



GVVP LAND VAN HEUSDEN EN ALTENA

GEZAMENLIJK VERKEERS- EN VERVOERPLAN

AALBURG

OPLEGNOTITIE

GVVP LAND VAN HEUSDEN EN ALTENA

GEZAMENLIJK VERKEERS- EN VERVOERPLAN

AALBURG

OPLEGNOTITIE

Vastgesteld door gemeenteraad Aalburg:

31 mei 2011

Uitvoering:

VIA
H. (Hessel) de Jong
L.M. (Leanne) van Tilborg
S.M. (Saskia) Wolleghem

Projectcode: VNL0874_001-R06 OPLEGNOTITIE
Status: Definitief

In opdracht van:

Gemeente Woudrichem	Mevr. J. Schoonen
Gemeente Aalburg	Mevr. S. van Trigt
Gemeente Werkendam	Dhr. A. Schouten

Oplegnotitie bij GVVP Land van Heusden en Altena
versie 21 april 2011

Deze notitie is een beknopte weergave van de hoofdlijnen van het GVVP en betreft hoofdzakelijk Aalburg. Waar nodig wordt een interpretatie van, toelichting bij of aanvulling op bepaalde onderdelen van het GVVP gegeven. In deze oplegnotitie beperken we ons tot het beleid op hoofdlijnen en de (beleids)prioriteiten. Voor de uitkomsten van de inventarisatie, die als basis en uitgangspunt dienen voor de naar de toekomst toe te nemen beleidsstandpunten en -keuzes, verwijzen we naar het plan zelf. Voor een overzicht van het concrete maatregelenpakket voor de komende jaren is het activiteitenplan bijgevoegd.

In het kort willen we hier nog aangeven wat de aanleiding, de belangrijkste pijlers en de opbouw van het GVVP is. Daarnaast zal kort iets over het proces van totstandkoming worden gezegd.

Aanleiding

De samenwerking tussen de gemeenten Aalburg, Werkendam en Woudrichem is de afgelopen jaren sterker geworden. Daarom is ervoor gekozen om ook het nieuwe verkeersbeleid (gemeentelijk verkeers- en vervoerplan (GVVP)) gezamenlijk op te stellen. De vorige verkeersbeleidsplannen van Aalburg en Woudrichem zijn opgesteld in 1995 en zijn dus aan herziening toe. In Werkendam is in 2007 een Kadernota Verkeer en Vervoer opgesteld. Deze Kadernota (met uitvoeringsprogramma) is nog actueel. Daarom is de gemeente Werkendam alleen op hoofdlijnen bij het GVVP betrokken.

Drie pijlers

Het GVVP is opgebouwd rond drie hoofdpijlers: leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Het principe 'Verkeer op de juiste plaats' geldt bij deze drie thema's als uitgangspunt.

Opbouw GVVP

Het GVVP is opgebouwd uit de volgende delen:

1. Inventarisatie
De inventarisatie is bedoeld om in beeld te brengen welke knelpunten er in de gemeenten spelen, welke vraagstukken beantwoord moeten worden en welke randvoorwaarden er gelden. Hiervoor zijn gegevens verzameld, bijvoorbeeld over geldend beleid, ruimtelijke ontwikkelingen, natuurgebieden, luchtkwaliteit, geluidsoverlast, verkeersongevallen, verkeersintensiteiten, meningen bewoners;
2. Beleid
In dit deel zijn de keuzes voor speerpunten en aandachtsgebieden geformuleerd. Hierbij is aandacht besteed aan de samenhang tussen de drie pijlers van het GVVP en de samenhang met andere vakgebieden, zoals ruimtelijke ordening, milieu, economische zaken, et cetera;
3. Deelplannen
Het beleid op hoofdlijnen is verder uitgewerkt en doorvertaald naar concrete maatregelen;
4. Uitvoeringsprogramma
In het vierde deel zijn de maatregelen uit de deelplannen in een uitvoeringsprogramma van 2011 tot en met 2020 opgenomen. Het uitvoeringsprogramma bevat een globale kostenraming.
5. Bijlagen
6. Samenvatting

