dat deel gaat uitmaken van een groter verblijfsgebied. Er zal een viertal nog nader vorm te geven snelheidsremmende maatregelen worden aangebracht. De maximaal toegestane snelheid wordt teruggebracht tot 30-km per uur. De geraamde investering, op basis van de te verwerken hoeveelheden, bedraagt € 63.000,-- welke in het Integrale Uitvoeringsprogramma 2005-2008 is voorzien in de periode 2007-2008.
Spoortracé e.o. (Waalwijk)
Over het voormalige spoortracé wordt in de jaren 2006 en 2007 een solitair fietspad aangelegd in een stadsparkachtige omgeving. Met de aanleg van dit fietspad ontstaat er een veilig, vrijliggend fietspad tussen 's-Hertogenbosch en Raamsdonk. In de periode maart 2007 tot augustus 2009 wordt door de aanleg van parallelwegen en het herinrichten van de betreffende gebiedsontsluitingswegen langs het gehele spoortracé, het wijkgebonden verkeer gescheiden van het doorgaande verkeer. Het aantal uitwisselpunten wordt teruggebracht.
Sprangseweg (Waalwijk)
In het kader van het Programma onderhoud wegen komt de Sprangseweg in 2009 in aanmerking voor groot onderhoud. Deze straat ligt op het Bedrijventerrein Zanddonk. Nader uit te werken verkeersveiligheidsmaatregelen zullen meeliften met de werkzaamheden. De jaarschijf 2009, zoals opgenomen in het Integraal uitvoeringsprogramma 2005-2008 is slechts indicatief.

Thorbeckelaan (Waalwijk)
In het kader van het Programma onderhoud wegen komt de Thorbeckelaan in 2009 in aanmerking voor groot onderhoud. Deze straat is ingevolge het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan bestemd als erftoegangsweg, die deel uitmaakt van een groter verblijfsgebied. Nader uit te werken verkeersveiligheidsmaatregelen zullen meeliften met de werkzaamheden. De jaarschijf 2009, zoals opgenomen in het Integraal uitvoeringsprogramma 2005-2008 is slechts indicatief.
Van Lovenlaan (Waalwijk)
Het herinrichten van de Van Lovenlaan tussen Groen van Prinsterlaan en de Loeffstraat tot verblijfsgebied door de aanleg van twee inritconstructies ter hoogte van de Burgemeester De Goeylaan en de Burgemeester Florisstraat. Hierdoor wordt een groter verblijfsgebied voltooid voor wat betreft een duurzaam veilige inrichting. De geraamde investering, op basis van de te verwerken hoeveelheden, bedraagt € 37.000,--, welke in het Integrale Uitvoeringsprogramma 2005-2008 is voorzien in de periode 2007-2008.
Veerstraat (Waspik)
In het kader van het Programma onderhoud wegen komt de Veerstraat in 2009 in aanmerking voor groot onderhoud. Deze straat is ingevolge het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan bestemd als erftoegangsweg, die deel uitmaakt van een groter verblijfsgebied. Nader uit te werken verkeersveiligheidsmaatregelen zullen meeliften met de werkzaamheden. De jaarschijf 2009, zoals opgenomen in het Integraal uitvoeringsprogramma 2005-2008 is slechts indicatief.
Vrouwkensvaartsestraat (Sprang-Capelle)
Het betreft het herinrichten van de Vrouwkensvaartsestraat tussen 't Vaartje en de Eendennestweg tot erftoegangsweg, door de aanleg van een tweetal nader vorm te geven snelheidsremmende maatregelen. Tegelijkertijd wordt de maximumsnelheid teruggebracht. De geraamde investering, op basis van de te verwerken hoeveelheden, bedraagt € 24.000,-- welke in het Integrale Uitvoeringsprogramma 2005-2008 is voorzien in de periode 2007-2008.
Waspiksedijk (Waspik)
In het kader van het Programma onderhoud wegen komt de Waspiksedijk in 2009 in aanmerking voor groot onderhoud. Deze straat is in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan bestemd als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom, welke deel uitmaakt van een groter verblijfsgebied. Nader uit te werken verkeersveiligheidsmaatregelen zullen meeliften met de werkzaamheden. De jaarschijf 2009, zoals opgenomen in het Integraal uitvoeringsprogramma 2005-2008 is slechts indicatief.
Wilhelminastraat (Waalwijk)
De Wilhelminastraat maakt deel uit van de te voltooien centrum- annex parkeerring. Tegelijkertijd met het uitvoeren van groot onderhoud zal deze weg worden heringericht als gebiedsontsluitingsweg, inclusief fietsvoorzieningen en oversteekvoorzieningen. De geraamde investering, op basis van de te verwerken hoeveelheden, bedraagt € 1.447.000,-- welke in het Integrale Uitvoeringsprogramma 2005-2008 is voorzien in de periode 2007-2008. De kosten voor de aanleg van fietsvoorzieningen en nog nader vorm te geven verkeersveiligheidsmaatregelen worden geraamd op € 250.000,--