Proces

Het GVVP is opgesteld met inbreng van verschillende partijen. Zowel bij de inventarisatie, het opstellen van het beleid als achteraf hebben diverse partijen hun meningen en ideeën gegeven. Het gaat hierbij om bewoners en bedrijven (enquête en bewonersavonden), gemeenteraden (Aalburg en Woudrichem), klankbordgroep met professionals en belangenvertegenwoordigers, diverse disciplines van de ambtelijke organisatie. Naast deze inbreng hebben wij als gemeente Aalburg nog andere informatiebronnen, zoals gehouden inwonersavonden ten behoeve van het opstellen van IDOPS en overleg met dorpsraden. Dat de respons van inwoners in het proces van het GVVP beperkt was, betekent dus niet dat wij geen goed beeld hebben van wat er op het terrein van verkeer en vervoer in onze gemeente speelt. De subjectieve gegevens hebben wij naast objectieve gegevens (bijvoorbeeld ongevalcijfers) gelegd en daarmee is een realistisch beeld ontstaan.

In deel 2 van het GVVP zijn het beleid en de beleidsuitgangspunten uitgewerkt.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Op basis van de subjectieve en objectieve gegevens die de inventarisatie heeft opgeleverd moet worden bepaald hoe het verkeersbeleid in het Land van Heusden en Altena er op hoofdlijnen uit moet gaan zien. Dit is de kern van het plan, deel 2 van het GVVP gaat hierover. In deel 3 van het GVVP worden de beleidskeuzes vertaald naar concrete maatregelen.

2 Verkeer op de juiste plaats

2.1 Verkeer op de juiste plaats

Belangrijk voor de thema's bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid is het principe 'verkeer op de juiste plaats'. Duidelijke ontsluitingsroutes zorgen ervoor dat het voor het doorgaande verkeer logisch is om deze routes te nemen. Hierdoor worden de overige gebieden niet onnodig belast.

2.2 Wegcategoriseringsplan

De wegcategorisering staat aan de basis van de vormgeving van de weginrichting.

In het GVVP wordt een nieuwe wegcategorisering voorgesteld. Hierbij zijn onderstaande uitgangspunten aangehouden:

- tussen kernen van enige omvang en een rijksweg (stroomweg) of provinciale weg (gebiedsontsluitingsweg (GOW)) ligt in principe een (meestal gemeentelijke) GOW;
- binnen het gebied gaat het om relatief kleine hoeveelheden verkeer tussen de verschillende dorpen, waardoor met erftoegangswegen (ETW) kan worden volstaan.

Oude versus voorgestelde wegcategorisering

oude wegcategorisering

binnen de kom: doorgaande route door Veen en Wijk en Aalburg GOW IIB, verder alles ETW

buiten de kom: Groeneweg, Wijksestraat, Polstraat, Molensteeg ETW IIIA, verder alles ETW IIIB

voorgestelde wegcategorisering in GVVP

binnen de kom: doorgaande route door Wijk en Aalburg GOW, verder alles ETW

buiten de kom: Groeneweg, Wijksestraat, Polstraat GOW, verder alles ETW

aanbeveling

CROW is bezig de richtlijnen voor wegcategorysering en wegontwerp te herzien. De huidige inrichting van onze wegen functioneert over het algemeen goed. Wij adviseren om met het herzien van de wegcategorysering, en eventuele wijziging van wegcategoryeën en -inrichting die dat tot gevolg kan hebben, te wachten tot duidelijk is wat de richtlijnen van CROW worden. Tot de tijd kunnen we met de oude wegcategorysering blijven werken.

3 Leefbaarheid

3.1 Natuur en milieu

Bij het nemen van verkeersmaatregelen houden we rekening met de kwaliteit van de ruimtelijke omgeving. Dit kan door gebruik te maken van natuurlijke materialen of landschappelijke en/of historische elementen oftewel 'natuurlijk sturen'. Natuurlijk sturen probeert met behulp van gebiedseigen kenmerken het gedrag van verkeersdeelnemers positief te veranderen. Wanneer verkeersmaatregelen worden overwogen kijken we niet alleen naar de traditionele mogelijkheden, maar ook naar natuurlijk sturen.

In onze gemeente zijn geen grote knelpunten op het gebied van milieu aanwezig. Wel gaan we wanneer er particuliere milieuvriendelijke initiatieven zijn, hier in de basis positief mee om. Ook geven we het goede voorbeeld door milieueffecten mee te laten wegen bij gemeentelijke investeringen. Een voorbeeld hiervan is de aanschaf van een milieuvriendelijker wagenpark.

3.2 Verkeersoverlast

Onnodige verkeersoverlast willen we zo veel mogelijk voorkomen. Op routes die primair bedoeld zijn voor de afwikkeling van het verkeer gaan we terughoudend om met verkeersbelemmerende maatregelen. In overige gebieden zijn maatregelen mogelijk om doorgaand verkeer te weren.

Het is van belang om een goede afweging te maken van de omvang van het probleem, het oplossend vermogen van een maatregel en de (mogelijk nadelige) gevolgen van een maatregel. Vanuit (kosten)effectiviteit is het wenselijk om alleen maatregelen te nemen daar waar het echt nodig is.

Sluipverkeer

In Aalburg is er geen sprake van sluipverkeer in de zin van de definitie in het GVVP. Ongeëigend gebruik door vrachtauto's van de Middenweg-Veensesteeg en ongeëigend gebruik van de parallelwegen van de N283 willen we beperken.

3.3 Parkeren

Parkeren in woonwijken

Wanneer bewoners ervaren dat er te weinig parkeerplaatsen in hun wijk zijn, moet een afweging worden gemaakt hoe met deze problemen om te gaan. De kwaliteit van de openbare ruimte moet zo veel mogelijk behouden blijven. Wanneer er echt geen andere mogelijkheden zijn en de loopafstanden te groot worden, kan gekozen worden voor inname van de groenvoorzieningen. Om klachten van burgers goed te kunnen beoordelen, is een protocol in het GVVP ontwikkeld waar we gebruik van gaan maken. Omdat het een locatiespecifieke problematiek betreft zal voor oplossing hiervan maatwerk moeten worden geleverd. Daarnaast zal in de toekomst ook communicatie als instrument meer worden ingezet.

Parkeren bij voorzieningen

Bij voorzieningen moeten voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Ook hier geldt weer dat er oog moet zijn voor het aantal parkeerplaatsen, maar ook voor de ruimtelijke kwaliteit. Vaak zijn er binnen acceptabele afstand voldoende mogelijkheden. Het gebruik hiervan wordt gestimuleerd met goede verwijzingen en communicatie richting de gebruikers.

Parkeernormen

Om problemen in de toekomst zo veel mogelijk te voorkomen, is het bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen belangrijk te voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Over te hanteren parkeernormen wordt u in een later stadium apart geadviseerd.

Gehandicaptenparkeerplaatsen

Het beleid voor gehandicaptenparkeerplaatsen wordt in de advisering over parkeernormen meegenomen.

Parkeren vrachtwagens

Uitgangspunt voor het parkeren van vrachtwagens is dat de gemeente niet voorziet in vrachtautoparkeerplaatsen. Het vervoersbedrijf of de chauffeur zijn zelf verantwoordelijk voor het behoorlijk parkeren van de vrachtauto. Dit kan ook door parkeer ruimte te huren. De gemeenten zijn wel bereid om mee te denken bij het ontwikkelen van particuliere initiatieven op het gebied van vrachtwagenparkeren. Bij de ontwikkeling van een (sub)regionaal bedrijventerrein kan de aanleg van parkeergelegenheid voor vrachtauto's wel worden meegenomen.