Wolfsnest (Sprang-Capelle)
In het kader van het Programma onderhoud wegen komt de Nieuwe Vaart in 2009 in aanmerking voor groot onderhoud. Deze straat is in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan bestemd als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom is gelegen. Nader uit te werken verkeersveiligheidsmaatregelen zullen meeliften met de werkzaamheden. De jaarschijf 2009, zoals opgenomen in het Integraal uitvoeringsprogramma 2005-2008 is slechts indicatief.
Zuidhollandsedijk (Waspik)
In het kader van het Programma onderhoud wegen komt de Zuidhollandsedijk in 2009 in aanmerking voor groot onderhoud. Deze straat is ingevolge het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan bestemd als erftoegangsweg, zowel binnen als buiten de bebouwde kom, die deel uitmaakt van een groter verblijfsgebied. Nader uit te werken verkeersveiligheidsmaatregelen zullen meeliften met de werkzaamheden. De jaarschijf 2009, zoals opgenomen in het Integraal uitvoeringsprogramma 2005-2008 is slechts indicatief.

Op termijn te realiseren:

- herinrichting 't lint te Sprang-Capelle
(gefaseerde uitvoering in 2006 en volgende jaren wordt onderzocht)
- herinrichting Benedenkerkstraat
- aanleg Oosttangent;
- aanleg Noordtangent;
- aanleg Nieuwe aansluiting Waalwijk-Oost;
- reconstructie aansluiting Professor Kamerlingh Onnesweg, Tilburgseweg op N261;
- reconstructie aansluiting Bevrijdingsweg op N261;
- reconstructie aansluiting Taxandriaweg-West, Midden-Brabantweg op N261;

Overige:

resterende gebiedsontsluitingswegen, erftoegangswegen, verblijfsgebieden en fietsvoorzieningen.

BIJLAGE 3: Ongevallen 1993 - 2004

Jaar	doden	overig	ziekenhuis	Totaal
1993	7	80	29	116
1994	1	77	26	104
1995		108	36	144
1996	5	86	42	133
1997	3	99	45	147
1998	1	87	33	121
1999		97	32	129
2000	1	96	27	124
2001	6	83	26	115
2002	7	100	33	140
2003	1	64	37	102
2004	4		28	

Tabel 3.1: slachtoffers naar jaar en afloop
Bron: Adviesdienst verkeer en vervoer

Jaar	Totaal	Slachtoffer ongevallen.	Ernstige ongevallen	Dodelijke ongevallen	Ziekenhuis gewonden ongevallen	Overige Gewonden ongevallen	Uitsluitend materiële schade*
1993	730	97	32	6	26	65	633
1994	823	86	25	1	24	61	737
1995	864	114	35	0	35	79	750
1996	854	115	45	5	40	70	739
1997	986	124	43	3	40	81	862
1998	889	98	32	1	31	66	791
1999	866	104	26	0	26	78	762
2000	843	102	26	1	25	76	741
2001	734	94	29	6	23	65	640
2002	785	113	32	4	28	81	672
2003	432	81	32	1	31	49	351
2004			32	4	28		

Tabel 3.2: ongevallen naar jaar en afloop

Bron: Adviesdienst verkeer en vervoer

*= met ingang van 2003 worden parkeerschades niet meer geregistreerd