4 Verkeersveiligheid

4.1 Integrale aanpak verkeersveiligheid

De gemeenten in het Land van Heusden en Altena laten hun doelstelling voor het verbeteren van de verkeersveiligheid aansluiten bij de landelijke doelstellingen uit de Nota Mobiliteit. De verkeers-veiligheid in de drie gemeenten is ten opzichte van 2002 zodanig verbeterd dat de NoMo-doelstellingen voor 2020 al gehaald zijn. Daarom hanteren we als doelstelling voor 2020 dat het niveau in ieder geval gelijk moet blijven ten opzichte van de huidige situatie (2009). Een verbetering is gewenst, maar zal lastig te realiseren zijn.

	Dodelijke slachtoffers			Ziekenhuisgewonden		
	2002	2009	Doelstelling 2020	2002	2009	Doelstelling 2020
Aalburg	8	0	0	38	4	≤ 4
Werkendam	5	2	≤ 2	53	14	≤ 14
Woudrichem	3	1	≤ 1	32	1	≤ 1

4.2 Infrastructuur

Het is belangrijk om afspraken tussen de drie gemeenten te maken over de weginrichting. We sluiten aan op de landelijke richtlijnen voor Duurzaam Veilig. De afspraken kunnen betreffen: snelheidsremmende maatregelen, markering, bermverharding, schoolomgeving, et cetera. Hierdoor ontstaat in het gebied een uniformere weginrichting. Dit vergroot de herkenbaarheid voor de gebruiker.

In de meeste verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom (60km-zone) volstaat het om de inrichting op sobere wijze uit te voeren. Dit betekent dat de weg herkenbaar moet zijn als 60km-zone, maar dat terughoudend wordt omgegaan met snelheidsremmende maatregelen. Bij de inrichting van verblijfsgebieden houden we rekening met busroutes, landbouwverkeer en hulpdiensten.

Voor bepaalde situaties binnen de bebouwde kom is het toepassen van Shared Space een mogelijkheid. Met Shared Space wordt de openbare ruimte zo ingericht dat de beschikbare ruimte door alle vervoerswijzen gemengd wordt gebruikt. De auto is dan 'te gast' en ondergeschikt aan het langzaam verkeer. In het GVVP wordt geadviseerd om terughoudend en selectief om te gaan met het toepassen van Shared Space.

Aanbeveling

Wij adviseren om, wanneer zich een geschikte gelegenheid voordoet, het concept Shared Space in de praktijk toe te passen. Dit past ook in ons streven om zo min mogelijk verkeersborden te gebruiken.

Groot onderhoud en korte termijn

Er zijn geen ongevalconcentraties waar op korte termijn maatregelen noodzakelijk zijn. In de voorbereiding van onderhoudsprojecten wegen we het aspect verkeersveiligheid expliciet mee.

Aandachtslocaties

In bijlage IX van het GVVP is een overzicht opgenomen van aandachtslocaties, zijn de locaties beoordeeld en is aangegeven in hoeverre maatregelen wenselijk zijn.

4.3 Educatie en voorlichting

De gemeenten hechten waarde aan educatie en voorlichting op het gebied van verkeer. We gaan door met de aanpak op het huidige niveau, zo veel mogelijk in LHA-verband en incidenteel in GGA-verband.

Specifieke doelgroepen

Uit de ongevalanalyse komen bromfietzers van 16-17 jaar en beginnende automobilisten naar voren als aandachtsgroepen. Daarom gaan we ons extra op deze doelgroepen richten.

Communicatie

De gebruikers van de weg moeten de weginrichting begrijpen, maar ook weten waarom bij wijziging de keuze voor een bepaalde weginrichting is gemaakt. We vinden een betere communicatie en voorlichting belangrijk.

4.4 Handhaving

In de huidige tijd staat de inzet van de politie op deze taak onder druk. Het is daarom voor alle partijen belangrijk om goede afspraken te maken over de inzet van de politie. Deze afspraken zijn niet alleen gericht op de hoeveelheid uren inzet, maar ook op de onderwerpen of locaties.

Mocht de bestaande samenwerking onvoldoende kunnen voorzien in de behoefte, dan wordt bekeken of er manieren zijn om de handhavingscapaciteit uit te breiden. Denk aan het inkopen van handhavingsuren of het inzetten van gemeentelijke BOA's.

5 Bereikbaarheid

5.1 Autoverkeer

De auto is de primaire vervoerswijze binnen het gebied. Het faciliteren van de auto is dan ook een belangrijk uitgangspunt. Op doorgaande routes (gebiedsontsluitingswegen) moet de doorstroming in orde zijn.

Veensesteeg bij Veen

In de omgeving van de Veensesteeg zijn diverse ruimtelijke ontwikkelingen gepland, zoals woningbouw, verplaatsing van sportvoorzieningen, uitbreiding van het bedrijventerrein en de vestiging van een zwembad nabij Andel. Dit genereert extra verkeer, dat via het wegennet moet worden afgewikkeld. De aanleg van een nieuwe verbinding tussen de N267 en het bedrijventerrein Veensesteeg is hierbij een optie. Zonder veranderingen in het wegennet zal met name de hoeveelheid verkeer op de Groeneweg toenemen. De verwachte intensiteiten op de Groeneweg blijven verkeerskundig gezien op acceptabel niveau voor een gebiedsontsluitingsweg (zie bijlage VI). Wel spelen er andere belangen die pleiten voor een eventuele nieuwe verbinding. Hiervoor is een nadere afweging van de positieve en negatieve effecten nodig, waarbij zowel de bereikbaarheid, leefbaarheid (zowel overlast als flora en fauna) en verkeersveiligheid worden betrokken. Relevante zaken die hierbij een rol spelen zijn de verkeerssluis in de Veensesteeg en de belangrijke (school)fietsroute die via de Veensesteeg loopt.

We bekijken de eventuele nieuwe verbinding tussen de N267 en de Veensesteeg via een apart spoor. De onderzoeken zijn inmiddels in gang gezet.

5.2 Openbaar vervoer

Wij willen de voorzieningen op het gebied van openbaar vervoer ten minste op het huidige niveau houden. De gemeenten hebben minimaal één keer per jaar de gelegenheid om wensen in te dienen bij de provincie Noord-Brabant. Zo nodig maken we hier gebruik van.

Het is gewenst dat de haltes een hoog kwaliteitsniveau hebben met voldoende voorzieningen en toegankelijk zijn. Dit geldt vooral voor haltes van streeklijnen. Ook de routes voor langzaam verkeer van en naar de haltes zijn van belang.

We willen het gebruik van de Deeltaxi stimuleren.

5.3 Fietsnetwerk

In het rapport Regionaal Fietsnetwerk van de GGA regio Breda is een netwerk van fietsroutes vastgelegd en zijn kwaliteitseisen opgesteld. In het Land van Heusden en Altena sluiten we hier zo veel mogelijk bij aan. Het is wenselijk de kwaliteit van het fietsnetwerk te verbeteren. We richten ons hierbij vooral op de schoolroutes. Ook de fietsverbinding tussen Andel en Veen is een speerpunt, in verband met de mogelijke realisatie van een zwembad bij Andel en toenemende bedrijvigheid in de Veensesteeg.

5.4 Voetgangers

Binnen de kernen bestaat het langzaam verkeer voor een belangrijk deel uit voetgangers. Om de veiligheid en bereikbaarheid voor deze doelgroep, in het bijzonder kinderen en ouderen te waarborgen is het belangrijk dat waar dat nodig is goede voetgangersvoorzieningen aanwezig zijn. Het gaat dan om de aanwezigheid van trottoirs en veilige oversteekplaatsen.

Toegankelijkheid

Het is belangrijk dat iedereen zich op straat kan begeven. Daarom moet de openbare ruimte goed toegankelijk zijn voor iedereen, dus ook voor ouderen, mindervaliden of mensen met kinderwagens. Het gaat dan om de aanwezigheid van trottoirs, conditie van de verharding, overhangend groen, etc.).

Concrete maatregelen die de toegankelijkheid verbeteren zijn:

- het realiseren van een verlaagde trottoirband of oprit op plaatsen waar voetgangers oversteken. Dit is bijvoorbeeld bij specifieke oversteekplaatsen, maar ook bij de kruispunten;
- voorzien in voldoende (gehandicapten)parkeerplaatsen bij voorzieningen.

6 Communicatie en organisatie

6.1 Externe communicatie

We hechten waarde aan communicatie en voorlichting. Voor het verkrijgen van draagvlak is het belangrijk belanghebbenden te betrekken bij het al dan niet tot stand komen van maatregelen. In 2012 zal hiervoor een communicatieplan worden opgezet.

6.2 Externe samenwerking

Belanghebbendenorganisaties

Binnen het Land van Heusden en Altena zijn diverse belanghebbendenorganisaties die actief zijn op het gebied van verkeer en vervoer of daar een raakvlak mee hebben. Denk aan VVN, dorpsraden en gehandicaptenplatform. Wij vinden een goede samenwerking met deze partijen belangrijk.

Samenwerking gemeenten Land van Heusden en Altena en GGA regio Breda
Samenwerking op het gebied van verkeer en vervoer tussen de gemeenten in het Land van Heusden en Altena en in de GGA regio Breda is van groot belang. Voor communicatie over wegwerkzaamheden en evenementen, maken we gebruik van het bestaande instrument 'Haal meer uit de weg.nl'.

Verdere afstemming en samenwerking op gebied van groot onderhoud tussen de gemeenten in het LHA biedt kansen voor een kosteneffectieve uitvoering van maatregelen. Denk aan het eventueel gezamenlijk voorbereiden en aanbesteden van werkzaamheden. Ook op het gebied van communicatie en voorlichting richting burgers kunnen we beter samenwerken.

6.3 Interne samenwerking

Niet alleen vanuit de verschillende gemeenten richting de burgers is communicatie van belang. Ook binnen de eigen gemeentelijke organisatie kan door betere afstemming en communicatie veel bereikt worden in het belang van verkeer en vervoer.

In deel 3 van het GVVP zijn deelplannen per thema (verkeer op de juiste plaats, leefbaarheid, verkeersveiligheid, bereikbaarheid, communicatie en organisatie) uitgewerkt. Hierin zijn keuzes van het beleid vertaald naar maatregelen waarmee de gemeente de komende jaren aan de slag gaat.

Voor een overzicht van de maatregelen verwijzen wij hier kortheidshalve naar het bijgevoegde uitvoeringsprogramma.

Met betrekking tot het deelplan leefbaarheid merken bij het volgende op.

Om ongeëigend gebruik van de parallelwegen langs de N283 te voorkomen vragen we de provincie om hier snelheidsremmende maatregelen aan leggen. Beperking van ongeëigend gebruik van het traject Middenweg-Veensesteeg door vrachtauto's wordt bekeken in de onderzoeken in het kader van de tweede aansluiting op de N267 bij Veen.

Voor Aalburg staat er nog een actiepoint in het GVVP. Het gaat hierbij om een parkeeronderzoek in de Markt en omgeving in Wijk en Aalburg. Dit parkeeronderzoek heeft als doel, te bepalen hoe hoog de parkeerdruk is en hoe de beschikbare parkeerplaatsen efficiënt gebruikt kunnen worden. Ook ruimte voor laden en lossen moet bekeken worden. Vooralsnog voeren we dit onderzoek niet uit, in afwachting van bepaalde ontwikkelingen in het centrumgebied.

